

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2021/392**z dnia 4 marca 2021 r.****w sprawie monitorowania i raportowania danych dotyczących emisji CO₂ z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze Komisji (UE) nr 1014/2010, (UE) nr 293/2012, (UE) 2017/1152 i (UE) 2017/1153****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 7 ust. 7, art. 12 ust. 4, art. 13 ust. 4 i art. 15 ust. 7,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Monitorowanie i raportowanie danych dotyczących samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii ma zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania norm emisji CO₂ określonych w rozporządzeniu (UE) 2019/631. Biorąc pod uwagę, że rozporządzenie to zaczęło obowiązywać w dniu 1 stycznia 2020 r., należy uprościć i doprecyzować przepisy określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1014/2010 ⁽²⁾ i rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 293/2012 ⁽³⁾ oraz wprowadzić te przepisy do jednego rozporządzenia wykonawczego. W odniesieniu do raportowania danych za rok kalendarzowy 2020 należy jednak zezwolić na nakładanie się nowych i obowiązujących przepisów do dnia 28 lutego 2021 r.
- (2) Konieczne jest określenie procedur monitorowania i raportowania danych dotyczących nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, których mają przestrzegać właściwe organy państw członkowskich, producenci, a także Komisja i Europejska Agencja Środowiska (EEA).
- (3) Cykl monitorowania i raportowania przewidziany w art. 7 rozporządzenia (UE) 2019/631 składa się z trzech głównych etapów: coroczne raportowanie Komisji przez organy państw członkowskich wstępnych danych opartych na rejestracjach nowych pojazdów w poprzednim roku kalendarzowym; przekazanie tych wstępnych danych przez Komisję, przy wsparciu EEA, zainteresowanym producentom; weryfikacja tych danych przez producentów i, w razie potrzeby, powiadomienie Komisji o korektach tych danych.
- (4) Środki, które mają zostać wprowadzone przez różne podmioty w ramach tych trzech etapów w odpowiednich terminach, powinny być jasno określone w celu zapewnienia solidności i wiarygodności ostatecznego zbioru danych publikowanego przez Komisję zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) 2019/631, na podstawie którego określa się średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta oraz zgodność z docelowym indywidualnym poziomem emisji CO₂.

⁽¹⁾ Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1014/2010 z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości danych dotyczących rejestracji nowych samochodów osobowych na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 293 z 11.11.2010, s. 15).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 293/2012 z dnia 3 kwietnia 2012 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości danych dotyczących rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 98 z 4.4.2012, s. 1).

- (5) Zgodnie z art. 12 rozporządzenia (UE) 2019/631 od 2021 r. Komisja jest zobowiązana do gromadzenia danych dotyczących rzeczywistego zużycia paliwa lub energii przez samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe, które są rejestrowane przez pokładowe urządzenia monitorujące zużycie paliwa lub energii, jak przewidziano w art. 4a rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151 ⁽⁴⁾.
- (6) Takie dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy powinny być gromadzone niezwłocznie po ich udostępnieniu, ponieważ niezbędne jest jak najwcześniejsze określenie, jak różnica między rzeczywistymi emisjami i rzeczywistym zużyciem paliwa lub energii a odnośnymi wartościami określonymi w homologacji typu zmienia się wraz z upływem czasu, w odniesieniu do zarówno do monitorowania skuteczności norm emisji CO₂ w ograniczaniu emisji CO₂ z pojazdów, jak i do informowania społeczeństwa.
- (7) Aby zapewnić jak najszybszy dostęp do danych dotyczących rzeczywistego zużycia paliwa i energii, producenci powinni być zobowiązani do gromadzenia takich danych z nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych od dnia 1 stycznia 2021 r. Dane takie można gromadzić albo w drodze bezpośredniego przekazu danych z pojazdów do producentów, albo za pośrednictwem autoryzowanych sprzedawców lub autoryzowanych stacji obsługi, gdy pojazdy są poddawane serwisowi lub naprawie, a dane pokładowe są odczytywane do innych celów. W przypadku gdy takie dane są udostępniane producentowi, należy je zgłaszać Komisji, począwszy od danych dotyczących nowych pojazdów zarejestrowanych w Unii po raz pierwszy w 2021 r.
- (8) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151 obowiązek wyposażenia pojazdów w pokładowe urządzenia monitorujące zużycie paliwa lub energii nie ma zastosowania do niektórych drobnych producentów, w związku z czym powinni oni być również zwolnieni z obowiązku gromadzenia i raportowania danych dotyczących rzeczywistych warunków jazdy. Nie powinno to jednak uniemożliwiać drobnym producentom dostarczania danych dotyczących rzeczywistych warunków jazdy, jeżeli sobie tego życzą.
- (9) Dane dotyczące rzeczywistego zużycia paliwa i energii powinny być gromadzone przez państwa członkowskie w ramach badań zdatności do ruchu drogowego przeprowadzanych zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE ⁽⁵⁾. Aby ułatwić realizację tego zadania, należy dostosować obowiązek gromadzenia danych dotyczących rzeczywistych warunków jazdy do wymogów określonych w dyrektywie 2014/45/UE, zarówno w odniesieniu do krajowych harmonogramów badań zdatności do ruchu drogowego, jak i odczytywania danych z portu szeregowego pokładowego układu diagnostycznego w pojazdach. Gromadzenie danych powinno zatem rozpocząć się od pierwszych badań zdatności do ruchu drogowego i nie powinno być wymagane przed dniem 20 maja 2023 r., czyli dniem, od którego organy i podmioty przeprowadzające te badania mają być wyposażone w niezbędne urządzenia, takie jak urządzenia skanujące, zgodnie z tą dyrektywą. Nie należy jednak uniemożliwiać państwom członkowskim dostarczania danych przed tą datą, gdyby sobie tego życzyły.
- (10) Producenci i państwa członkowskie powinni zgłaszać Komisji i EEA dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy zgromadzone w roku kalendarzowym, korzystając z procedur przekazywania danych udostępnionych przez EEA. Jeżeli takie dane nie są dostępne, co może mieć miejsce w szczególności w pierwszych latach kalendarzowych następujących po 2021 r., producenci i państwa członkowskie powinni poinformować o tym Komisję i podać uzasadnienie.
- (11) Dane dotyczące rzeczywistego zużycia paliwa i energii należy gromadzić wraz z numerem identyfikacyjnym pojazdu (VIN). VIN uznaje się za dane osobowe od momentu rejestracji pojazdu i w związku z tym podlega on

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

⁽⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

wymogom dotyczącym ochrony takich danych określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁽⁶⁾. Przetwarzanie VIN do celów rozporządzenia (UE) 2019/631 należy uznać za zgodne z prawem zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) 2016/679. Ponadto należy sprecyzować, że podmioty zaangażowane w gromadzenie, raportowanie i przetwarzanie VIN uznaje się za administratorów takich danych w rozumieniu art. 4 pkt 7 rozporządzenia (UE) 2016/679 oraz – w odniesieniu do EEA i Komisji – w rozumieniu art. 3 pkt 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725⁽⁷⁾. Należy również zapewnić, aby VIN były gromadzone z wykorzystaniem bezpiecznej łączności, oraz aby osoby, których dane dotyczą, a mianowicie właściciele pojazdów, były odpowiednio informowane zgodnie z art. 13 i 14 rozporządzenia (UE) 2016/679.

- (12) Należy również doprecyzować, jak dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy i VIN mają być wykorzystywane oraz podać okres, przez jaki dane te mają być przechowywane przez różne podmioty zaangażowane w gromadzenie i raportowanie. Ponieważ celem jest śledzenie rozwoju rzeczywistych wyników pojazdu w czasie jego szacowanego okresu eksploatacji, dane powinny być gromadzone przez okres 15 lat dla tego samego pojazdu i przechowywane przez EEA przez okres 20 lat. Inne podmioty gromadzące i zgłaszające dane powinny jednak przechowywać dane jedynie przez okres niezbędny do przygotowania danych do przekazania do EEA.
- (13) Gromadzenie danych dotyczących rzeczywistych warunków jazdy i VIN powinno być w pełni przejrzyste, a zatem właściciele pojazdów powinni mieć możliwość odmowy udostępnienia tych danych producentom lub podczas badań zdadności do ruchu drogowego. Należy zauważyć, że prawo właściciela pojazdu do odmowy nie opiera się na art. 21 rozporządzenia (UE) 2016/679, zaś odmowę należy uznać za ważną wyłącznie w odniesieniu do tych danych gromadzonych na potrzeby niniejszego rozporządzenia.
- (14) Dane publikowane zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/631 nie powinny umożliwiać identyfikacji poszczególnych pojazdów lub kierowców, lecz powinny być publikowane wyłącznie jako zanonimizowany i zagregowany zbiór danych bez odniesienia do VIN.
- (15) W oparciu o ocenę, o której mowa w art. 12 ust. 3 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) 2019/631, Komisja powinna dokonać przeglądu niektórych aspektów przepisów dotyczących monitorowania, raportowania i publikacji danych dotyczących rzeczywistego zużycia paliwa i energii, uwzględniając między innymi dostępność bezpośredniego przekazywania danych z pojazdów.
- (16) Aby zapewnić dostępność danych dotyczących homologacji typu do celów ustanowienia procedury weryfikacji emisji CO₂ z dopuszczonych do użytku samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, zgodnie z wymogami art. 13 rozporządzenia (UE) 2019/631, gromadzenie takich danych na podstawie rozporządzeń wykonawczych Komisji (UE) 2017/1152⁽⁸⁾ i (UE) 2017/1153⁽⁹⁾ powinno być kontynuowane również po wygaśnięciu obowiązku gromadzenia takich danych na mocy tych rozporządzeń z dniem 1 stycznia 2021 r.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39).

⁽⁸⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1152 z dnia 2 czerwca 2017 r. ustanawiające metodę określania parametrów korelacji niezbędnych do odzwierciedlenia zmian w regulacyjnej procedurze badań w odniesieniu do lekkich samochodów dostawczych oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 293/2012 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 644).

⁽⁹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1153 z dnia 2 czerwca 2017 r. ustanawiające metodę określania parametrów korelacji niezbędnych do odzwierciedlenia zmian w regulacyjnej procedurze badań oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1014/2010 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 679).

- (17) Organy udzielające homologacji typu powinny zatem zapewnić, aby dane dotyczące badań prowadzonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151 były nadal rejestrowane i przekazywane Wspólnemu Centrum Badawczemu Komisji, z zastosowaniem zapewnionej przez nie procedury bezpiecznego przekazu.
- (18) Od dnia 1 stycznia 2021 r. nie jest już konieczne ustalanie poziomów emisji CO₂ dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z nowym europejskim cyklem jezdnym (NEDC), jak przewidziano w rozporządzeniach wykonawczych (UE) 2017/1152 i (UE) 2017/1153, z wyjątkiem doładowywanych zewnętrznie hybrydowych elektrycznych samochodów osobowych wprowadzanych do obrotu do dnia 31 grudnia 2022 r., w przypadku których producent chce korzystać z superjednostek określonych w art. 5 rozporządzenia (UE) 2019/631.
- (19) Ponieważ przejście od norm emisji CO₂ opartych na NEDC do norm opartych na światowej zharmonizowanej procedurze badania pojazdów lekkich, określonej w rozporządzeniu (UE) 2017/1151, zostanie w pełni zakończone dopiero pod koniec 2023 r., a ostateczne raportowanie nastąpi w ramach corocznego procesu monitorowania danych dotyczących CO₂ w 2024 r., oraz w świetle – w szczególności – przepisów dotyczących eko-innowacji i pojazdów z końcowej partii produkcji, rozporządzenia wykonawcze (UE) 2017/1152 i (UE) 2017/1153 powinny pozostać w mocy do końca 2024 r.
- (20) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1725 skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych; swoje uwagi przekazał on w dniu 14 stycznia 2021 r.
- (21) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Zmian Klimatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ 1

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie określa szczegółowe zasady dotyczące procedur monitorowania i raportowania przez państwa członkowskie i producentów danych dotyczących emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, a także danych dotyczących rzeczywistych emisji CO₂ oraz rzeczywistego zużycia paliwa lub energii przez te pojazdy.
2. Do celów ustanowienia procedury weryfikacji emisji CO₂ z pojazdów dopuszczonych do użytku zgodnie z art. 13 rozporządzenia (UE) 2019/631 niniejsze rozporządzenie przewiduje również zgłaszanie przez właściwe organy państw członkowskich niektórych danych zarejestrowanych w ramach badań homologacji typu prowadzonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151.

Artykuł 2

Definicje

Oprócz definicji określonych w art. 3 rozporządzenia (UE) 2019/631 zastosowanie mają następujące definicje:

- a) „szczegółowe dane z monitoringu” oznaczają szczegółowe dane z monitoringu określone dla samochodów osobowych w części B sekcja 2 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2019/631 oraz dla lekkich pojazdów użytkowych w części C sekcja 2 załącznika III do tego rozporządzenia;
- b) „dane z monitorowania w formie zagregowanej” oznaczają dane zagregowane określone dla samochodów osobowych w części B sekcja 1 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2019/631 oraz dla lekkich pojazdów użytkowych w części C sekcja 1 załącznika III do tego rozporządzenia;

- c) „dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy” oznaczają dane, o których mowa w pkt 3.1 lit. a) i b) oraz pkt 3.2 lit. a)–g) i l) załącznika XXII do rozporządzenia (UE) 2017/1151, uzyskane z pokładowych urządzeń monitorujących zużycie paliwa lub energii.

ROZDZIAŁ 2

RAPORTOWANIE DANYCH ZGODNIE Z ART. 7 ROZPORZĄDZENIA (UE) 2019/631

Artykuł 3

Dane z monitorowania w formie zagregowanej i szczegółowe dane z monitoringu

1. Państwa członkowskie zapewniają utrzymanie, gromadzenie, kontrolę, weryfikację i terminowe przekazywanie danych z monitorowania w formie zagregowanej i szczegółowych danych z monitoringu Komisji i Europejskiej Agencji Środowiska (EEA).

Państwa członkowskie zapewniają, aby wnioski EEA o wyjaśnienia lub korektę przekazanych danych były niezwłocznie rozpatrywane przez osoby wyznaczone przez nie do kontaktów.

2. Dane z monitorowania w formie zagregowanej i szczegółowe dane z monitoringu zgłasza się w dwóch oddzielnych zbiorach danych dotyczących, odpowiednio, samochodów osobowych zgodnie z częścią B załącznika II do rozporządzenia (UE) 2019/631 i lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z częścią C załącznika III do tego rozporządzenia.

3. Państwa członkowskie przekazują dane z monitorowania w formie zagregowanej i szczegółowe dane z monitoringu za pomocą elektronicznego przekazu danych do centralnego repozytorium danych (CDR) zarządzanego przez EEA. Państwa członkowskie zawiadamiają Komisję o przekazaniu danych.

Artykuł 4

Wstępne obliczenia i dane

1. Komisja wraz z EEA zapewniają, zgodnie z art. 7 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/631, aby każdy producent i grupa producentów odpowiedzialnych za nowe samochody osobowe lub lekkie pojazdy użytkowe zarejestrowane w Unii byli powiadamiani o wstępnym obliczeniu docelowego indywidualnego poziomu emisji i średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz o danych zgłoszonych przez państwa członkowskie.

2. Wstępne obliczenia i dane, o których mowa w ust. 1, są zgłaszane oddzielnie dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych i zawierają wpisy, które na podstawie nazwy producenta i światowego kodu identyfikacyjnego producenta można przypisać danemu producentowi.

3. Centralny rejestr danych, o którym mowa w art. 7 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/631, obejmuje wszystkie wpisy zgłoszone przez państwa członkowskie, z wyjątkiem numerów identyfikacyjnych pojazdów (VIN).

VIN są przechowywane przez EEA przez okres 20 lat od daty ich pierwszego załadowania do CDR lub do repozytorium danych biznesowych (BDR) EEA.

Artykuł 5

Szczegółowe informacje dotyczące producenta

Producenci, którzy wprowadzają lub zamierzają wprowadzać do obrotu w Unii samochody osobowe lub lekkie pojazdy użytkowe objęte zakresem rozporządzenia (UE) 2019/631, niezwłocznie przekazują Komisji następujące informacje i wszelkie zmiany tych informacji:

- nazwę producenta, którą zamieszczają lub zamierzają zamieścić na świadectwach zgodności;
- światowy kod identyfikacyjny producenta, odpowiadający pierwszym trzem znakom VIN, który zamieszczają lub zamierzają zamieścić na świadectwach zgodności;

- c) do celów powiadomienia, o którym mowa w art. 7 ust. 4 akapit drugi rozporządzenia (UE) 2019/631, imię i nazwisko oraz adres osoby wyznaczonej do kontaktów reprezentującej producenta, do której należy kierować powiadomienie o wstępnych obliczeniach i danych.

Imię i nazwisko oraz adres, o których mowa w lit. c) uznaje się za dane osobowe w rozumieniu rozporządzenia (UE) 2018/1725.

Artykuł 6

Powiadamianie o błędach w danych stosowanych do wstępnych obliczeń

1. Jeżeli producent weryfikuje wstępne dane zgodnie z art. 7 ust. 5 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) 2019/631, wykorzystuje on zbiór danych dostarczony w tym celu przez EEA.
2. W przypadku stwierdzenia błędu w zbiorze danych producent, w miarę możliwości, koryguje go i wskazuje, za pomocą oddzielnej pozycji w zbiorze danych dla każdego wpisu dotyczącego pojazdu, zatytułowanej „Uwagi producenta”, jeden z następujących kodów:
 - a) kod A, jeżeli wpis został zmieniony przez producenta;
 - b) kod B, jeżeli producent nie może zidentyfikować pojazdu;
 - c) kod C, jeżeli pojazd nie wchodzi w zakres rozporządzenia (UE) 2019/631;
 - d) kod D, jeżeli producent, któremu przypisano pojazd kategorii N1, jest producentem pojazdu skompletowanego, ale nie jest producentem niekompletnego lub kompletnego pojazdu podstawowego.

Do celów lit. b) pojazd uznaje się za niemożliwy do zidentyfikowania, jeżeli brakuje numeru VIN lub jest on ewidentnie nieprawidłowy.

3. Producenci powiadamiają Komisję o wszelkich błędach zgodnie z art. 7 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2019/631 poprzez załadowanie kompletnego skorygowanego zbioru danych do BDR. Przesyłają również elektroniczną kopię powiadomienia w celach informacyjnych na następujące adresy poczty elektronicznej:

EC-CO₂-LDV-implementation@ec.europa.eu

oraz

CO₂-monitoring@eea.europa.eu

4. Producenci zapewniają, aby wnioski o wyjaśnienia dotyczące korekt składane przez Komisję lub EEA były niezwłocznie rozpatrywane przez osoby wyznaczone do kontaktów zgodnie z art. 5 lit. c) niniejszego rozporządzenia.
5. Jeżeli producent nie powiadomi Komisji o błędach przed upływem trzymiesięcznego okresu przewidzianego w art. 7 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2019/631, wstępne wartości zgłoszone zgodnie z art. 7 ust. 4 tego rozporządzenia uznaje się za ostateczne.

Artykuł 7

Raportowanie danych dotyczących skompletowanych lekkich pojazdów użytkowych

Producenci pojazdu podstawowego, o których mowa w pkt 1.2.2 załącznika III do rozporządzenia (UE) 2019/631, przekazują dane, o których mowa w tym punkcie, za pośrednictwem elektronicznego przekazu danych do BDR najpóźniej w terminie trzech miesięcy od otrzymania powiadomienia o wstępnych danych zgodnie z art. 4 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 8

Raportowanie emisji CO₂ w cyklu NEDC do celów art. 5 rozporządzenia (UE) 2019/631

1. Producent nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w latach kalendarzowych 2021 lub 2022 o zmierzonych wartościach CO₂ w cyklu NEDC poniżej 50 g CO₂/km, jak przewidziano w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153, zgłasza Komisji te zmierzone wartości CO₂ w cyklu NEDC wraz z powiadomieniem, o którym mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia.
2. Komisja może zwrócić się do producenta o dostarczenie odpowiednich świadectw zgodności i świadectw homologacji typu, które potwierdzają zgłoszone wartości emisji CO₂.

ROZDZIAŁ 3

GROMADZENIE I RAPORTOWANIE DANYCH DOTYCZĄCYCH RZECZYWISTYCH WARUNKÓW JAZDY

Artykuł 9

Gromadzenie i raportowanie danych dotyczących rzeczywistych warunków jazdy przez producentów

1. Producenci gromadzą dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy wraz z VIN nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych, które są rejestrowane od dnia 1 stycznia 2021 r. i które są wyposażone w pokładowe urządzenia monitorujące zużycie paliwa lub energii zgodnie z art. 4a rozporządzenia (UE) 2017/1151, chyba że właściciel pojazdu wyraźnie odmówi udostępnienia tych danych producentowi lub jego autoryzowanemu sprzedawcy lub autoryzowanej stacji obsługi.
2. Jeżeli dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy i VIN nie są gromadzone przez producenta w drodze bezpośredniego przekazu danych z pojazdu, producent zapewnia, aby dane były gromadzone i przekazywane mu przez autoryzowanego sprzedawcę lub autoryzowaną stację obsługi za każdym razem, gdy pojazd jest poddawany serwisowi lub naprawie lub wszelkiej innej interwencji, a dane są odczytywane z portu szeregowego pokładowego układu diagnostycznego pojazdu. Stosowane urządzenie lub urządzenie skanujące musi umożliwiać odczytywanie danych zapisanych na pokładowym urządzeniu monitorującym zużycie paliwa lub energii. Odczyt danych jest bezpłatny i nie podlega żadnym szczególnym warunkom.

Producent oraz, w stosownych przypadkach, autoryzowany sprzedawca lub autoryzowana stacja obsługi zapewniają, aby do gromadzenia VIN stosowano bezpieczną łączność.

3. W dniu 1 kwietnia każdego roku, ze skutkiem od 2022 r., producent zgłasza Komisji wszelkie dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy i numery VIN zgromadzone w poprzednim roku kalendarzowym, jak określono w tabeli 1 w załączniku, poprzez załadowanie ich do BDR.

W przypadku gdy w tym samym roku kalendarzowym producent gromadzi kilka wpisów odnoszących się do tego samego numeru VIN, przekazuje się wpis o danych dotyczących rzeczywistych warunków jazdy wskazujący największą całkowitą przebytą odległość. Dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy dla danego pojazdu są gromadzone przez okres nieprzekraczający 15 lat od dnia, w którym dane dotyczące tego pojazdu zostały po raz pierwszy zgłoszone EEA.

Jeżeli producent twierdzi, że dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy nie mogą być zgłoszone lub mogą być zgłoszone jedynie częściowo, składa stosowne oświadczenie Komisji wraz z uzasadnieniem. Oświadczenie i uzasadnienie są ładowane do BDR.

4. Ust. 1, 2 i 3 nie mają zastosowania do drobnych producentów, o których mowa w art. 15 ust. 11 rozporządzenia (UE) 2017/1151.

Artykuł 10

Gromadzenie i raportowanie danych dotyczących rzeczywistych warunków jazdy przez państwa członkowskie

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby organy lub podmioty, o których mowa w art. 4 ust. 2 dyrektywy 2014/45/UE, gromadziły dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy i VIN nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych, które są rejestrowane od dnia 1 stycznia 2021 r. i które są wyposażone w pokładowe urządzenia monitorujące zużycie paliwa lub energii zgodnie z art. 4a rozporządzenia (UE) 2017/1151.

Ze skutkiem od dnia 20 maja 2023 r. dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy wraz z numerami VIN są gromadzone, gdy pojazdy poddawane są badaniom zdatowności do ruchu drogowego zgodnie z art. 5 dyrektywy 2014/45/UE, chyba że właściciel pojazdu wyraźnie odmówi udostępnienia tych danych.

Dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy odczytuje się za pomocą urządzenia do połączenia z elektronicznym interfejsem pojazdu, takiego jak urządzenie skanujące, o którym mowa w załączniku III do dyrektywy 2014/45/UE. Stosowane urządzenie musi umożliwiać odczytywanie danych zapisanych na pokładowym urządzeniu monitorującym zużycie paliwa lub energii.

2. Ze skutkiem od 2022 r. państwa członkowskie zapewniają, aby dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy wraz z numerami VIN, jak określono w tabeli 1 w załączniku, które zostały zgromadzone w poprzednim roku kalendarzowym, były zgłaszane Komisji corocznie w dniu 1 kwietnia poprzez załadowanie tych danych do CDR. Jeżeli takie dane nie są dostępne, do CDR łąduje się stosowne oświadczenie, w tym powody, dla których dane te nie są dostępne.

Państwa członkowskie zapewniają, aby dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy dla danego pojazdu były gromadzone przez okres nieprzekraczający 15 lat od dnia, w którym dane te zostały po raz pierwszy zgłoszone EEA.

Państwa członkowskie oraz organy i podmioty odpowiedzialne za gromadzenie VIN zapewniają, aby do gromadzenia VIN stosowano bezpieczną łączność.

Artykuł 11

Obowiązki w zakresie ochrony danych osobowych

1. Następujące podmioty odpowiedzialne za gromadzenie VIN wraz z danymi dotyczącymi rzeczywistych warunków jazdy bezpośrednio z pojazdów uznaje się, w odniesieniu do gromadzenia i przetwarzania VIN, za administratorów odpowiedzialnych danych w rozumieniu art. 4 pkt 7 rozporządzenia (UE) 2016/679:

- a) producenci w przypadku bezpośredniego przekazywania danych z pojazdów do producenta;
- b) autoryzowani sprzedawcy lub autoryzowane stacje obsługi;
- c) organy lub podmioty odpowiedzialne za badania zdatowności do ruchu drogowego.

Podmioty te zapewniają wywiązanie się przez siebie z obowiązku przekazywania informacji właścicielom pojazdów występujących w charakterze osób, których dane dotyczą, jak określono w art. 13 tego rozporządzenia.

2. Jeżeli numery VIN zostały uzyskane pośrednio od właściciela pojazdu do celów art. 3, 9 lub 10, państwa członkowskie oraz, w stosownych przypadkach, producenci, działając w charakterze administratorów danych, zapewniają wywiązanie się przez siebie z obowiązku informowania właścicieli pojazdów określonego w art. 14 rozporządzenia (UE) 2016/679.

3. W odniesieniu do gromadzenia i przetwarzania VIN do celów niniejszego rozporządzenia EEA i Komisję uznaje się za administratorów danych z zastrzeżeniem przepisów określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/1725.

4. VIN i dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy zgromadzone zgodnie z art. 9 i 10 niniejszego rozporządzenia nie mogą być wykorzystywane do żadnych innych celów niż cele określone w art. 12 rozporządzenia (UE) 2019/631.

5. VIN i dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy zgromadzone zgodnie z art. 9 i 10 mogą być przechowywane wyłącznie przez następujące okresy:

- a) przez producentów – do czasu zgłoszenia tych danych zgodnie z art. 9 ust. 3;
- b) przez autoryzowanych sprzedawców i autoryzowane stacje obsługi – do czasu przekazania tych danych producentowi zgodnie z art. 9 ust. 2;
- c) przez organy i podmioty odpowiedzialne za badania zdatowności do ruchu drogowego – do czasu przekazania tych danych EEA lub organowi wyznaczonemu przez państwa członkowskie do zgłaszania danych do EEA, zgodnie z art. 10 ust. 2;
- d) przez organy wyznaczone przez państwa członkowskie do zgłaszania do EEA danych dotyczących rzeczywistych warunków jazdy – do czasu zgłoszenia tych danych zgodnie z art. 10 ust. 2;

- e) przez EEA – do 20 lat od daty pierwszego załadowania danych do BDR zgodnie z art. 9 ust. 3 lub do CDR zgodnie z art. 10 ust. 2.

Artykuł 12

Publikowanie danych dotyczących rzeczywistych warunków jazdy

Ze skutkiem od grudnia 2022 r. Komisja publikuje co roku zanonimizowane i zagregowane zbiory danych w podziale na samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe napędzane silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania oraz doładowywane zewnętrznie hybrydowe pojazdy elektryczne (OVC-HEV) tych samych kategorii, w tym następujące dane dla każdego producenta:

- a) średnie zużycie paliwa (l/100 km) na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 9 i 10;
- b) średnie zużycie energii elektrycznej (kWh/100 km) na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 9 i 10;
- c) średnie emisje CO₂ (g/km) obliczone na podstawie danych zgłoszonych zgodnie z art. 9 i 10;
- d) różnica między średnim zużyciem paliwa, o którym mowa w lit. a), a średnią wartości zużycia paliwa zarejestrowanych w świadectwach zgodności tych samych pojazdów, co pojazdy, dla których zgłoszono dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy;
- e) różnica między średnim zużyciem energii elektrycznej, o którym mowa w lit. b), a średnią wartości zużycia energii elektrycznej zarejestrowanych w świadectwach zgodności tych samych pojazdów, co pojazdy, dla których zgłoszono dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy;
- f) różnica między średnimi emisjami CO₂ (g/km) obliczonymi zgodnie z lit. c) a średnią wartości emisji CO₂ zarejestrowanych w świadectwach zgodności tych samych pojazdów, co pojazdy, dla których zgłoszono dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy.

Lit. b) i e) mają zastosowanie wyłącznie do OVC-HEV.

Artykuł 13

Przegląd

Na podstawie oceny, o której mowa w art. 12 ust. 3 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) 2019/631, Komisja dokonuje przeglądu wykonania art. 9–12 niniejszego rozporządzenia, uwzględniając w szczególności:

- a) liczbę pojazdów wyposażonych w urządzenia do bezpośredniego przekazu danych;
- b) potrzebę stałego monitorowania i raportowania danych dotyczących rzeczywistych warunków jazdy przez producentów;
- c) okres, w którym dane dotyczące rzeczywistych warunków jazdy muszą być monitorowane i raportowane;
- d) odpowiedni poziom agregacji danych publikowanych przez Komisję zgodnie z art. 12 niniejszego rozporządzenia.

ROZDZIAŁ 4

MONITOROWANIE I RAPORTOWANIE DANYCH Z BADAŃ PROWADZONYCH ZGODNIE Z ROZPORZĄDZENIEM (UE) 2017/1151

Artykuł 14

Dane z badań

1. Organy udzielające homologacji typu zapewniają rejestrację danych określonych w tabeli 2 w załączniku w odniesieniu do każdego badania typu 1 przeprowadzonego zgodnie z załącznikiem XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151.

2. Zarejestrowane dane są ładowane w formacie zaszyfrowanym na specjalny serwer Komisji. Jeżeli dane zostały prawidłowo załadowane, z serwera Komisji przesyłane jest potwierdzenie podmiotowi ładującemu dane.
3. Dane z badań nie są publikowane.

Artykuł 15

Uchylenie

1. Rozporządzenie (UE) nr 1014/2010 i rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 293/2012 tracą moc z dniem 1 marca 2021 r.
2. Rozporządzenia wykonawcze (UE) 2017/1152 i (UE) 2017/1153 tracą moc z dniem 1 stycznia 2025 r.

Artykuł 16

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 4 marca 2021 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

OZAŁĄCZNIK

1. Gromadzenie i raportowanie danych dotyczących rzeczywistych warunków jazdy i VIN zgodnie z art. 9 i 10

Tabela 1

Dane podlegające raportowaniu zgodnie z art. 9 i 10

Parametr	Jednostka	Pojazdy kategorii M1 i N1	
		Pojazdy wyposażone wyłącznie w silnik spalinowy wewnętrznego spalania (ICEV) oraz hybrydowe pojazdy elektryczne nieładowujące zewnętrznie (NOVC-HEV) ⁽¹⁾	Hybrydowe pojazdy elektryczne ładowujące zewnętrznie (OVC-HEV) ⁽²⁾
Numer identyfikacyjny pojazdu	-	√	√
Całkowite zużycie paliwa (w całym okresie eksploatacji)	l	√	√
Całkowita przebyta odległość (w całym okresie eksploatacji)	km	√	√
Całkowite zużycie paliwa podczas pracy z rozładowaniem (w całym okresie eksploatacji)	l	-	√
Całkowite zużycie paliwa podczas pracy zwiększającej ładowanie możliwej do wyboru przez kierowcę (w całym okresie eksploatacji)	l	-	√
Całkowita przebyta odległość podczas pracy z rozładowaniem z wyłączonym silnikiem (w całym okresie eksploatacji)	km	-	√
Całkowita przebyta odległość podczas pracy z rozładowaniem z włączonym silnikiem (w całym okresie eksploatacji)	km	-	√
Całkowita przebyta odległość podczas pracy zwiększającej ładowanie możliwej do wyboru przez kierowcę (w całym okresie eksploatacji)	km	-	√
Całkowita energia z sieci przesyłana do akumulatora (w całym okresie eksploatacji)	kWh	-	√

⁽¹⁾ Napędzane wyłącznie mineralnym olejem napędowym, biodieslem, benzyną, etanolem lub jakąkolwiek kombinacją tych paliw.

⁽²⁾ Napędzane energią elektryczną i mineralnym olejem napędowym, biodieslem, benzyną lub etanolem.

2. Raportowanie danych zgodnie z art. 14

Dla każdej rodziny interpolacji, tj. dla pojazdu High (VH) i, w stosownych przypadkach, pojazdu Low (VL) lub pojazdu M, dla badań typu 1 wykonanych zgodnie z załącznikiem XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151, należy podać następujące parametry.

O ile w tabeli 2 nie wskazano inaczej, jeżeli przeprowadza się więcej niż jedno badanie typu 1 pojazdu High lub pojazdu Low, dane z badań zgłasza się zgodnie z następującymi zasadami:

- w przypadku dwóch badań typu 1, dane z badania typu 1 o najwyższych zmierzonych emisjach CO₂ (cykl mieszany);
- w przypadku trzech badań typu 1, dane z badania typu 1 z medianą zmierzonych emisji CO₂ (cykl mieszany).

Tabela 2

Dane z badania typu 1

Nr	Parametry	Jednostka	Źródło (o ile nie określono inaczej, wszystkie odniesienia dotyczą rozporządzenia (UE) 2017/1151)	Uwagi
1	Identyfikator rodziny interpolacji	-	Załącznik I dodatek 4 sekcja II pkt 0 świadectwa homologacji typu	Należy dostarczyć dane dla każdej rodziny interpolacji posiadającej homologację typu.
2	Identyfikator macierzystej rodziny interpolacji (w stosownych przypadkach)	-	-	Wskazać identyfikator macierzystej rodziny interpolacji, jeżeli dane z badań zostały określone dla innej rodziny interpolacji.
3	Rozszerzenie homologacji typu	-	Świadectwo homologacji typu WE	0 = Nie 1 = Tak – jeżeli badanie wykonuje się w celu przedłużenia homologacji typu
4	Rodzaj napędu	-		Wyłącznie ICEV, OVC-HEV, NOVC-HEV
5	Kategoria i klasa pojazdu		Załącznik I dodatek 3 pkt 0.4	M1 lub N1 klasy 1, 2 lub 3
6	Typ zapłonu		Załącznik I dodatek 3 pkt 3.2.1.1	Zapłon iskrowy lub samoczynny
7	Liczba cylindrów	-	Załącznik I dodatek 3 pkt 3.2.1.2	Liczba, jeżeli nie podano, wartością domyślną jest 4
8	Skok	mm	Załącznik I dodatek 3 pkt 3.2.1.2.2	
9	Pojemność silnika	cm ³	Załącznik I dodatek 3 pkt 3.2.1.3	
10	Moc znamionowa silnika	kW	Załącznik I dodatek 3 pkt 3.2.1.8	
11	Prędkość obrotowa silnika przy mocy znamionowej silnika	min ⁻¹	Załącznik I dodatek 3 pkt 3.2.1.8	Prędkość obrotowa silnika przy maksymalnej mocy netto
12	Rodzaj paliwa	-	Załącznik I dodatek 3 pkt 3.2.2.1	olej napędowy/benzyna/gaz płynny/gaz ziemny lub biometan/etanol (E85)/biodiesel/wodór
13	Pojazd dwupaliwowy	-	Załącznik I dodatek 3 pkt 3.2.2.4	0 = Nie 1 = Tak W przypadku pojazdów dwupaliwowych należy przedstawić wyniki badań dla obu rodzajów paliwa (2 formularze danych wejściowych)

14	Moc maksymalna każdego urządzenia elektrycznego (P0, P1, P2, P2 – przekładnia planetarna, P3 lub P4) (*)	kW	Załącznik I dodatek 3 pkt 3.3.1.1.1	OVC-HEV i NOVC-HEV
15	Liczba ogniw REESS	-	Pkt 3.3.2.1 dodatku 3 do załącznika I	OVC-HEV i NOVC-HEV
16	Pojemność akumulatora roboczego	Ah	Załącznik I dodatek 3 pkt 3.4.4.5	Pojemność akumulatora o niskim napięciu
17	Napięcie znamionowe alternatora	V	Załącznik I dodatek 3 pkt 3.4.4.5	Napięcie znamionowe alternatora (obowiązkowe dla pojazdu wyłącznie ICEV)
18	Wymiary opon (przednie/tylne):	-	Załącznik I dodatek 3 pkt 3.5.7.1 Parametry badanego pojazdu	Kod opony (np. P195/55R1685H) opon badanego pojazdu
19	Współczynnik obciążenia drogowego F0	N	Pkt 3.5.7.1 dodatku 3 do załącznika I	VH i VL (w stosownych przypadkach)
20	Współczynnik obciążenia drogowego F1	N/(km/h)	Pkt 3.5.7.1 dodatku 3 do załącznika I	VH i VL (w stosownych przypadkach)
21	Współczynnik obciążenia drogowego F2	N/(km/h) ²	Pkt 3.5.7.1 dodatku 3 do załącznika I	VH i VL (w stosownych przypadkach)
22	Typ skrzyni biegów	-	Załącznik I dodatek 3 pkt 4.5.1	Ręczna/automatyczna/CVT/przekładnia planetarna
23	Przełożenia w skrzyni biegów	-	Załącznik I dodatek 3 pkt 4.6	Oddzielnie dla każdego biegu
24	Przełożenie(-a) przekładni głównej	-	Załącznik I dodatek 3 pkt 4.6	Jeżeli pojazd posiada więcej niż jedną przekładnię główną, należy wprowadzić wartości dla każdego biegu oddzielnie
25	Wartości dodatkowego marginesu bezpieczeństwa (ASM)	%	Załącznik I dodatek 3 pkt 4.6.1.7.1	Należy zgłosić wartości w przypadku stosowania do obliczenia zmiany biegów
26	Koła napędowe	-	Załącznik I dodatek 4 pkt 1.7	Napęd na dwa koła, napęd na cztery koła
27	Emisje CO ₂ w trybie rozładowania (cykl mieszany)	g CO ₂ /km	Załącznik I dodatek 4 pkt 2.5.3.2	Wyłącznie OVC-HEV W przypadku 2 lub 3 badań przedstawia się wszystkie wyniki.
28	Emisje CO ₂ w cyklu mieszanym, ważone (zmierzone)	g CO ₂ /km	Pkt 2.5.3.3 dodatku 4 do załącznika I	Wyłącznie OVC-HEV. W przypadku 2 lub 3 badań przedstawia się wszystkie wyniki.
29	Emisje CO ₂ w cyklu mieszanym, ważone (zadeklarowane)	g CO ₂ /km	Załącznik I dodatek 4 pkt 2.5.3.3	Wyłącznie OVC-HEV

30	Równoważny zasięg przy zasilaniu tylko energią elektryczną (EAER) w cyklu mieszanym	km	Załącznik I dodatek 4 pkt 2.5.3.7.2	Wyłącznie OVC-HEV
31	Prędkość obrotowa silnika na biegu jałowym	min ⁻¹	Załącznik I dodatek 8a pkt 1.1.2	Prędkość biegu jałowego w stanie ciepłym
32	Współczynniki Willansa dla ICE dla emisji CO ₂	g CO ₂ /MJ	Załącznik I dodatek 8a pkt 1.1.3	Wartość zgodnie z tabelą A6.App2/3 użyta do korekty RCB
33	Pojemność trakcyjnego REESS	Ah	Załącznik I dodatek 8a pkt 1.1.10	OVC-HEV i NOVC-HEV
34	Rodzaj technologii trakcyjnego REESS	-	Załącznik I dodatek 8a pkt 1.1.10	OVC-HEV i NOVC-HEV
35	Wartość nominalna napięcia trakcyjnego REESS lub szeregi czasowe napięcia trakcyjnego REESS	V	Załącznik I dodatek 8a pkt 1.1.10	OVC-HEV i NOVC-HEV Wartości nominalne lub szeregi czasowe stosowane do badania (20 Hz)
36	Masa próbna	kg	Załącznik I dodatek 8a pkt 1.2.1 dla VH i pkt 1.3.1 dla VL	VH i VL (w stosownych przypadkach)
37	Liczba osi hamowni podwoziowej w czasie badania	-	Załącznik I dodatek 8a pkt 2.1	Konfiguracja hamowni podwoziowej podczas badania typu 1 (1 oś, 2 osie) dla VH/VL
38	Prąd alternatora (w przypadku pojazdów NOVC i OVC-HEV: konwertera DC/DC po stronie niskiego napięcia)	A	Zgodnie z pomiarem w badaniu typu 1	Tablica: 1 Hz, rozdzielczość 0,1 A, zewnętrzne urządzenia pomiarowe zsynchronizowane z hamownią podwoziową
39	Współczynnik regeneracji K _r multiplikatywny/addytywny	-	Załącznik I dodatek 8a pkt 2.1.1.2.1	Emisje CO ₂ ; w przypadku pojazdów bez układów okresowej regeneracji wartość ta wynosi 1.
40	Zmierzone emisje CO ₂ w fazie małej prędkości	g CO ₂ /km	Załącznik I dodatek 8a pkt 2.1.1.2.1	Nieskorygowana wartość zmierzona M _{CO₂,p,1} w fazie małej prędkości (w przypadku pojazdów NOVC i OVC-HEV wartość w trybie ładowania podtrzymującego)
41	Zmierzone emisje CO ₂ w fazie średniej prędkości	g CO ₂ /km	Załącznik I dodatek 8a pkt 2.1.1.2.1	Nieskorygowana wartość zmierzona M _{CO₂,p,1} w fazie średniej prędkości (w przypadku pojazdów NOVC i OVC-HEV wartość w trybie ładowania podtrzymującego)
42	Zmierzone emisje CO ₂ w fazie dużej prędkości	g CO ₂ /km	Załącznik I dodatek 8a pkt 2.1.1.2.1	Nieskorygowana wartość zmierzona M _{CO₂,p,1} w fazie dużej prędkości (w przypadku pojazdów NOVC i OVC-HEV wartość w trybie ładowania podtrzymującego)
43	Zmierzone emisje CO ₂ w fazie bardzo dużej prędkości	g CO ₂ /km	Załącznik I dodatek 8a pkt 2.1.1.2.1	Nieskorygowana wartość zmierzona M _{CO₂,p,1} w fazie bardzo dużej prędkości (w przypadku pojazdów NOVC i OVC-HEV wartość w trybie ładowania podtrzymującego)

44	Zmierzone emisje CO ₂ (cykl mieszany)	g CO ₂ /km	Załącznik I dodatek 8a pkt 2.1.1.2.1	Nieskorygowana wartość zmierzona $M_{CO_2,c.1}$ w pełnym cyklu (w przypadku pojazdów NOVC i OVC-HEV wartość w trybie ładowania podtrzymującego) W przypadku 2 lub 3 badań przedstawia się wszystkie zmierzone wyniki.
45	Zmierzone skorygowane emisje CO ₂ (cykl mieszany)	g CO ₂ /km	Załącznik I dodatek 8a pkt 2.1.1.2.1	Zmierzone emisje CO ₂ w cyklu mieszanym dla pojazdu H i L po wszystkich mających zastosowanie korektach, $M_{CO_2,c.5}$. W przypadku 2 lub 3 badań przedstawia się wszystkie zmierzone skorygowane wyniki. W przypadku OVC-HEV i NOVC-HEV jest to tryb ładowania podtrzymującego
46	Wartość deklarowana CO ₂	g CO ₂ /km	Załącznik I dodatek 8a pkt 2.1.1.2.1	Wartość deklarowana przez producenta
47	Współczynnik korekcji rodziny ATCT	-	Załącznik I dodatek 8a pkt 2.1.1.2.2	Współczynnik korekcji rodziny ATCT (korekcja o 14 °C)
48	Zużycie paliwa podczas badania typu 1 zarejestrowane na pokładowym urządzeniu monitorującym zużycie paliwa (OBFCM)	l	Załącznik I dodatek 8a pkt 2.1.1.3.1	Paliwo zużyte podczas badania (wartość ładowania podtrzymującego w przypadku NOVC-HEV i OVC-HEV). W przypadku 2 lub 3 badań przedstawia się wszystkie wyniki.
49	Indeks cyklu przejściowego	-	Załącznik I dodatek 8a Pkt 2.1.1.4.1.4	dla pojazdów OVC-HEV należy podać indeks cyklu przejściowego
50	Napięcie znamionowe REESS	V	Załącznik I dodatek 8a pkt 1.1.10	W odniesieniu do akumulatora o niskim napięciu, jak opisano w dodatku 2 do subzałącznika 6 do załącznika XXI
51	Korekta RCB			Czy dokonano korekcji? 0 = Nie 1 = Tak
52	Współczynnik korekty RCB	(g/km)/(Wh/km)	Załącznik I dodatek 8a pkt 2.1.1.2.1	NOVC-HEV i OVC-HEV
53	Zużycie paliwa	l/100 km	Określone zgodnie z pkt 6 subzałącznika 7 do załącznika XXI i z wykorzystaniem wyników dla emisji objętych kryteriami i emisji CO ₂ z kroku 2 w tabeli A7/1	Niebilansowane zużycie paliwa w badaniu typu 1 przez badany pojazd H i, w stosownych przypadkach, pojazd L. W przypadku dwóch lub trzech badań należy podać wszystkie wartości.
54	Czas trwania	sekundy	Zgodnie z pomiarem w badaniu typu 1	Tablica: dane z OBD oraz z hamowni podwozowej, 1Hz

55	Profil prędkości (teoretyczny)	km/h	Jak zastosowano w badaniu typu 1	Tablica: 1 Hz, rozdzielczość 0,1 km/h. Jeżeli nie dostarczono, stosuje się profil prędkości określony w pkt 6 subzałącznika 1 do załącznika XXI, a w szczególności w tabelach A1/7–A1/9, A1/11 i A1/12
56	Profil prędkości (rzeczywisty)	km/h	Zgodnie z pomiarem w badaniu typu 1	Tablica: dane z OBD oraz z hamowni podwozowej, 1 Hz i 10 Hz, rozdzielczość 0,1 km/h
57	Bieg (teoretyczny)	-	Jak zastosowano w badaniu typu 1 w oparciu o obliczenia określone w subzałączniku 2 do załącznika XXI	Tablica: 1 Hz. Obowiązkowe dla pojazdów z przekładnią manualną
58	Prędkość obrotowa silnika	obr./min.	Zgodnie z pomiarem w badaniu typu 1	Tablica: dane z OBD, 1 Hz, rozdzielczość 10 obr./min
59	Temperatura czynnika chłodzącego silnika	°C	Zgodnie z pomiarem w badaniu typu 1	Tablica: dane z OBD, 1 Hz, rozdzielczość 1 °C
60	Prąd akumulatora roboczego	A	Zgodnie z pomiarem w badaniu typu 1	Tablica: 1 Hz, rozdzielczość 0,1 A, zewnętrzne urządzenie pomiarowe zsynchronizowane z hamownią podwozową
61	Obliczone obciążenie	-	Zgodnie z pomiarem w badaniu typu 1	Tablica: dane z OBD, co najmniej 1 Hz (możliwe większe częstotliwości, rozdzielczość 1 %), pomiar w ramach badania
62	Prąd trakcyjnego REESS	A	Zgodnie z pomiarem w badaniu typu 1	Wartości szeregów czasowych 20 Hz stosowane do badania/badań przepróbkowane do częstotliwości 1 Hz obowiązkowe dla NOVC-HEV i OVC-HEV
63	Natężenie przepływu paliwa w silniku	g/s	Zgodnie z pomiarem w badaniu typu 1	Chwilowy sygnał zarejestrowany do celów badania (wartość ładowania podtrzymującego w przypadku NOVC-HEV i OVC-HEV).
64	Natężenie przepływu paliwa w silniku	l/h	Zgodnie z pomiarem w badaniu typu 1	Tamże
65	Natężenie przepływu paliwa w pojeździe	g/s	Zgodnie z pomiarem w badaniu typu 1	Tamże
66	Krzywa mocy przy pełnym obciążeniu dla ICEV	kW a obr./min	Deklaracja producenta	Krzywa mocy przy pełnym obciążeniu w zakresie prędkości obrotowej silnika od n biegu jałowego do n znamionowych lub n_{max} , lub n_{dv} (n_{gmax}) $\times v_{max}$, w zależności od tego, która wartość jest wyższa
67	Początkowy stan naładowania trakcyjnego REESS	%	Deklaracja producenta	Początkowy stan naładowania trakcyjnego REESS w warunkach ładowania podtrzymującego (dla OVC-HEV i NOVC-HEV)

68	Zużycie paliwa na biegu jałowym	g/s	Deklaracja producenta	Zużycie paliwa na biegu jałowym w stanie ciepłym
69	Maksymalna moc alternatora	kW	Deklaracja producenta	
70	Sprawność alternatora	-	Deklaracja producenta	Wartość domyślna = 0,67
71	Przemiennik momentu obrotowego	-	Deklaracja producenta	0 = Nie, 1 = Tak. Czy w pojeździe stosuje się przemiennik momentu obrotowego?
72	Tryb oszczędzania paliwa dla przekładni automatycznej	-	Deklaracja producenta	0 = Nie, 1 = Tak.
73	Turbosprężarka lub sprężarka doładowująca	-	Deklaracja producenta	0 = Nie 1 = Tak – Czy silnik jest wyposażony w dowolny system doładowania?
74	System start-stop	-	Deklaracja producenta	0 = Nie 1 = Tak – Czy pojazd posiada system start-stop?
75	Odzyskiwanie energii hamowania	-	Deklaracja producenta	0 = Nie 1 = Tak – Czy w pojeździe wykorzystuje się technologie odzyskiwania energii?
76	Układ zmiennych faz rozrządu	-	Deklaracja producenta	0 = Nie 1 = Tak – Czy silnik jest wyposażony w układ zmiennych faz rozrządu?
77	Zarządzanie energią cieplną	-	Deklaracja producenta	0 = Nie 1 = Tak – Czy w pojeździe wykorzystuje się technologie aktywnego zarządzania temperaturą skrzyni biegów?
78	Wtrysk bezpośredni/ pośredni wtrysk paliwa	-	Deklaracja producenta	0 = PWP 1 = WB
79	Mieszanka uboga	-	Deklaracja producenta	0 = Nie 1 = Tak – Czy silnik pracuje na mieszance ubogiej?
80	Wyłączanie cylindrów	-	Deklaracja producenta	0 = Nie 1 = Tak – Czy silnik jest wyposażony w system wyłączania cylindrów? Jeśli tak, podać też stopnie sprężania aktywnych cylindrów
81	Recykulacja spalin	-	Deklaracja producenta	0 = Nie 1 = Tak – Czy pojazd posiada zewnętrzny układ recykulacji spalin?
82	Filtr cząstek stałych	-	Deklaracja producenta	0 = Nie 1 = Tak – Czy pojazd posiada filtr cząstek stałych?
83	Selektywna redukcja katalityczna (SCR)	-	Deklaracja producenta	0 = Nie 1 = Tak – Czy pojazd posiada układ SCR?
84	Pochłaniacz NOx z mieszanki ubogiej	-	Deklaracja producenta	0 = Nie 1 = Tak – Czy pojazd posiada pochłaniacz NOx z mieszanki ubogiej?

85	Konfiguracja pojazdu hybrydowego (P0, P1, P2, P2 – przekładnia planetarna, P3 lub P4) (*)	-	Deklaracja producenta	Czy pojazd posiada urządzenie elektryczne wykorzystywane do napędzania pojazdu i generowania energii elektrycznej w pozycji P0, P1, P2, P2 – przekładnia planetarna, P3 lub P4 lub w kombinacji tych pozycji?
86	Maksymalny moment obrotowy każdego urządzenia elektrycznego (P0, P1, P2, P2 – przekładnia planetarna, P3 lub P4) (*)	Nm	Deklaracja producenta	
87	Dla każdego urządzenia elektrycznego: stosunek między prędkością obrotową urządzenia elektrycznego a referencyjną prędkością obrotową (P0, P1, P2, P2 – przekładnia planetarna, P3 lub P4) (*)	-	Deklaracja producenta	
88	Funkcja automatycznego odłączania włączonego silnika na biegu jałowym	-	Deklaracja producenta	Tak/Nie Czy pojazd posiada funkcję automatycznego odłączania silnika na biegu jałowym (umożliwiająca pracę silnika na biegu jałowym gdy pojazd porusza się ruchem bezwładnym w celu oszczędzania paliwa)?
89	Funkcja automatycznego wyłączenia silnika na biegu jałowym	-	Deklaracja producenta	Tak/Nie Czy pojazd posiada funkcję automatycznego wyłączenia silnika na biegu jałowym (umożliwiająca wyłączenie silnika gdy pojazd porusza się ruchem bezwładnym w celu oszczędzania paliwa)?
90	Pojazd jest niekompletny	-	Deklaracja producenta	0 = Nie 1 = Tak – Czy pojazd jest niekompletny?
91	Masa pojazdu w stanie gotowym do jazdy	kg	Załącznik I dodatek 4 pkt 1.1	Masa pojazdu w stanie gotowym do jazdy dla VH i VL (w stosownych przypadkach)
92	Ograniczona prędkość pojazdu	km/h	Załącznik I dodatek 8a pkt 1.2.3. Parametry wyboru cyklu	Należy wskazać, czy w badaniu typu 1 zastosowano prędkość ograniczoną (i jej wartość) dla VH i VL (w stosownych przypadkach)
93	Maksymalna prędkość pojazdu	km/h	Załącznik I dodatek 8a pkt 1.2.3. Parametry wyboru cyklu	Wskazać maksymalną prędkość pojazdu dla VH i VL (w stosownych przypadkach)
94	Dodatkowe informacje na potrzeby obliczenia zmiany biegów	min ⁻¹	Załącznik I dodatek 8a pkt 1.2.4. Zmiana biegów	Wyłącznie w odniesieniu do pojazdów z przekładnią manualną. Informacje o napędzie n _{min} .

(*) P0: urządzenie elektryczne jest podłączone do paska silnika, w związku z czym jego prędkością referencyjną jest prędkość obrotowa silnika;

P1: urządzenie elektryczne jest podłączone do wału korbowego, w związku z czym jego prędkością referencyjną jest prędkość obrotowa silnika;

P2: urządzenie elektryczne jest zamontowane bezpośrednio przed przekładnią (skrzynia biegów lub przekładnia bezstopniowa), w związku z czym jego prędkością referencyjną jest prędkość wejściowa przekładni;

P2 – przekładnia planetarna: urządzenie elektryczne jest podłączone do biegu przekładni planetarnej, który nie jest połączony z silnikiem wewnętrznego spalania ani z przekładnią główną, określanego tu jako stroną przekładni planetarnej. W tym przypadku stosunek prędkości, jaki należy określić, to stosunek między urządzeniem elektrycznym i prędkością obrotową strony przekładni planetarnej (prędkość referencyjna) odzwierciedlający efekt zwielokrotnienia/zmniejszenia prędkości powodowany przez przekładnię redukcyjną;

P3: urządzenie elektryczne jest zamontowane bezpośrednio przed przekładnią główną osi napędzanej, w związku z czym jego prędkością referencyjną jest wejściowa prędkość obrotowa przekładni głównej (w tym również w przypadku urządzeń elektrycznych zamontowanych na biegu przekładni planetarnej po stronie przekładni głównej). Pojazd może mieć maksymalnie dwa urządzenia P3 (jedno dla przedniej osi (P3a) i jedno dla tylnej osi (P3b));

P4: urządzenie elektryczne jest zamontowane za przekładnią główną, w związku z czym jego prędkością referencyjną jest prędkość obrotowa koła. Pojazd może mieć maksymalnie cztery silniki P4 (jeden dla każdego koła, przy czym P4a wskazuje na koła przednie, a P4b na koła tylne).
