

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1132**ze dne 10. července 2015****o schválení funkce setrvačné jízdy vyvinuté společností Porsche AG jako inovativní technologie ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel ⁽¹⁾, a zejména na čl. 12 odst. 4 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Výrobce Porsche AG (dále jen „žadatel“) podal dne 13. října 2014 žádost o schválení „funkce setrvačné jízdy“ jako inovativní technologie. Úplnost žádosti byla posouzena v souladu s článkem 4 prováděcího nařízení Komise (EU) č. 725/2011 ⁽²⁾. Žádost byla shledána úplnou a lhůta pro posouzení žádosti Komisí započala dne 14. října 2014, tj. dnem následujícím po dni, kdy byla žádost oficiálně obdržena.
- (2) Žádost byla posouzena v souladu s článkem 12 nařízení (ES) č. 443/2009, prováděcím nařízením (EU) č. 725/2011 a technickými pokyny pro přípravu žádostí o schválení inovativních technologií podle nařízení (ES) č. 443/2009 (dále jen „technické pokyny“) ⁽³⁾.
- (3) Žádost se týká funkce „setrvačné jízdy“ vyvinuté společností Porsche AG. Inovativní technologie sestává z inteligentního řízení činnosti automatické převodovky, které umožňuje režim jízdy, během něhož vozidlo pokračuje v jízdě, zatímco spalovací motor je odpojen od kol (tj. spojka je vypnutá). Během setrvačné jízdy běží motor na volnoběh, ale fungování pomocného vybavení (například generátoru, kompresoru, vodního čerpadla) je zajištěno. Při setrvačné jízdě se navíc kinetická a potenciální energie vozidla přímo využívají k překonání jízdních odporů, a tím ke snížení spotřeby paliva.
- (4) Žadatel prokázal, že funkce setrvačné jízdy druhu popsaného v dané žádosti se nevyskytovala u více než 3 % nových osobních automobilů zaregistrovaných v referenčním roce 2009.
- (5) Kritéria odpovědnosti stanovená v čl. 4 odst. 2 písm. f) bodě iii) a v čl. 9 odst. 3 prováděcího nařízení (EU) č. 725/2011 vyžadují prokázání, že výkonnost dané technologie v oblasti snižování emisí CO₂ nezávisí na chování řidiče nebo na prostředí nebo výběru mimo kontrolu žadatele. Po přezkoumání informací poskytnutých žadatelem a získaných z jiných veřejných zdrojů se Komise domnívá, že tato podmínka by nebyla splněna, pokud by funkci setrvačné jízdy bylo možné vypnout a vyžadovala by opětovné manuální spuštění. Jako příklad lze

⁽¹⁾ Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 725/2011 ze dne 25. července 2011, kterým se stanoví postup schvalování a certifikace inovativních technologií ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Úř. věst. L 194, 26.7.2011, s. 19).

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

uvést situaci, kdy silniční podmínky nebo stav vozidla setrvačnou jízdu neumožňují, neboť silnice má výrazný sklon klesání, řidič stlačí brzdový pedál nebo aktivuje tempomat či režim „sport“, vypne systém start/stop nebo použije manuální ovladač řazení rychlostních stupňů. Žadatel poskytl analýzu týkající se některých těchto situací: jestliže silniční podmínky nebo stav vozidla neumožňují setrvačnou jízdu, řidič stlačí brzdový pedál nebo použije manuální ovladač řazení rychlostních stupňů. Další aspekty týkající se chování řidiče, pokud jde o manuální obnovení funkce setrvačné jízdy, nebyly zkoumány. Komise dospěla k závěru, že by měly být stanoveny podmínky, aby technologie setrvačné jízdy splňovala kritéria odpovědnosti uvedená v prováděcím nařízení. Tyto podmínky by měly zajistit, že funkce setrvačné jízdy nemůže být deaktivována řidičem nebo, je-li deaktivována jiným způsobem (např. inteligentním řízením činnosti automatické převodovky nebo jiným zařízením), bude bezprostředně po deaktivaci znovu automaticky aktivována. Na základě výše uvedených skutečností a s výhradou uvedených podmínek Komise konstatuje, že informace poskytnuté v žádosti prokazují, že kritéria a podmínky uvedené v článku 12 nařízení (ES) č. 443/2009 a v člancích 2 a 4 prováděcího nařízení (EU) č. 725/2011 byly splněny.

- (6) Aby bylo možné určit, o kolik se sníží emise CO₂ po instalaci inovativní technologie ve vozidle, je nutné definovat základní vozidlo, se kterým má být účinnost vozidla vybaveného inovativní technologií porovnávána, jak stanoví články 5 a 8 prováděcího nařízení (EU) č. 725/2011. Komise se domnívá, že je vhodné za základní vozidlo považovat vozidlo s nainstalovanou a deaktivovanou funkcí setrvačné jízdy. Není-li možné funkci setrvačné jízdy deaktivovat, mělo by být zajištěno, aby nebyla v provozu během zkušebního postupu.
- (7) Žadatel předložil metodu pro zkoušení snížení emisí CO₂ v důsledku používání technologie setrvačné jízdy. Řada faktorů ve vzorcích je odvozena z analýzy vlivu řídicího chování na technologii setrvačné jízdy. Komise má za to, že počet jízd zahrnutých do databáze umožňuje dospět k závěru, že inovativní technologie by měla za následek snížení emisí CO₂. Za účelem objasnění nevyřešených otázek v souvislosti se snížením emisí CO₂ při používání dané inovativní technologie by nicméně bylo potřebné větší množství spolehlivých a nezávislých údajů, včetně dodatečné analýzy doby jízdy, po kterou převodovka a baterie mají svou příslušnou provozní teplotu, a podílu jízdy při výraznějším sklonu klesání, když je funkce setrvačné jízdy vypnutá.
- (8) Vzorce pro výpočet možného snížení emisí CO₂ musí zahrnovat přepočítací koeficient, aby se zohlednil rozdíl mezi emisemi CO₂ základního vozidla při standardní zkoušce NEDC a emisemi CO₂ v upravených zkušebních podmínkách NEDC. Z diskusí s příslušným odvětvím vyplynuly pouze omezené údaje o relevantních hodnotách parametru c založené na simulacích. Tyto údaje vykazovaly odlišné výsledky v závislosti na vlastnostech převodovky a jiných parametrech vozidla. Na základě těchto údajů se parametr c zřejmě pohybuje v rozmezí od 0,96 do 0,99. Žadatel neposkytl přesvědčivé důkazy ve prospěch použití konkrétní hodnoty parametru c. Z tohoto důvodu bylo určeno, že za účelem poskytnutí určité jistoty ohledně pravděpodobného snížení emisí CO₂, jehož se dosáhne, by se měla použít hodnota parametru c nacházející se na dolní hranici zjištěného rozmezí. Přepočítací koeficient c se proto stanovuje na hodnotu 0,96 (oproti hodnotě 0,97 uvedené v žádosti, pro kterou nebylo poskytnuto žádné zdůvodnění).
- (9) Klíčovým prvkem při určování snížení emisí CO₂ je podíl vzdálenosti ujeté vozidlem s aktivovanou funkcí setrvačné jízdy. Určí se faktor použití, který vyjádří poměr mezi zjištěnou vzdáleností ujetou žadatelem při zkouškách za podmínek setrvačné jízdy a vzdáleností ujetou s aktivovanou funkcí setrvačné jízdy v upravených zkušebních podmínkách NEDC. Žadatel navrhl hodnotu 1. Z analýzy provedené Komisí vyplývá, že tuto hodnotu nelze odůvodnit předloženými údaji. S použitím údajů žadatele by hodnota faktoru použití činila 0,87. Žadatel však neposkytl dostatečné údaje, na jejichž základě by se dalo s jistotou konstatovat, že jsou plně zohledněny jiné faktory, které by mohly způsobit deaktivaci funkce setrvačné jízdy vozidla. Proto se považuje za vhodné vyřešit tyto nejasnosti další proporcionální úpravou, jejímž výsledkem je faktor použití 0,8. Má se za to, že by se tak vytvořila příslušná rezerva, jež by zohlednila uvedené nejistoty a jejich statistický význam. Tento závěr by mohl být přezkoumán, bude-li k dispozici dostatečné množství spolehlivých a nezávislých údajů.
- (10) Kromě toho se Komise shodně s žadatelem domnívá, že je vhodné odstranit nedostatky v současných předpokladech týkajících se provozu tempomatu další úpravou faktoru použití, neboť funkce setrvačné jízdy se deaktivuje, když je zapnutý tempomat. Žadatel ve své žádosti neposkytl žádné informace týkající se tohoto aspektu. Komise zjistila, že v souvislosti s používáním tempomatu jsou dostupné údaje z výzkumu provedeného v USA. Vyplývá z nich, že pokud je vozidlo tempomatem vybaveno, používá se přibližně na polovinu ujeté vzdálenosti. To znamená, že faktor použití by měl být u vozidel vybavených tempomatem snížen na polovinu.

Žadatel tento závěr potvrdil, a proto se faktor použití snižuje na hodnotu 0,4 v případě, že je vozidlo vybaveno tempomatem. Tento závěr by mohl být přezkoumán, bude-li k dispozici dostatečné množství spolehlivých a nezávislých údajů.

- (11) Na základě těchto skutečností se Komise domnívá, že daná metodika s ohledem na vozidla Porsche třídy S (sportovní kupé) uvedená v žádosti poskytuje přesné a spolehlivé výsledky, které jsou reprodukovatelné třetí stranou.
- (12) Komise se navíc domnívá, že žadatel uspokojivě prokázal, že snížení emisí při použití dané inovativní technologie dosahuje v případě vozidel Porsche třídy S (sportovní kupé) uvedených v žádosti hodnoty nejméně 1 g CO₂/km.
- (13) Vzhledem k tomu, že zkouška schválení typu z hlediska emisí CO₂ uvedená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ⁽¹⁾ a nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ⁽²⁾ se nevztahuje na vliv funkce setrvačné jízdy, Komise akceptuje, že funkce setrvačné jízdy vyvinutá společností Porsche není součástí standardního zkušebního cyklu.
- (14) Komise konstatuje, že zpráva o ověření byla vypracována společností TÜV Nord a že zpráva potvrzuje zjištění uvedená v žádosti.
- (15) Komise se proto domnívá, že proti schválení dotyčné inovativní technologie by neměly být vzneseny žádné námítky, pokud budou zavedeny výše uvedené podmínky pro zajištění odpovědnosti a úpravy metodiky.
- (16) Pro účely stanovení obecného kódu ekologické inovace, který se uvede v příslušných dokumentech schválení typu podle příloh I, VIII a IX směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ⁽³⁾, by měl být určen individuální kód, který se má použít pro inovativní technologii schválenou tímto rozhodnutím,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Funkce setrvačné jízdy vyvinutá společností Porsche AG, která má být použita ve vozidlech M1 značky Porsche třídy S (sportovní kupé), se schvaluje jako inovativní technologie ve smyslu článku 12 nařízení (ES) č. 443/2009, je-li splněna jakákoliv z těchto podmínek:

- a) funkce setrvačné jízdy nemůže být deaktivována;
- b) v případě, že je funkce deaktivována jiným způsobem, je bezprostředně po deaktivaci znovu automaticky aktivována.

2. Snížení emisí CO₂ v důsledku použití funkce setrvačné jízdy uvedené v odstavci 1 se stanoví pomocí metody stanovené v příloze. Při tomto snížení se rozlišuje mezi vozidly vybavenými tempomatem a vozidly, v nichž toto vybavení není.

3. Individuální kód ekologické inovace, který má být uveden v dokumentaci ke schválení typu a který se má používat v souvislosti s inovační technologií schválenou tímto rozhodnutím, je „13“.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).

⁽²⁾ Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dvacátým dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*.

V Bruselu dne 10. července 2015.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA

1. ZKUŠEBNÍ METODIKA – ÚVOD

Aby bylo možné určit snížení emisí CO₂, které lze přičíst použití technologie setrvačné jízdy vyvinuté společností Porsche AG, je třeba stanovit:

- 1) zkušební vozidla;
- 2) zkušební postup pro stanovení upravených zkušebních podmínek (upravený rychlostní profil nového evropského jízdního cyklu (NEDC));
- 3) zkušební postup pro stanovení emisí CO₂ z vozidla s ekologickou inovací za upravených zkušebních podmínek;
- 4) zkušební postup pro stanovení emisí CO₂ ze základního vozidla za upravených zkušebních podmínek;
- 5) vzorce pro výpočet snížení emisí CO₂;
- 6) vzorce pro výpočet statistické chyby snížení emisí CO₂.

1.1. ZKUŠEBNÍ VOZIDLA

Je třeba poskytnout tato vozidla:

- a) vozidlo s ekologickou inovací: vozidlo s aktivovanou inovativní technologií.
- b) základní vozidlo: vozidlo s deaktivovanou inovativní technologií. Pokud není možné technologii deaktivovat, musí být zajištěno, že funkce setrvačné jízdy není aktivována během zkušebního postupu.

1.2. ZKUŠEBNÍ POSTUP PRO STANOVENÍ EMISÍ CO₂ Z VOZIDLA S EKOLOGICKOU INOVACÍ ZA UPRAVENÝCH ZKUŠEBNÍCH PODMÍNEK (UPRAVENÝ RYCHLOSTNÍ PROFIL NEDC) (E_{MC})

Podmínky a postup měření

Emise CO₂ a spotřeba paliva u vozidel s ekologickou inovací musí být měřeny v souladu s přílohou 6 předpisu EHK/OSN č. 101 ⁽¹⁾ (metoda měření emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva u vozidel poháněných výhradně spalovacím motorem). Upraví se všechny tyto postupy:

- 1.2.1. příprava vozidla;
- 1.2.2. stanovení křivky doběhu vozidla;
- 1.2.3. vytvoření upraveného rychlostního profilu NEDC;
- 1.2.4. počet zkoušek.

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

1.2.1. Příprava vozidla

K dosažení podmínek pro zkoušky za tepla pro motor, elektromotor a baterii se provádí jedna nebo několik úplných zkoušek přípravy v rámci NEDC, při nichž je inovativní technologie deaktivovaná (nebo, pokud to není možné, je zajištěno, že funkce setrvačné jízdy není během zkušebního postupu v provozu).

1.2.2. Stanovení křivky doběhu vozidla

Stanovení křivky doběhu vozidla v režimu setrvačné jízdy se provádí na dynamometru s jedním válcem s pomocí těchto povinných kroků:

- a) určení jízdního zatížení pomocí dynamometru podle standardních provozních postupů;
- b) zahřátí vozidla na provozní teplotu pomocí postupu přípravy vozidla;
- c) vykonání funkce doběhu v režimu setrvačné jízdy z rychlosti 120 km/h buď do zastavení vozidla, nebo dosažení nejnižší možné rychlosti setrvačné jízdy.

1.2.3. Vytvoření upraveného rychlostního profilu NEDC (mNEDC)

1.2.3.1. Předpoklady

- a) Zkušební posloupnost se skládá z městského cyklu složeného ze čtyř základních městských cyklů a jednoho mimoměstského cyklu;
- b) všechny úseky zrychlení jsou totožné s profilem NEDC;
- c) všechny úrovně konstantní rychlosti jsou totožné s profilem NEDC;
- d) zpomalení během fází zpomalení odpovídá zpomalení v rámci profilu NEDC;
- e) povolené odchylky rychlosti a času musí být v souladu s bodem 1.4 přílohy 7 předpisu EHK OSN č. 101.

1.2.3.2. Omezení

- a) Odchylka od profilu NEDC musí být minimalizována a celková vzdálenost musí odpovídat přípustným odchylkám v rámci NEDC;
- b) vzdálenost na konci každé fáze zpomalení profilu mNEDC se rovná vzdálenostem na konci každé fáze zpomalení profilu NEDC;
- c) pro všechny fáze zrychlování, udržování konstantní rychlosti a zpomalování se uplatňují směrodatné přípustné odchylky NEDC;
- d) během fází setrvačné jízdy je odpojen spalovací motor a není povoleno aktivně upravovat křivku rychlosti vozidla.

1.2.3.3. Vymezení hranic systému

- a) Nižší rychlostní limit pro funkci setrvačné jízdy;

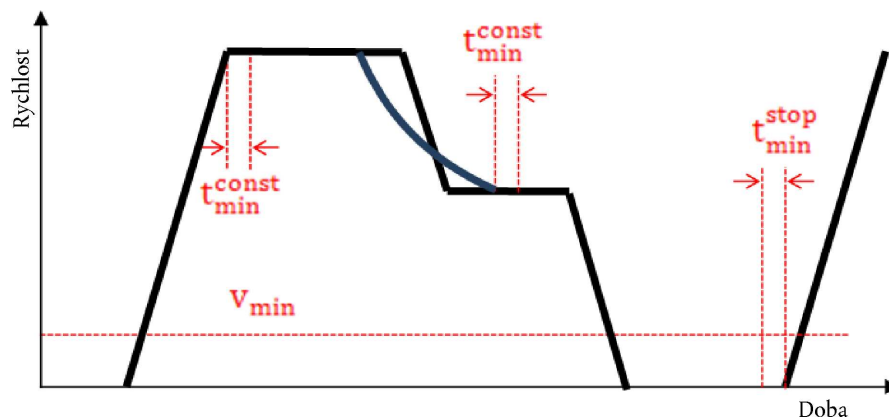
Režim setrvačné jízdy se musí deaktivovat při rychlosti 15 km/h stlačením brzdového pedálu. Poté po fázi doběhu následuje úsek zpomalení, jak je popsán v rámci profilu NEDC (v_{\min} v grafu 1);

- b) minimální doba zastavení;

minimální doba po každém zpomalení setrvačné jízdy až po zastavení nebo fázi konstantní rychlosti činí 2 sekundy (t_{\min}^{stop} v grafu 1);

- c) minimální doba trvání fází konstantní rychlosti;

Minimální doba trvání fáze konstantní rychlosti po zrychlení nebo zpomalení setrvačné jízdy činí 2 sekundy (t_{\min}^{const} v grafu 1). Tuto hodnotu lze z technických důvodů zvýšit.



Graf 1

Profil NEDC s hranicemi systému pro režim setrvačné jízdy

1.2.4. Počet testů

Celý zkušební postup na zkušebním zařízení se opakuje nejméně třikrát. Vypočte se aritmetický průměr emisí CO_2 z vozidla s ekologickou inovací (E_{MC}) a příslušná směrodatná odchylka aritmetického průměru ($s_{E_{\text{MC}}}$).

1.3. ZKUŠEBNÍ POSTUP PRO STANOVENÍ EMISÍ CO_2 ZE ZÁKLADNÍHO VOZIDLA ZA UPRAVENÝCH ZKUŠEBNÍCH PODMÍNEK (START ZA TEPLA V RÁMCI NEDC) ($B_{\text{TA}_{\text{hot}}}$)

1.3.1. Podmínky a postup měření

Emise CO_2 a spotřeba paliva u základních vozidel musí být měřeny v souladu s přílohou 6 předpisu EHK/OSN č. 101 (metoda měření emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva u vozidel poháněných výhradně spalovacím motorem). Upraví se oba tyto postupy:

1.3.1.1. příprava vozidla,

1.3.1.2. počet zkoušek.

1.3.1.1. Příprava vozidla

K dosažení podmínek pro zkoušky za tepla, pokud jde o teplotu motoru, elektromotoru a baterie, se provádí jedna nebo několik úplných zkoušek přípravy v rámci NEDC, při nichž je inovativní technologie deaktivovaná (nebo, pokud to není možné, je zajištěno, že funkce setrvačné jízdy není během zkušebního postupu v provozu).

1.3.1.2. Počet zkoušek

Celý zkušební postup na zkušebním zařízení se opakuje nejméně třikrát. Vypočte se aritmetický průměr emisí CO_2 z vozidla s ekologickou inovací ($B_{\text{TA}_{\text{hot}}}$) a příslušná směrodatná odchylka aritmetického průměru ($S_{B_{\text{TA}_{\text{hot}}}}$).

1.4. VZORCE PRO VÝPOČET SNÍŽENÍ EMISÍ CO₂

Pro výpočet snížení emisí CO₂ prostřednictvím ekologické inovace se použijí tyto vzorce:

Vzorec 1

$$C_{\text{CO}_2} = (c \cdot B_{\text{TA}_{\text{hot}}} - E_{\text{MC}}) \cdot \text{UF}$$

kde:

C_{CO_2} : snížení emisí CO₂ [g CO₂/km];

c : přepočítací koeficient je 0,96;

$B_{\text{TA}_{\text{hot}}}$: aritmetický průměr emisí CO₂ ze základního vozidla za upravených zkušebních podmínek [g CO₂/km];

E_{MC} : aritmetický průměr emisí CO₂ z vozidla s ekologickou inovací za upravených zkušebních podmínek [g CO₂/km];

UF : faktor použití technologie setrvačné jízdy pro technologií vyvinutou společností Porsche je 0,8; tato hodnota je reprezentativní pouze pro vozidla Porsche třídy S (vozidla sportovní kupé); jsou-li vozidla vybavena tempomatem, činí tato hodnota 0,4.

1.5. URČOVÁNÍ STATISTICKÉHO VÝZNAMU VÝSLEDKŮ

Směrodatná chyba v celkovém snížení emisí CO₂ nesmí překročit 0,5 g CO₂/km a vypočte se podle tohoto vzorce:

Vzorec 2

$$S_{\text{CO}_2} \leq 0,5 \text{ g CO}_2/\text{km}$$

S_{CO_2} : směrodatná chyba celkového snížení emisí CO₂ [g CO₂/km],

V případě, že toto omezení není splněno, je třeba za účelem snížení nejistoty měření provést další opatření, například větší počet měření nebo zdokonalení jejich provádění.

Vzorec pro výpočet směrodatné chyby je

Vzorec 3

$$S_{\text{CO}_2} = \sqrt{(c \cdot \text{UF} \cdot s_{B_{\text{TA}_{\text{hot}}}})^2 + (\text{UF} \cdot s_{E_{\text{MC}}})^2 + [(c \cdot B_{\text{TA}_{\text{hot}}} - E_{\text{MC}}) \cdot s_{\text{UF}}]^2}$$

kde:

s_{CO_2} : směrodatná chyba celkového snížení emisí CO₂ [g CO₂/km];

c : přepočítací koeficient je 0,96;

$B_{\text{TA}_{\text{hot}}}$: aritmetický průměr emisí CO₂ ze základního vozidla za upravených zkušebních podmínek [g CO₂/km];

$s_{B_{\text{TA}_{\text{hot}}}}$: směrodatná odchylka aritmetického průměru emisí CO₂ ze základního vozidla za upravených zkušebních podmínek [g CO₂/km];

- E_{MC} : aritmetický průměr emisí CO₂ z vozidla s ekologickou inovací za upravených zkušebních podmínek [g CO₂/km];
- s_{EMC} : směrodatná odchylka aritmetického průměru emisí CO₂ z vozidla s ekologickou inovací za upravených zkušebních podmínek [g CO₂/km];
- UF: faktor použití technologie setrvačné jízdy pro technologií vyvinutou společností Porsche je 0,8; tato hodnota je reprezentativní pouze pro vozidla Porsche třídy S (vozidla sportovní kupé); jsou-li vozidla vybavena tempomatem, činí tato hodnota 0,4;
- s_{UF} : směrodatná odchylka aritmetického průměru faktoru použití, která činí 0,024.

1.6. PROKÁZÁNÍ SKUTEČNOSTI, ŽE JE STATISTICKY VÝZNAMNÝM ZPŮSOBEM PŘEKROČENA PRAHOVÁ HODNOTA 1 g CO₂/km

Pro prokázání skutečnosti, že je statisticky významným způsobem překročena prahová hodnota 1,0 g CO₂/km, se použije tento vzorec:

Vzorec 4

$$MT = 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \leq C_{\text{CO}_2} - s_{\text{CO}_2}$$

kde:

MT: minimální prahová hodnota [g CO₂/km];

C_{CO_2} : snížení emisí CO₂ [g CO₂/km];

s_{CO_2} : směrodatná chyba celkového snížení emisí CO₂ [g CO₂/km].

V případě, že snížení emisí CO₂ vypočtené pomocí vzorce 4 nedosáhne prahové hodnoty uvedené v čl. 9 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) č. 725/2011, použije se čl. 11 odst. 2 druhý pododstavec uvedeného nařízení.
