

IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/1132**z dne 10. julija 2015****o odobritvi funkcije iztekanja proizvajalca Porsche AG kot inovativne tehnologije za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil v skladu z Uredbo (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil ⁽¹⁾ in zlasti člena 12(4) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Proizvajalec Porsche AG (v nadaljnjem besedilu: „vložnik“) je 13. oktobra 2014 vložil vlogo za odobritev funkcije iztekanja kot inovativne tehnologije. Popolnost vloge je bila ocenjena v skladu s členom 4 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 725/2011 ⁽²⁾. Ugotovljeno je bilo, da je vloga popolna, obdobje, ki ga ima Komisija na voljo za oceno, pa se je začelo 14. oktobra 2014, na dan po uradnem prejemu popolnih podatkov.
- (2) Vloga je bila ocenjena v skladu s členom 12 Uredbe (ES) št. 443/2009, Izvedbeno uredbo (EU) št. 725/2011 in tehničnimi smernicami za pripravo vlog za odobritev inovativnih tehnologij v skladu z Uredbo (ES) št. 443/2009 (v nadaljnjem besedilu: tehnične smernice) ⁽³⁾.
- (3) Vloga se nanaša na funkcijo iztekanja proizvajalca Porsche AG. Inovativna tehnologija je pametni upravljalnik avtomatskega menjalnika, ki omogoča način vožnje, pri katerem je vozilo v pogonu, medtem ko se motor z notranjim zgorevanjem loči od koles (tj. sklopka je izklopljena). Med tem načinom vožnje je motor v prostem teku, delovanje dodatne opreme (npr. generatorja, kompresorja, vodne črpalke) pa je zagotovljeno. Poleg tega se pri uporabi funkcije iztekanja kinetična in potencialna energija vozila neposredno uporabljata za preseganje voznega upora in, posledično, zmanjšanje porabe goriva.
- (4) Vložnik je dokazal, da funkcija iztekanja, kot je opisana v tej vlogi, ni preseгла 3 % novih osebnih vozil, registriranih v referenčnem letu 2009.
- (5) Merila za upravičenost iz člena 4(2)(f)(iii) in člena 9(3) Izvedbene Uredbe (EU) št. 725/2011 zahtevajo dokaz, da učinkovitost tehnologije pri zmanjšanju emisij CO₂ ni odvisna od obnašanja voznika ali nastavitve ali izbira, na katere vložnik ne more vplivati. Komisija ob upoštevanju informacij, ki jih je predložil vložnik, in tistih iz drugih javnih virov, meni, da navedeni pogoj ne bi bil izpolnjen, če bi bilo funkcijo iztekanja mogoče deaktivirati in bi jo bilo treba ročno ponovno aktivirati. Take okoliščine na primer nastopijo, ko razmere na cesti ali stanje

⁽¹⁾ UL L 140, 5.6.2009, str. 1.

⁽²⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 725/2011 z dne 25. julija 2011 o uvedbi postopka za odobritev in certificiranje inovativnih tehnologij za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil v skladu z Uredbo (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 194, 26.7.2011, str. 19).

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

avtomobila ne omogočajo iztekanja, na primer ko je spust zelo strm, ter ko voznik pritisne na zavorni pedal, aktivira tempomat ali športni način, izklopi sistem zagon-zaustavitev ali uporabi ročno prestavljanje. Vložnik je predložil analizo nekaterih od teh situacij: ko razmere na cesti ali stanje avtomobila ne omogočajo iztekanja, ko voznik pritisne na zavorni pedal ali uporabi ročno prestavljanje. Drugi vidiki obnašanja voznikov glede ponovne ročne aktivacije funkcije iztekanja niso bili preučeni. Komisija ugotavlja, da bi bilo za to, da bi tehnologija iztekanja izpolnjevala merila za upravičenost iz izvedbene uredbe, treba določiti pogoje za zagotovitev, da funkcije iztekanja voznik ne more deaktivirati ali, če se funkcija deaktivira na drugačen način, npr. s pametnim upravljalnikom avtomatskega menjalnika ali katero koli drugo napravo, da se funkcija spet aktivira takoj po deaktivaciji. Glede na navedeno in ob upoštevanju tega pogoja Komisija ugotavlja, da informacije iz vloge dokazujejo, da so pogoji in merila iz člena 12 Uredbe (ES) št. 443/2009 ter členov 2 in 4 Izvedbene uredbe (EU) št. 725/2011 izpolnjeni.

- (6) Za določitev prihranka emisij CO₂, ki ga bo omogočila inovativna tehnologija, ko bo vgrajena v vozilo, je treba opredeliti osnovno vozilo, s katerim bi bilo treba primerjati učinkovitost vozila, opremljenega z inovativno tehnologijo, kot je določeno v členih 5 in 8 Izvedbene uredbe (EU) št. 725/2011. Komisija meni, da je primerno, da se za osnovno vozilo šteje vozilo z vgrajeno in deaktivirano funkcijo iztekanja. Če funkcije iztekanja ni mogoče deaktivirati, bi bilo treba zagotoviti, da je med postopkom preskušanja funkcija iztekanja izklopljena.
- (7) Vložnik je zagotovil metodologijo za preskušanje zmanjšanja emisij CO₂ z uporabo tehnologije iztekanja. Številne postavke v formulah izhajajo iz analize vpliva obnašanja voznika na tehnologijo iztekanja. Komisija ugotavlja, da število potovanj, vključenih v podatkovno bazo, zadošča za ugotovitev, da bi inovativna tehnologija prinesla prihranke emisij CO₂. Vendar bi bilo za odpravo negotovosti glede prihrankov CO₂ z inovativno tehnologijo potrebno večje število tehtnih, neodvisnih podatkov, vključno z dodatno analizo, koliko časa vožnja poteka takrat, ko menjalnik in akumulator delujeta pri ustrezni temperaturi, ter kolikšen delež vožnje se opravi na strmih spustih, ko je funkcija iztekanja izklopljena.
- (8) V formule za izračun potencialnega prihranka emisij CO₂ je treba vključiti faktor pretvorbe, ki izrazi razliko med emisijami CO₂, izmerjenimi s standardnim preskusom NEDC, in tistimi, izmerjenimi pod spremenjenimi preskusnimi pogoji NEDC za osnovno vozilo. Razprave z industrijo so prinesle le malo podatkov o pomembnih vrednostih za parameter c na podlagi simulacij, ki so pokazale različne rezultate glede na značilnosti menjalnika in glede na druge parametre vozila. Na podlagi teh podatkov se zdi, da je parameter c v razponu med 0,96 in 0,99. Vložnik ni predložil tehtnih dokazov, ki bi za parameter c upravičevali uporabo točno določene vrednosti. Zato naj se za parameter c uporabi spodnja vrednost opredeljenega razpona, da se zagotovi gotovost glede verjetnega doseženega prihranka emisij CO₂. Faktor pretvorbe c se zato določi pri vrednosti 0,96 (namesto neutemeljene vrednosti 0,97 iz vloge).
- (9) Ključni element za določitev prihranka emisij CO₂ je delež prevožene razdalje vozila z vklopljeno funkcijo iztekanja. Določi se faktor uporabe, ki izraža prevoženo razdaljo z uporabo iztekanja, izmerjeno s preskusom vložnika, v primerjavi s prevoženo razdaljo z uporabo iztekanja, izmerjeno pod spremenjenimi preskusnimi pogoji NEDC. Vložnik je predlagal vrednost 1. Analiza Komisije kaže, da je na podlagi predloženih podatkov ta vrednost neutemeljena. Uporaba vložnikovih podatkov bi pomenila faktor uporabe 0,87. Vendar vložnik ni predložil dovolj podatkov, ki bi zagotavljali, da so drugi faktorji, ki bi lahko povzročili deaktivacijo funkcije iztekanja, v celoti upoštevani. Zato je primerno, da se navedene negotovosti obravnavajo z dodatno sorazmerno prilagoditvijo, kar pomeni faktor uporabe 0,8. Tako naj bi se zagotovila primerna meja, ki bi upoštevala te pomisleke in njihov statističen pomen. Ta sklep bi lahko ponovno preučili, če bi bilo na voljo dovolj tehtnih in neodvisnih podatkov.
- (10) Poleg tega po dogovoru z vložnikom Komisija meni, da je treba z dodatno prilagoditvijo faktorja uporabe odpraviti pomanjkljivosti pri trenutnih predpostavkah v zvezi z delovanjem tempomata, saj se iztekanje deaktivira, ko se aktivira tempomat. Vložnik glede tega v vlogi ni predložil podatkov. Komisija je ugotovila, da so o tem na voljo podatki iz raziskav o uporabi tempomata, izvedenih v Združenih državah. Te kažejo, da se tempomat, če je vgrajen, uporablja približno za polovico prevožene razdalje. To pomeni, da bi bilo treba faktor

uporabe prepoloviti, če je vozilo opremljeno s tempomatom. Vložnik je potrdil te ugotovitve in zato faktor uporabe prepolovil na 0,4, če je v vozilo vgrajen tempomat. Ta sklep bi lahko ponovno preučili, če bi bilo na voljo dovolj tehničnih in neodvisnih podatkov.

- (11) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da metodologija glede vozil Porsche, segment S (športni kupeji), iz vloge zagotavlja natančne in zanesljive rezultate, ki jih lahko ponovi tretja oseba.
- (12) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je vložnik zadovoljivo dokazal, da je inovativna tehnologija za vozila Porsche, segment S, iz vloge dosegla zmanjšanje emisij za najmanj 1 g CO₂/km.
- (13) Ker učinki funkcije iztekanja pri homologacijskem preskusu emisij CO₂ iz Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾ ter Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 ⁽²⁾ niso zajeti, se Komisija strinja, da standardni preskusni cikel ne zadeva navedene funkcije iztekanja proizvajalca Porsche.
- (14) Komisija ugotavlja, da je poročilo o preverjanju pripravila družba TÜV Nord ter da so v poročilu potrjene ugotovitve, navedene v vlogi.
- (15) Zato Komisija ugotavlja, da odobritvi zadevne inovativne tehnologije ni treba ugovarjati, če se uvedejo navedeni pogoji za zagotovitev upravičenosti in prilagoditev metodologije.
- (16) Za namene določanja splošne kode ekološke inovacije, ki se uporablja v zadevnih homologacijskih dokumentih v skladu s prilogami I, VIII in IX k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾, bi bilo treba določiti posamično kodo, ki se uporablja za inovativno tehnologijo, odobreno s tem sklepom –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Funkcija iztekanja proizvajalca Porsche AG, namenjena uporabi v vozilih kategorije M1 Porsche, segment S (športni kupeji), se odobri kot inovativna tehnologija v smislu člena 12 Uredbe (ES) št. 443/2009, če je izpolnjen kateri koli od naslednjih pogojev:

- (a) funkcije iztekanja ni mogoče deaktivirati,
- (b) če se funkcija iztekanja deaktivira na drugačen način, se samodejno aktivira takoj po deaktivaciji.

2. Zmanjšanje emisij CO₂ zaradi uporabe funkcije iztekanja iz odstavka 1 se določi z metodologijo iz Priloge. Pri tem se razlikuje med vozili, ki imajo vgrajen tempomat, in tistimi, ki ga nimajo.

3. Posebna koda ekološke inovacije, ki se vnese v homologacijsko dokumentacijo, ki se uporablja za inovativno tehnologijo, odobreno s tem sklepom, je „I3“.

⁽¹⁾ Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 171, 29.6.2007, str. 1).

⁽²⁾ Uredba Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 199, 28.7.2008, str. 1).

⁽³⁾ Direktiva 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).

Člen 2

Ta sklep začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

V Bruslju, 10. julija 2015

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA

1. **METODOLOGIJA PRESKUŠANJA – UVOD**

Za določitev zmanjšanja emisij CO₂, ki ga je mogoče pripisati uporabi tehnologije iztekanja proizvajalca Porsche AG, je treba določiti naslednje:

- (1) preskusna vozila;
- (2) postopek preskušanja za določitev spremenjenih preskusnih pogojev (spremenjen profil hitrosti NEDC);
- (3) postopek preskušanja, po katerem se določijo emisije CO₂ iz vozil z ekološko inovacijo pod spremenjenimi preskusnimi pogoji;
- (4) postopek preskušanja po katerem se določijo emisije CO₂ iz osnovnih vozil pod spremenjenimi preskusnimi pogoji;
- (5) formule za izračun prihranka emisij CO₂;
- (6) formule za izračun statistične napake glede emisij CO₂.

1.1 **PRESKUSNA VOZILA**

Zagotoviti je treba naslednja vozila:

- (a) vozilo z ekološko inovacijo: vozilo z aktivirano inovativno tehnologijo;
- (b) osnovno vozilo: vozilo z deaktivirano inovativno tehnologijo. Če tehnologije ni mogoče deaktivirati, je treba zagotoviti, da se funkcija iztekanja ne vklopi med postopkom preskušanja.

1.2 **POSTOPEK PRESKUŠANJA, PO KATEREM SE DOLOČIJO EMISIJE CO₂ IZ VOZIL Z EKOLOŠKO INOVACIJO POD SPREME-
NJENIMI PRESKUSNIMI POGOJI (SPREMENJEN PROFIL HITROSTI NEDC) (E_{MC})**

Pogoji in postopek merjenja

Emisije CO₂ in poraba goriva iz vozil z ekološko inovacijo morajo biti izmerjene v skladu s Prilogo 6 k Pravilniku UN/ECE št. 101 ⁽¹⁾ (Metoda merjenja emisij ogljikovega dioksida in porabe goriva pri vozilih s pogonom izključno na motor z notranjim zgorevanjem). Vsi naslednji postopki se spremenijo:

- 1.2.1 predhodno kondicioniranje vozila;
- 1.2.2 določanje krivulje iztekanja;
- 1.2.3 oblikovanje spremenjenega profila hitrosti NEDC;
- 1.2.4 število preskusov.

⁽¹⁾ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A42007X0619%2802%29&qid=1435246393829>.

1.2.1 **Predhodno kondicioniranje vozila**

Opravi se en ali več popolnih preskusov predhodnega kondicioniranja NEDC z deaktivirano inovativno tehnologijo (ali, če to ni mogoče, z izklopljeno funkcijo iztekanja med postopkom preskušanja), da se dosežejo standardni vroči preskusni pogoji za motor, elektromotor in akumulator.

1.2.2 **Določanje krivulje iztekanja**

Določanje krivulje iztekanja v načinu iztekanja se izvede na dinamometru z enojnim valjem, kot je opisano v naslednjih obveznih korakih:

- (a) določi se cestna obremenitev z dinamometrom v skladu s standardnimi operativnimi postopki;
- (b) s predhodnim kondicioniranjem se doseže delovna temperatura vozila;
- (c) v načinu iztekanja se izvede iztekanje od 120 km/h do mirovanja ali najnižje možne hitrosti iztekanja.

1.2.3 **Oblikovanje spremenjenega profila hitrosti NEDC**

1.2.3.1 *Predpostavke*

- (a) Zaporedje preskusov je sestavljeno iz mestnega voznega cikla, ki ga sestavljajo štirje osnovni mestni vozni cikli in izvenmestni cikel.
- (b) Vse klančine za pospeševanje ustrezajo profilu NEDC.
- (c) Vse konstantne stopnje hitrosti ustrezajo profilu NEDC.
- (d) Zmanjševanje hitrosti v fazah zmanjševanja hitrosti ustreza profilu NEDC.
- (e) Hitrostna in časovna odstopanja so v skladu z odstavkom 1.4 Priloge 7 Pravilnika UN/ECE št. 101.

1.2.3.2 *Omejitve*

- (a) Odstopanje od profila NEDC se čim bolj zmanjša, skupna razdalja pa mora biti v skladu z dovoljenimi odstopanji NEDC.
- (b) Razdalja na koncu vsake faze zmanjševanja hitrosti spremenjenega profila NEDC je enaka razdaljam na koncu vsake faze zmanjševanja hitrosti profila NEDC.
- (c) Za vse faze pospeševanja, konstantne hitrosti in zmanjševanja hitrosti se uporabijo standardna odstopanja NEDC.
- (d) Med fazami iztekanja se motor z notranjim zgorevanjem loči od sistema za prenos moči, dovoljeno ni nobeno aktivno popraviljanje krivulje hitrosti vozila.

1.2.3.3 *Opredelitev sistemskih omejitev*

- (a) Spodnja omejitev hitrosti za iztekanje

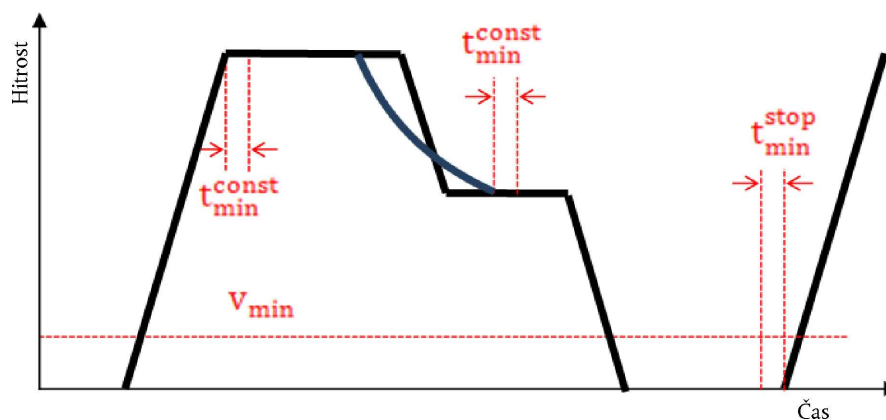
Način iztekanja je treba s pritiskom na zavorni pedal onemogočiti pri hitrosti 15 km/h. Na tej točki krivulji iztekanja sledi klančina za zmanjševanje hitrosti, kot je opisano za profil NEDC (v_{\min} na Sliki 1).

- (b) Najkrajši čas do ustavitve

Najkrajši čas do ustavitve ali faze konstantne hitrosti po vsakem zmanjšanju hitrosti pri iztekanju je 2 sekundi (t_{\min}^{stop} na Sliki 1).

- (c) Najkrajši čas za faze konstantne hitrosti

Najkrajši čas za faze konstantne hitrosti po pospeševanju ali zmanjševanju hitrosti pri iztekanju je 2 sekundi (t_{\min}^{const} na Sliki 1). Iz tehničnih razlogov se ta vrednost lahko poveča.



Slika 1

Profil NEDC s sistemskimi omejitvami za način iztekanja

1.2.4 Število preskusov

Celotni preskusni postopek na preskusni napravi se ponovi vsaj trikrat. Izračuna se aritmetična sredina emisij CO_2 iz vozil z ekološko inovacijo (E_{MC}) in ustrezno standardno odstopanje od aritmetične sredine ($s_{E_{\text{MC}}}$).

1.3 POSTOPEK PRESKUŠANJA, PO KATEREM SE DOLOČIJO EMISIJE CO_2 IZ OSNOVNIH VOZIL POD SPREMENJENIMI PRESKUSNIMI POGOJI (NEDC Z VROČIM ZAGONOM) ($B_{\text{TA}_{\text{hot}}}$)

1.3.1 Pogoji in postopek merjenja

Emisije CO_2 in poraba goriva iz osnovnih vozil morajo biti izmerjene v skladu s Prilogo 6 k Pravilniku UN/ECE št. 101 (Metoda merjenja emisij ogljikovega dioksida in porabe goriva pri vozilih s pogonom izključno na motor z notranjim zgorevanjem). Oba naslednja postopka se spremenita:

1.3.1.1 predhodno kondicioniranje vozila,

1.3.1.2 število preskusov.

1.3.1.1 Predhodno kondicioniranje vozila

Opravi se en ali več popolnih preskusov predhodnega kondicioniranja NEDC z deaktivirano inovativno tehnologijo (ali, če to ni mogoče, z zagotovitvijo, da se funkcija iztekanja med postopkom preskušanja ne vklopi), da se dosežejo standardni vroči preskusni pogoji za motor, elektromotor in akumulator.

1.3.1.2 Število preskusov

Celotni preskusni postopek na preskusni napravi se ponovi vsaj trikrat. Izračuna se aritmetična sredina emisij CO_2 iz vozil z ekološko inovacijo ($B_{\text{TA}_{\text{hot}}}$) in ustrezno standardno odstopanje od aritmetične sredine ($S_{B_{\text{TA}_{\text{hot}}}}$).

1.4 FORMULE ZA IZRAČUN PRIHRANKA EMISIJ CO₂

Za izračun prihrankov emisij CO₂ z ekološko inovacijo se uporabi naslednja formula:

Formula 1

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

Pri čemer je:

C_{CO_2} : prihranek CO₂ [g CO₂/km];

c: faktor pretvorbe 0,96;

$B_{TA_{hot}}$: aritmetična sredina emisij CO₂ iz osnovnega vozila pod spremenjenimi preskusnimi pogoji [g CO₂/km];

E_{MC} : aritmetična sredina emisij CO₂ iz vozila z ekološko inovacijo pod spremenjenimi preskusnimi pogoji [g CO₂/km];

UF: faktor uporabe 0,8 za tehnologijo iztekanja Porsche. Ta vrednost je reprezentativna samo za vozila Porsche, segment S (športni kupeji). Če je v vozilo vgrajen tempomat, je ta vrednost 0,4.

1.5 DOLOČANJE STATISTIČNEGA POMENA REZULTATOV

Standardna napaka za skupni prihranek emisij CO₂ ne sme presegati 0,5 g CO₂/km, izračuna pa se v skladu z naslednjo formulo:

Formula 2

$$S_{CCO_2} \leq 0,5 \text{ g CO}_2/\text{km}$$

S_{CCO_2} : standardna napaka za skupni prihranek emisij CO₂ [g CO₂/km].

Če ta pogoj ni izpolnjen, se za zmanjšanje negotovosti meritev upoštevajo nadaljnji poskusi, npr. več in boljše meritve.

Formula za izračun standardne napake je:

Formula 3

$$S_{CCO_2} = \sqrt{(c \cdot UF \cdot s_{B_{TA_{hot}}})^2 + (UF \cdot s_{E_{MC}})^2 + [(c \cdot B_{TA_{hot}} - E_{MC}) \cdot s_{UF}]^2}$$

Pri čemer je:

s_{CCO_2} : standardna napaka za skupni prihranek emisij CO₂ [g CO₂/km],

c: faktor pretvorbe 0,96;

$B_{TA_{hot}}$: aritmetična sredina emisij CO₂ iz osnovnega vozila pod spremenjenimi preskusnimi pogoji [g CO₂/km];

$s_{B_{TA_{hot}}}$: standardno odstopanje od aritmetične sredine emisij CO₂ iz osnovnega vozila pod spremenjenimi preskusnimi pogoji [g CO₂/km];

- E_{MC} : aritmetična sredina emisij CO₂ iz vozila z ekološko inovacijo pod spremenjenimi preskusnimi pogoji [g CO₂/km];
- s_{MC} : standardno odstopanje od aritmetične sredine emisij CO₂ iz vozila z ekološko inovacijo pod spremenjenimi preskusnimi pogoji [g CO₂/km];
- UF: faktor uporabe 0,8 za tehnologijo iztekanja Porsche. Ta vrednost je reprezentativna samo za vozila Porsche, segment S (športni kupeji). Če je v vozilo vgrajen tempomat, je ta vrednost 0,4;
- s_{UF} : standardno odstopanje od aritmetične sredine faktorja uporabe, ki je 0,024.

1.6 DOKAZ, DA JE PRESEGANJE MINIMALNEGA PRAGA 1 g CO₂/km STATISTIČNO POMEMBEN

Za dokazovanje, da je preseganje praga 1,0 g CO₂/km statistično pomembno, se uporabi naslednja formula:

Formula 4

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

Pri čemer je:

MT: minimalni prag [g CO₂/km];

C_{CO_2} : prihranek CO₂ [g CO₂/km];

s_{CO_2} : standardna napaka za skupni prihranek emisij CO₂ [g CO₂/km].

Če so prihranki emisij CO₂, izračunani po formuli 4, pod pragom iz člena 9(1) Izvedbene Uredbe (EU) št. 725/2011, se uporablja drugi pododstavek člena 11(2) navedene uredbe.
