

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2021/392

av den 4 mars 2021

om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 ⁽¹⁾, särskilt artiklarna 7.7, 12.4, 13.4 och 15.7, och

av följande skäl:

- (1) Övervakning och rapportering av uppgifter om personbilar och lätta nyttofordon som registreras i unionen är avgörande för att de normer för koldioxidutsläpp som fastställs i förordning (EU) 2019/631 ska vara ändamålsenliga. Med tanke på att den förordningen började tillämpas den 1 januari 2020 är det lämpligt att förenkla och förtydliga bestämmelserna i kommissionens genomförandeförordningar (EU) nr 1014/2010 ⁽²⁾ och (EU) nr 293/2012 ⁽³⁾ och att samla dessa bestämmelser i en enda genomförandeförordning. När det gäller rapporteringen av uppgifter för kalenderåret 2020 är det dock lämpligt att tillåta att de nya och befintliga bestämmelserna överlappar varandra till och med den 28 februari 2021.
- (2) Det är nödvändigt att fastställa förfaranden för övervakning och rapportering av uppgifter om nya personbilar och lätta nyttofordon som ska följas av medlemsstaternas behöriga myndigheter, tillverkarna samt kommissionen och Europeiska miljöbyrån (EEA).
- (3) Den övervaknings- och rapporteringscykel som föreskrivs i artikel 7 i förordning (EU) 2019/631 består av tre huvudsteg: Medlemsstaternas myndigheters årliga rapportering till kommissionen av preliminära uppgifter baserade på registreringar av nya fordon under det föregående kalenderåret. Överföring av dessa preliminära uppgifter från kommissionen, med stöd av EEA, till de berörda tillverkarna. Tillverkarnas kontroll av dessa uppgifter och, i förekommande fall, meddelande till kommissionen av rättelser av dessa uppgifter.
- (4) De åtgärder som ska vidtas av de olika aktörerna, som del av dessa tre steg inom de relevanta tidsfristerna, bör tydligt anges, i syfte att säkerställa att de slutliga datamängder som offentliggörs av kommissionen i enlighet med artikel 9 i förordning (EU) 2019/631, och som används för att fastställa en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp och huruvida tillverkaren uppfyller sina specifika koldioxidutsläppsmål, är robusta och tillförlitliga.

⁽¹⁾ EUT L 111, 25.4.2019, s. 13.

⁽²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1014/2010 av den 10 november 2010 om övervakning och rapportering av uppgifter om registrering av nya personbilar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 (EUT L 293, 11.11.2010, s. 15).

⁽³⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 293/2012 av den 3 april 2012 om övervakning och rapportering av uppgifter om registrering av nya lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 (EUT L 98, 4.4.2012, s. 1).

- (5) Enligt artikel 12 i förordning (EU) 2019/631 ska kommissionen från och med 2021 samla in uppgifter om personbilars och lätta nyttofordons bränsle- eller energiförbrukning vid verklig körning som registreras av ombordsystem för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukning i enlighet med artikel 4a i kommissionens förordning (EU) 2017/1151 ⁽⁴⁾.
- (6) Sådana uppgifter från verklig körning bör samlas in så snart de blir tillgängliga, eftersom det är viktigt att så tidigt som möjligt fastställa hur skillnaden mellan utsläppen samt bränsle- eller energiförbrukningen vid verklig körning och motsvarande typgodkännandevärden utvecklas över tiden, både för att övervaka hur effektiva normerna för koldioxidutsläppen är för att minska koldioxidutsläppen från fordon och för att informera allmänheten.
- (7) För att säkerställa att det är möjligt att få tillgång till uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning så tidigt som möjligt bör tillverkarna åläggas att samla in sådana uppgifter från nya personbilar och lätta nyttofordon som registreras från och med den 1 januari 2021. Sådana uppgifter får samlas in antingen genom direktöverföringar från fordon till tillverkarna eller genom deras auktoriserade återförsäljare eller auktoriserade verkstäder när fordon servas eller repareras och uppgifter från ombordsystem ska avläsas för andra ändamål. Om sådana uppgifter görs tillgängliga för en tillverkare bör de rapporteras till kommissionen, med början med uppgifter om nya fordon som registreras i unionen för första gången 2021.
- (8) Enligt förordning (EU) 2017/1151 gäller inte skyldigheten att utrusta fordon med ombordsystem för övervakning av bränsle- eller energiförbrukningen för vissa tillverkare av små serier, och därför bör de också undantas från skyldigheten att samla in och rapportera uppgifter från verklig körning. Detta bör dock inte hindra tillverkare av små serier från att tillhandahålla uppgifter från verklig körning om de så önskar.
- (9) Medlemsstaterna bör samla in uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning som en del av de trafiksäkerhetsprovningar som utförs i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU ⁽⁵⁾. För att underlätta denna uppgift är det lämpligt att anpassa skyldigheten att samla in uppgifter från verklig körning till kraven i direktiv 2014/45/EU, både när det gäller de nationella tidsplanerna för trafiksäkerhetsprovningar och för avläsningen av uppgifter från fordonens seriella anslutning för omborddiagnos. Uppgiftsinsamlingen bör därför inledas vid de första trafiksäkerhetsprovningarna och bör inte krävas före den 20 maj 2023, vilket är det datum från och med vilket de organ och institutioner som utför dessa provningar ska vara utrustade med nödvändiga anordningar, såsom avsökningsverktyg, i enlighet med det direktivet. Medlemsstaterna bör dock inte hindras från att lämna uppgifter före detta datum, om de så önskar.
- (10) Tillverkare och medlemsstater bör rapportera uppgifter från verklig körning som samlats in under ett kalenderår till kommissionen och EEA med hjälp av de förfaranden för dataöverföring som tillhandahålls av EEA. Om sådana uppgifter inte finns tillgängliga, vilket i synnerhet kan vara fallet under de första kalenderåren efter 2021, bör tillverkarna och medlemsstaterna informera kommissionen och ange skälen till detta.
- (11) Uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning bör samlas in tillsammans med fordonets identifieringsnummer (VIN-nummer). VIN-numret anses vara en personuppgift från och med den tidpunkt då fordonet registreras och omfattas därför av de krav som fastställs med avseende på skyddet av sådana uppgifter i

⁽⁴⁾ Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 51).

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 ⁽⁶⁾. Behandlingen av VIN-nummer vid tillämpningen av förordning (EU) 2019/631 bör betraktas som laglig i enlighet med artikel 6.1 c i förordning (EU) 2016/679. Dessutom bör det anges att de enheter som deltar i insamlingen, rapporteringen och behandlingen av VIN-nummer ska betraktas som registeransvariga för sådana uppgifter i den mening som avses i artikel 4.7 i förordning (EU) 2016/679 och, när det gäller EEA och kommissionen, i den mening som avses i artikel 3.8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 ⁽⁷⁾. Det bör också säkerställas att VIN-nummer samlas in med hjälp av säkra kommunikationsmetoder, och att de registrerade, dvs. fordonsägarna, får tillräcklig information i enlighet med artiklarna 13 och 14 i förordning (EU) 2016/679.

- (12) Det bör också anges hur uppgifter från verklig körning och VIN-nummer ska användas och den tidsperiod under vilken uppgifterna ska lagras av de olika enheter som deltar i insamlingen och rapporteringen. Eftersom målet är att följa utvecklingen av fordonets utsläpp vid verklig körning under dess förväntade livstid, bör uppgifter samlas in för en period på 15 år för samma fordon och lagras av EEA under en period på 20 år. När det gäller andra enheter som samlar in och rapporterar uppgifter, bör de dock spara uppgifterna endast så länge som krävs för att förbereda uppgifterna för överföringen till EEA.
- (13) Insamlingen av uppgifter från verklig körning och VIN-nummer bör vara helt transparent, och fordonsägarna bör därför ha möjlighet att vägra att göra dessa uppgifter tillgängliga för tillverkarna eller under trafiksäkerhetsprovingarna. Det bör noteras att fordonsägarens rätt att vägra inte baseras på artikel 21 i förordning (EU) 2016/679 och en sådan vägran bör betraktas som giltig endast i fråga om uppgifter som samlats in i enlighet med denna förordning.
- (14) De uppgifter som ska offentliggöras i enlighet med artikel 12.1 i förordning (EU) 2019/631 bör inte möjliggöra identifiering av enskilda fordon eller förare, utan bör endast offentliggöras som anonymiserade och aggregerade datamängder utan någon hänvisning till VIN-nummer.
- (15) På grundval av den bedömning som avses i artikel 12.3 första stycket i förordning (EU) 2019/631 bör kommissionen se över vissa aspekter av bestämmelserna om övervakning, rapportering och offentliggörande av uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning, med beaktande av bland annat tillgången till direktöverföringar av uppgifter från fordon.
- (16) För att säkerställa tillgången till typgodkännandeuppgifter i syfte att fastställa ett förfarande för kontroll av koldioxidutsläppen från personbilar och lätta nyttofordon i drift, i enlighet med kraven i artikel 13 i förordning (EU) 2019/631, bör insamlingen av sådana uppgifter i enlighet med kommissionens genomförandeförordningar (EU) 2017/1152 ⁽⁸⁾ och (EU) 2017/1153 ⁽⁹⁾ fortsätta även efter det att skyldigheten att samla in sådana uppgifter enligt dessa förordningar upphör att gälla den 1 januari 2021.

⁽⁶⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁽⁷⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39).

⁽⁸⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1152 av den 2 juni 2017 om fastställande av en metod för bestämning av de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla ändringen av det föreskrivna provningsförfarandet med avseende på lätta nyttofordon och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 293/2012 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 644).

⁽⁹⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1153 av den 2 juni 2017 om fastställande av en metod för bestämning av de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla ändringen av det föreskrivna provningsförfarandet och om ändring av förordning (EU) nr 1014/2010 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 679).

- (17) Typgodkännandemyndigheterna bör därför säkerställa att uppgifter från de provningar som utförts i enlighet med förordning (EU) 2017/1151 fortsätter att registreras och överförs till kommissionens gemensamma forskningscentrum, med användning av det säkra överföringsförfarande som centret tillhandahåller.
- (18) Från och med den 1 januari 2021 är det inte längre nödvändigt att fastställa koldioxidutsläpp för personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med den nya europeiska körcykeln (NEDC) enligt genomförandeförordningarna (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153, med undantag för ej externt laddbara hybridpersonbilar som släpps ut på marknaden till och med den 31 december 2022, om en tillverkare vill utnyttja superkrediter enligt artikel 5 i förordning (EU) 2019/631.
- (19) Eftersom övergången från de NEDC-baserade normerna för koldioxidutsläpp till normer som bygger på det globalt harmoniserade provningsförfarandet för lätta fordon (WLTP) som fastställs i förordning (EU) 2017/1151 är slutförd först i slutet av 2023 och kommer att slutrapporteras som en del av den årliga koldioxidövervakningen under 2024, och framför allt med tanke på bestämmelserna om miljöinnovationer och fordon i slutserier, bör genomförandeförordningarna (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153 fortsätta att vara i kraft fram till slutet av 2024.
- (20) Europeiska datatillsynsmannen rådfrågades i enlighet med artikel 42.1 i förordning (EU) 2018/1725 och avgav sitt yttrande sig den 14 januari 2021.
- (21) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för klimatförändringar.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL 1

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Innehåll

1. I denna förordning fastställs närmare bestämmelser om förfarandena för medlemsstaternas och tillverkarnas övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från nya personbilar och lätta nyttofordon samt uppgifter om dessa fordons koldioxidutsläpp och bränsle- eller energiförbrukning vid verklig körning.
2. I syfte att fastställa förfarandet för kontroll av koldioxidutsläpp från fordon i drift i enlighet med artikel 13 i förordning (EU) 2019/631 föreskrivs i denna förordning också att medlemsstaternas behöriga myndigheter ska rapportera vissa uppgifter som registrerats som en del av de typgodkännandeprovningar som utförts i enlighet med förordning (EU) 2017/1151.

Artikel 2

Definitioner

Förutom de definitioner som fastställs i artikel 3 i förordning (EU) 2019/631 gäller följande definitioner:

- a) *detaljerade övervakningsuppgifter*: de detaljerade övervakningsuppgifter som anges för personbilar i del B avsnitt 2 i bilaga II till förordning (EU) 2019/631 och för lätta nyttofordon i del C avsnitt 2 i bilaga III till den förordningen.
- b) *sammanställda övervakningsuppgifter*: de sammanställda övervakningsuppgifter som anges för personbilar i del B avsnitt 1 i bilaga II till förordning (EU) 2019/631 och för lätta nyttofordon i del C avsnitt 1 i bilaga III till den förordningen.

- c) *uppgifter från verklig körning*: de uppgifter som avses i punkt 3.1 a och b samt punkt 3.2 a–g och l i bilaga XXII till förordning (EU) 2017/1151 och som har erhållits från ombordbaserade anordningar för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukningen.

KAPITEL 2

RAPPORTERING AV UPPGIFTER I ENLIGHET MED ARTIKEL 7 I FÖRORDNING (EU) 2019/631

Artikel 3

Sammanställda och detaljerade övervakningsuppgifter

1. Medlemsstaterna ska säkerställa underhåll, insamling, kontroll och överföring i rätt tid av sammanställda och detaljerade övervakningsuppgifter till kommissionen och Europeiska miljöbyrån (EEA).

Medlemsstaterna ska säkerställa att varje begäran från EEA om klagoranden eller korrigeringar av de överförda uppgifterna behandlas utan dröjsmål av deras utsedda kontaktpersoner.

2. De sammanställda och detaljerade övervakningsuppgifterna ska rapporteras i två separata datamängder för personbilar respektive lätta nyttofordon, i enlighet med del B i bilaga II till förordning (EU) 2019/631 respektive del C i bilaga III till den förordningen.

3. Medlemsstaterna ska överföra sammanställda och detaljerade övervakningsuppgifter via elektronisk dataöverföring till EEA:s centrala dataarkiv (CDR). Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen när uppgifterna har överförts.

Artikel 4

Preliminär beräkning och uppgifter

1. Kommissionen ska, tillsammans med EEA, i enlighet med artikel 7.4 i förordning (EU) 2019/631, säkerställa att varje tillverkare och pool av tillverkare som ansvarar för nya personbilar eller lätta nyttofordon som är registrerade i unionen underrättas om den preliminära beräkningen av deras specifika utsläppsmål och genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp samt de uppgifter som rapporterats av medlemsstaterna.

2. De preliminära beräkningar och de uppgifter som avses i punkt 1 ska meddelas separat för personbilar och lätta nyttofordon och ska omfatta de registerposter som, på grundval av tillverkarens namn och kod för identifiering av världens tillverkare (World Manufacturer Identifier – WMI), kan tillskrivas den tillverkaren.

3. Den centrala förteckning över uppgifter som avses i artikel 7.4 i förordning (EU) 2019/631 ska innehålla alla uppgifter som rapporteras av medlemsstaterna, med undantag för VIN-nummer.

VIN-nummer ska lagras av EEA under en period av 20 år från och med den dag då de först uppladdades till CDR eller till EEA:s rapporteringssystem Business Data Repository (BDR).

Artikel 5

Uppgifter från tillverkare

Tillverkare som släpper ut eller avser att på unionsmarknaden släppa ut personbilar eller lätta nyttofordon som omfattas av förordning (EU) 2019/631 ska utan dröjsmål meddela kommissionen följande information och eventuella ändringar av den:

- a) Det tillverkarnamn som de anger eller avser att ange på intygen om överensstämmelse.
- b) Kod för identifiering av världens tillverkare (WMI), motsvarande de tre första tecknen i VIN-numret, som de anger eller avser att ange på intygen om överensstämmelse.

- c) När det gäller det meddelande som avses i artikel 7.4 andra stycket i förordning (EU) 2019/631, namn på och adress till den kontaktperson som representerar tillverkaren till vilken meddelandet om preliminära beräkningar och uppgifter ska sändas.

De namn och adresser som avses i led c ska anses vara personuppgifter i den mening som avses i förordning (EU) 2018/1725.

Artikel 6

Meddelande om oriktigheter i de uppgifter som används för de preliminära beräkningarna

1. När en tillverkare kontrollerar de preliminära uppgifterna i enlighet med artikel 7.5 första stycket i förordning (EU) 2019/631, ska den använda den datamängd som EEA tillhandahåller för detta ändamål.
2. Om en oriktighet upptäcks i datamängden ska tillverkaren om möjligt korrigera den och genom en separat post med rubriken "Kommentarer från tillverkaren" i datamängden för varje fordonspost ange en av följande koder:
 - a) Kod A, om posten har ändrats av tillverkaren.
 - b) Kod B, om tillverkaren inte kan identifiera fordonet.
 - c) Kod C, om fordonet inte omfattas av förordning (EU) 2019/631.
 - d) Kod D, om den tillverkare som tilldelats ett fordon i kategori N1 är tillverkaren av det etappvis färdigbyggda fordonet men inte av det icke färdigbyggda eller färdigbyggda grundfordonet.

Vid tillämpning av led b anses ett fordon vara oidentifierbart om VIN-numret saknas eller är uppenbart felaktigt.

3. Tillverkarna ska meddela kommissionen eventuella oriktigheter i enlighet med artikel 7.5 i förordning (EU) 2019/631 genom att ladda upp den fullständiga korrigerade datamängden till BDR. De ska också skicka en elektronisk kopia av meddelandet för kännedom till följande e-postadresser:

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

och

CO₂-monitoring@eea.europa.eu

4. Tillverkarna ska säkerställa att kommissionens eller EEA:s begäran om klargöranden av rättelserna besvaras utan dröjsmål av tillverkarnas kontaktpersoner som utsetts i enlighet med artikel 5 c i denna förordning.
5. Om en tillverkare inte meddelar kommissionen några oriktigheter innan den tremånadersperiod som föreskrivs i artikel 7.5 i förordning (EU) 2019/631 har löpt ut, ska de preliminära värden som meddelats i enlighet med artikel 7.4 i den förordningen betraktas som slutgiltiga.

Artikel 7

Rapportering av uppgifter om etappvis färdigbyggda lätta kommersiella fordon

Tillverkare av ett grundfordon enligt punkt 1.2.2 i bilaga III till förordning (EU) 2019/631 ska överföra de uppgifter som avses i den punkten via elektronisk dataöverföring till BDR senast tre månader efter det att de preliminära uppgifterna har meddelats i enlighet med artikel 4 i den här förordningen.

Artikel 8

Rapportering av koldioxidutsläpp enligt NEDC vid tillämpning av artikel 5 i förordning (EU) 2019/631

1. En tillverkare av nya personbilar som registrerats under kalenderåret 2021 eller 2022 med uppmätta koldioxidvärden enligt NEDC på mindre än 50 g CO₂/km, i enlighet med artikel 5 i genomförandeförordning (EU) 2017/1153, ska rapportera dessa uppmätta koldioxidvärden enligt NEDC till kommissionen tillsammans med det meddelande som avses i artikel 6 i den här förordningen.
2. Kommissionen får begära att tillverkaren tillhandahåller relevanta intyg om överensstämmelse och typgodkännandeintyg som stöder de rapporterade koldioxidutsläppsvärdena.

Kapitel 3

INSAMLING OCH RAPPORTERING AV UPPGIFTER FRÅN VERKLIG KÖRNING

Artikel 9

Tillverkarnas insamling och rapportering av uppgifter från verklig körning

1. Tillverkarna ska samla in uppgifter från verklig körning tillsammans med VIN-nummer för nya personbilar och nya lätta nyttofordon som är registrerade från och med den 1 januari 2021 och som är utrustade med ombordutrustning för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukningen i enlighet med artikel 4a i förordning (EU) 2017/1151, såvida inte fordonsägaren uttryckligen vägrar att göra uppgifterna tillgängliga för tillverkaren eller dennes auktoriserade återförsäljare eller auktoriserade reparatör.
2. Om uppgifter från verklig körning och VIN-nummer inte samlas in av tillverkaren via direkt dataöverföring från fordonet, ska tillverkaren säkerställa att uppgifterna samlas in och överförs till tillverkaren av tillverkarens auktoriserade återförsäljare eller auktoriserade reparatör varje gång fordonet får service eller repareras eller vid andra ingrepp, och uppgifterna ska avläsas från fordonets seriella anslutning för omborddiagnos. Den anordning eller det avsökningsverktyg som används ska kunna avläsa de uppgifter som registrerats av ombordutrustningen för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukningen. Avläsningen av uppgifterna ska vara avgiftsfri och inte omfattas av några särskilda villkor.

Tillverkaren, och i tillämpliga fall, dennes auktoriserade återförsäljare eller reparatör, ska säkerställa att säkra kommunikationsmetoder används för insamlingen av VIN-nummer.

3. Från och med 2022 ska en tillverkare den 1 april varje år till kommissionen rapportera alla uppgifter från verklig körning och de VIN-nummer som samlats in under det föregående kalenderåret, i enlighet med tabell 1 i bilagan, genom att ladda upp dem till BDR.

Om en tillverkare under ett kalenderår har samlat in flera poster som avser samma VIN-nummer, ska de uppgifter från verklig körning som ska rapporteras vara den post som anger den högsta totala tillryggalagda sträckan. Uppgifter från verklig körning för ett visst fordon ska samlas in under högst 15 år från och med den dag då uppgifterna för det fordonet först rapporterades till EEA.

Om en tillverkare hävdar att uppgifter från verklig körning inte kan rapporteras, eller endast delvis kan rapporteras, ska tillverkaren lämna en förklaring om detta till kommissionen och ange skälen till detta. Förklaringen och motiveringen ska laddas upp i BDR.

4. Punkterna 1, 2 och 3 ska inte tillämpas på tillverkare av små serier som avses i artikel 15.11 i förordning (EU) 2017/1151.

Artikel 10

Medlemsstaternas insamling och rapportering av uppgifter från verklig körning

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att de organ eller institutioner som avses i artikel 4.2 i direktiv 2014/45/EU samlar in uppgifter från verklig körning och VIN-nummer för nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registreras från och med den 1 januari 2021 och som är utrustade med ombordsystem för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukningen i enlighet med artikel 4a i förordning (EU) 2017/1151.

Från och med den 20 maj 2023 ska uppgifter från verklig körning tillsammans med VIN-nummer samlas in när fordonen genomgår trafiksäkerhetsprovning i enlighet med artikel 5 i direktiv 2014/45/EU, såvida inte fordonsägaren uttryckligen vägrar att göra dessa uppgifter tillgängliga.

uppgifter från verklig körning ska avläsas med hjälp av en anordning som ansluts till det elektroniska fordonsgränssnittet, exempelvis ett avsökningsverktyg enligt bilaga III till direktiv 2014/45/EU. Den anordning som används ska kunna avläsa de uppgifter som registrerats av ombordutrustningen för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukningen.

2. Från och med 2022 ska medlemsstaterna säkerställa att de uppgifter från verklig körning, tillsammans med de VIN-nummer som anges i tabell 1 i bilagan, och som samlades in under det föregående kalenderåret, varje år rapporteras till kommissionen den 1 april genom att uppgifterna laddas upp till CDR. Om inga sådana uppgifter finns tillgängliga ska en förklaring till detta, inklusive skälen till att uppgifterna inte är tillgängliga, laddas upp till CDR.

Medlemsstaterna ska säkerställa att uppgifter från verklig körning för ett visst fordon samlas in under en period på högst 15 år från och med den dag då uppgifterna för fordonet för första gången rapporterades till EEA.

Medlemsstaten samt de organ och institutioner som ansvarar för insamlingen av VIN-nummer ska säkerställa att säkra kommunikationsmetoder används vid insamlingen.

Artikel 11

Skyldigheter i fråga om skydd av personuppgifter

1. Följande enheter med ansvar för insamling av VIN-nummer tillsammans med uppgifter från verklig körning direkt från fordonen ska, när det gäller insamling och behandling av VIN-nummer, betraktas som personuppgiftsansvarig för de relevanta uppgifterna i den mening som avses i artikel 4.7 i förordning (EU) 2016/679:

- a) Tillverkarna, vid direkt dataöverföring från fordonen till tillverkaren.
- b) Auktoriserade återförsäljare eller auktoriserade verkstäder.
- c) Organ eller institutioner som ansvarar för trafiksäkerhetsprovning.

Dessa enheter ska säkerställa att de uppfyller skyldigheten enligt artikel 13 i den förordningen att lämna information till fordonsägarna i deras egenskap som registrerade.

2. Om VIN-nummer har erhållits indirekt från fordonsägaren vid tillämpning av artiklarna 3, 9 och 10, ska medlemsstaterna och, i tillämpliga fall, tillverkarna, i egenskap av personuppgiftsansvarig, säkerställa att de uppfyller skyldigheten att lämna information till fordonsägarna i enlighet med artikel 14 i förordning (EU) 2016/679.

3. När det gäller insamling och behandling av VIN-nummer i enlighet med den här förordningen, ska EEA och kommissionen betraktas som registeransvariga i enlighet med bestämmelserna i förordning (EU) 2018/1725.

4. De VIN-nummer och uppgifter från verklig körning som samlas in i enlighet med artiklarna 9 och 10 i denna förordning får inte användas för något annat ändamål än det som anges i artikel 12 i förordning (EU) 2019/631.

5. De VIN-nummer och uppgifter från verklig körning som samlas in i enlighet med artiklarna 9 och 10 får endast lagras under följande perioder:

- a) Av tillverkarna, till dess att uppgifterna har rapporterats i enlighet med artikel 9.3.
- b) Av auktoriserade återförsäljare och verkstäder, till dess att uppgifterna har överförts till tillverkaren i enlighet med artikel 9.2.
- c) Av organ och institutioner som ansvarar för trafiksäkerhetsprovning, till dess att uppgifterna har överförts till EEA, eller till den myndighet som utsetts av medlemsstaterna för rapportering av uppgifterna till EEA, i enlighet med artikel 10.2.
- d) Av de myndigheter som utsetts av medlemsstaterna för rapportering av uppgifter från verklig körning till EEA, till dess att dessa uppgifter har rapporterats i enlighet med artikel 10.2.

- e) Av EEA, fram till 20 år från den dag då uppgifterna först överfördes till BDR i enlighet med artikel 9.3 eller till CDR i enlighet med artikel 10.2.

Artikel 12

Offentliggörande av uppgifter från verklig körning

Från och med december 2022 ska kommissionen varje år offentliggöra anonymiserade och sammanställda datamängder som ska delas upp mellan personbilar och lätta nyttofordon som drivs med förbränningsmotorer, och externt laddbara hybridfordon i samma kategorier, inklusive följande uppgifter per tillverkare:

- a) Den genomsnittliga bränsleförbrukningen (l/100 km) på grundval av de uppgifter som rapporterats i enlighet med artiklarna 9 och 10.
- b) Den genomsnittliga elenergiförbrukningen (kWh/100 km) på grundval av de uppgifter som rapporterats i enlighet med artiklarna 9 och 10.
- c) De genomsnittliga koldioxidutsläppen (g/km) beräknade på grundval av de uppgifter som rapporterats i enlighet med artiklarna 9 och 10.
- d) Skillnaden mellan den genomsnittliga bränsleförbrukning som avses i led a och de genomsnittliga bränsleförbrukningsvärden som registrerats i intygen om överensstämmelse för samma fordon som de fordon för vilka uppgifter från verklig körning har rapporterats.
- e) Skillnaden mellan den genomsnittliga elenergiförbrukning som avses i led b och de genomsnittliga elenergiförbrukningsvärden som registrerats i intygen om överensstämmelse för samma fordon som de fordon för vilka uppgifter från verklig körning har rapporterats.
- f) Skillnaden mellan de genomsnittliga koldioxidutsläpp (g/km) som beräknats i enlighet med led c och de genomsnittliga koldioxidutsläppsvärden som registrerats i intygen om överensstämmelse för samma fordon som de fordon för vilka uppgifter från verklig körning har rapporterats.

Leden b och e ska endast gälla för externt laddbara hybridfordon.

Artikel 13

Översyn

Kommissionen ska, på grundval av den bedömning som avses i artikel 12.3 första stycket i förordning (EU) 2019/631, se över genomförandet av artiklarna 9–12 i den här förordningen, särskilt i fråga om följande:

- a) Antal fordon utrustade med anordningar för direktöverföring av uppgifter.
- b) Behovet av fortsatt övervakning och rapportering av uppgifter från verklig körning från tillverkarna.
- c) Den tidsperiod under vilken uppgifter från verklig körning behöver övervakas och rapporteras.
- d) Den lämpliga nivån för sammanställda uppgifter som ska offentliggöras av kommissionen i enlighet med artikel 12 i denna förordning.

KAPITEL 4

ÖVERVAKNING OCH RAPPORTERING AV UPPGIFTER FRÅN PROVNINGAR SOM UTFÖRTS I ENLIGHET MED FÖRORDNING (EU) 2017/1151

Artikel 14

Provningsuppgifter

1. Typgodkännandemyndigheterna ska säkerställa att de uppgifter som anges i tabell 2 i bilagan registreras för varje typ 1-provning som utförs i enlighet med bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151.

2. De registrerade uppgifterna ska laddas upp i krypterat format till kommissionens särskilda server. Om uppgifterna har laddats upp korrekt ska ett kvitto skickas från kommissionens server till den enhet som laddar upp uppgifterna.
3. Provningsuppgifterna får inte offentliggöras.

Artikel 15

Upphävande

1. Genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010 och (EU) nr 293/2012 ska upphöra att gälla från och med den 1 mars 2021.
2. Genomförandeförordningarna (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153 ska upphöra att gälla från och med den 1 januari 2025.

Artikel 16

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 4 mars 2021.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA

1. Insamling och rapportering av uppgifter från verklig körning och VIN-nummer i enlighet med artiklarna 9 och 10

Tabell 1

Uppgifter som ska rapporteras i enlighet med artiklarna 9 och 10

Parameter	Enhet	Fordon av kategorierna M1 och N1	
		Fordon med endast förbränningsmotor och icke externt laddbara hybridfordon ⁽¹⁾	Externt laddbara hybridfordon ⁽²⁾
VIN-nummer	-	√	√
Total bränsleförbrukning (livstid)	l	√	√
Total tillryggalagd sträcka (livstid)	km	√	√
Total bränsleförbrukning vid laddningstömmande drift (livstid).	l	–	√
Total bränsleförbrukning vid förarvalbar laddningsökande drift (livstid)	l	–	√
Total tillryggalagd sträcka vid laddningstömmande drift med motorn avstängd (livstid)	km	–	√
Total tillryggalagd sträcka vid laddningstömmande drift med motorn igång (livstid)	km	–	√
Total tillryggalagd sträcka vid förarvalbar laddningsökande drift (livstid)	km	–	√
Total nätenergi till batteriet (livstid)	kWh	–	√

⁽¹⁾ Som uteslutande drivs med mineraldiesel, biodiesel, bensen, etanol eller någon kombination av dessa bränslen.

⁽²⁾ Som drivs med elektricitet och mineraldiesel, biodiesel, bensen eller etanol.

2. Rapportering av uppgifter i enlighet med artikel 14

Följande parametrar ska rapporteras för varje interpoleringsfamilj, dvs. för fordon hög (VH) och, i tillämpliga fall, fordon låg (VL) eller fordon M, för de typ 1-provningar som utförs i enlighet med bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151.

Om fler än en typ 1-provning av fordon hög eller låg utförs ska provningsuppgifterna, om inte annat anges i tabell 2, rapporteras i enlighet med följande:

- Vid två typ 1-provningar, provningsuppgifter för typ 1-provningen med de högsta uppmätta koldioxidutsläppen (blandad körning).
- Vid tre typ 1-provningar, provningsuppgifter för typ 1-provningen med medianvärdet för uppmätta koldioxidutsläppen (blandad körning).

Tabell 2

Typ 1-provningsuppgifter

Nr	Parametrar	Enhet	Källa (alla hänvisningar gäller förordning (EU) 2017/1151 om inte annat anges)	Anmärkningar
1	Identifierare för interpoleringsfamilj	-	Punkt 0 i avsnitt II i typgodkännandeintyget, tillägg 4 till bilaga I.	Uppgifter ska lämnas för varje typgodkänd interpoleringsfamilj
2	Huvudidentifierare för interpoleringsfamiljen (i tillämpliga fall)	-	-	Ange huvudidentifieraren för interpoleringsfamiljen, om provningsuppgifter har fastställts för en annan interpoleringsfamilj
3	Utökning av ett typgodkännande	-	EG-typgodkännandeintyg	0 = Nej 1 = Ja – om provningen utförs för utökning av ett typgodkännande
4	Framdrivningstyp	-		Fordon med enbart förbränningsmotor, externt laddbara hybridfordon, icke externt laddbara hybridfordon
5	Fordonskategori och klass		Punkt 0.4 i tillägg 3 till bilaga I	M1 eller N1, klass 1, 2 eller 3
6	Tändningstyp		Punkt 3.2.1.1 i tillägg 3 till bilaga I	Gnisttändning eller kompressionständning
7	Antal cylindrar	-	Punkt 3.2.1.2 i tillägg 3 till bilaga I	Antal, fyra cylindrar är standard om inte annat anges
8	Motorns slaglängd	mm	Punkt 3.2.1.2.2 i tillägg 3 till bilaga I	
9	Cylindervolym	cm ³	Punkt 3.2.1.3 i tillägg 3 till bilaga I	
10	Motorns nominella effekt	kW	Punkt 3.2.1.8 i tillägg 3 till bilaga I	
11	Motorvarvtal vid nominell motoreffekt	min ⁻¹	Punkt 3.2.1.8 i tillägg 3 till bilaga I	Motorvarvtal vid maximal nettoeffekt
12	Bränsletyp	-	Punkt 3.2.2.1 i tillägg 3 till bilaga I	Diesel/bensin/LPG/naturgas eller biometan/etanol (E85)/biodiesel/vätgas
13	Tvåbränslefordon	-	Punkt 3.2.2.4 i tillägg 3 till bilaga I	0 = Nej 1 = Ja I fråga om tvåbränslefordon ska provningsresultat tillhandahållas för båda bränsletyperna (två mallar för indata)

14	Maximal uteffekt för varje elmotor (P0, P1, P2, P2 planetväxel, P3 eller P4) (*)	kW	Punkt 3.3.1.1.1 i tillägg 3 till bilaga I	Externt laddbara hybridfordon och icke externt laddbara hybridfordon
15	Antal celler i det uppladdningsbara elenergilagringsystemet	-	Punkt 3.3.2.1 i tillägg 3 till bilaga I	Externt laddbara hybridfordon och icke externt laddbara hybridfordon
16	Startbatteriets kapacitet	Ah	Punkt 3.4.4.5 i tillägg 3 till bilaga I	Kapacitet för lågspänningsbatteri
17	Nominell generatorspänning	V	Punkt 3.4.4.5 i tillägg 3 till bilaga I	Nominell generatorspänning (obligatorisk för fordon med enbart förbränningsmotor)
18	Däckdimension (främre/bakre)	-	Punkt 3.5.7.1 Parametrar för provningsfordon, tillägg 3 till bilaga I	Däckkod (t.ex. P195/55R1685H) för provningsfordonets däck
19	Vägmotståndskoefficient F0	N	Punkt 3.5.7.1 i tillägg 3 till bilaga II	VH och VL (om tillämpligt)
20	Vägmotståndskoefficient F1	N/(km/h)	Punkt 3.5.7.1 i tillägg 3 till bilaga I	VH och VL (om tillämpligt)
21	Vägmotståndskoefficient F2	N/(km/h) ²	Punkt 3.5.7.1 i tillägg 3 till bilaga I	VH och VL (om tillämpligt)
22	Typ av växellåda	-	Punkt 4.5.1 i tillägg 3 till bilaga I	automat/manuell/CVT (kontinuerligt varierbar utväxling)/planetväxel
23	Interna utväxlingsförhållanden	-	Punkt 4.6 i tillägg 3 till bilaga I	Separat för varje växel
24	Slutliga utväxlingsförhållanden	-	Punkt 4.6 i tillägg 3 till bilaga I	Om fordonet har fler än ett slutligt utväxlingsförhållande, ska värden införas separat för varje växel
25	Värden för extra säkerhetsmarginal (ASM)	%	Punkt 4.6.1.7.1 i tillägg 3 till bilaga I	Rapportera värden när de används för beräkning av växling
26	Drivhjul	-	Punkt 1.7 i tillägg 4 till bilaga I	Tvåhjulsdraft eller fyrehjulsdraft
27	Koldioxidutsläpp vid laddningstämmande drift (blandad körning)	g CO ₂ /km	Punkt 2.5.3.2 i tillägg 4 till bilaga I	Endast externt laddbara hybridfordon Om två eller tre provningar har utförts ska alla uppmätta resultat anges.
28	Koldioxidutsläpp, viktat, vid blandad körning (uppmätt)	g CO ₂ /km	Punkt 2.5.3.3 i tillägg 4 till bilaga I	Endast externt laddbara hybridfordon. Om två eller tre provningar har utförts ska alla uppmätta resultat anges.
29	Koldioxidutsläpp, viktat, vid blandad körning (uppgivet)	g CO ₂ /km	Punkt 2.5.3.3 i tillägg 4 till bilaga I	Endast externt laddbara hybridfordon

30	Ekvivalent helektrisk räckvidd (EAER), blandad körning.	km	Punkt 2.5.3.7.2, (EAER), i tillägg 4 till bilaga I	Endast externt laddbara hybridfordon
31	Tomgångsvarvtal	min ⁻¹	Punkt 1.1.2 i tillägg 8a till bilaga I	Tomgångsvarvtal med varm motor
32	Willans-faktorer för koldioxidutsläpp från förbränningsmotor	g CO ₂ /MJ	Punkt 1.1.3 i tillägg 8a till bilaga I	Värde enligt tabell A6.App2/3 som används för RCB-korrigerig
33	Kapacitet hos det uppladdningsbara elenergilagringsystemet för drift	Ah	Punkt 1.1.10 i tillägg 8a till bilaga I	Externt laddbara hybridfordon och icke externt laddbara hybridfordon
34	Tekniktyp för det uppladdningsbara elenergilagringsystemet för drift	-	Punkt 1.1.10 i tillägg 8a till bilaga I	Externt laddbara hybridfordon och icke externt laddbara hybridfordon
35	Nominell/tidsserispänning för det uppladdningsbara elenergilagringsystemet för drift	V	Punkt 1.1.10 i tillägg 8a till bilaga I	Externt laddbara hybridfordon och icke externt laddbara hybridfordon Nominella eller tidsserievärden som används för provningen (20 Hz)
36	Provningsvikt	kg	Punkt 1.2.1 för VH och punkt 1.3.1 för VL i tillägg 8a till bilaga I	VH och VL (om tillämpligt)
37	Antal dynamometeraxlar under provningen	-	Punkt 2.1 i tillägg 8a till bilaga I	Konfiguration för chassidynamometer under typ 1-provning (en axel eller två axlar) för VH/VL
38	Generators strömstyrka (likströmsomvandlare – lågspänningssidan – för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon)	A	Uppmätt vid typ 1-provning	Flera värden: 1 Hz, upplösning: 0,1 A, extern mätanordning synkroniserad med chassidynamometern
39	Regenereringsfaktorn K _i multiplikativ/additiv	-	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I	Koldioxidutsläpp. För fordon som inte är utrustade med periodiskt regenererande system är detta värde lika med 1.
40	Uppmätt koldioxidvärde (låg fas)	g CO ₂ /km	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I	Okorrigerat uppmätt värde M _{CO₂,p,1} för låg fas (det laddningsbevarande värdet för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon)
41	Uppmätt koldioxidvärde (medelfas)	g CO ₂ /km	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I	Okorrigerat uppmätt värde M _{CO₂,p,1} för medelfas (det laddningsbevarande värdet för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon)
42	Uppmätt koldioxidvärde (hög fas)	g CO ₂ /km	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I	Okorrigerat uppmätt värde M _{CO₂,p,1} för hög fas (det laddningsbevarande värdet för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon)
43	Uppmätt koldioxidvärde (extrahög fas)	g CO ₂ /km	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I	Okorrigerat uppmätt värde M _{CO₂,p,1} för extrahög fas (det laddningsbevarande värdet för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon)

44	Uppmätt koldioxidvärde (blandad körning)	g CO ₂ /km	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I	Okorrigerat uppmätt värde $M_{CO_2,c.1}$ för hel cykel (det laddningsbevarande värdet för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon). Om två eller tre WLTP-provningar har utförts ska alla uppmätta resultat anges.
45	Uppmätt korrigerat koldioxidvärde (blandad körning)	g CO ₂ /km	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I	Uppmätta koldioxidutsläpp (blandad körning) för fordon H och L efter alla tillämpliga korrigeringar, $M_{CO_2,c.5}$. Om två eller tre WLTP-provningar har utförts ska alla uppmätta resultat anges. När det gäller externt laddbara hybridfordon och icke externt laddbara hybridfordon är detta det laddningsbevarande tillståndet
46	Koldioxidutsläpp (uppgivet värde)	g CO ₂ /km	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I	Tillverkarens uppgivna värde
47	Korrektionsfaktor för ATCT-familjen	-	Punkt 2.1.1.2.2 i tillägg 8a till bilaga I	Korrektionsfaktor för ATCT-familjen (14 °C-korrigerad)
48	Bränsleförbrukning vid typ 1-provningen såsom den registrerats i OBFCM-anordningen för ombordövervakning av bränsleförbrukning	l	Punkt 2.1.1.3.1 i tillägg 8a till bilaga I	Bränsleförbrukning under provningen (laddningsbevarande värde för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon). Om två eller tre WLTP-provningar har utförts ska alla uppmätta resultat anges.
49	Indexnummer för övergångscykel	-	Punkt 2.1.1.4.1.4 i tillägg 8a till bilaga I	För externt laddbara hybridfordon: ange indexnumret för övergångscykel
50	Nominell spänning för det uppladdningsbara elenergilagringsystemet för drift	V	Punkt 1.1.10 i tillägg 8a till bilaga I	I fråga om lågspänningsbatteri enligt beskrivningen i tillägg 2 till underbilaga 6 till bilaga XXI
51	RCB-korrigerad			Korrigerad genomförd? 0 = Nej 1 = Ja
52	RCB-korrektionskoefficient	(g/km)/(Wh/km)	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I	icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon
53	Bränsleförbrukning	l/100 km	Fastställt i enlighet med punkt 6 i underbilaga 7 till bilaga XXI och med användning av resultat för kriterieutsläpp och koldioxidutsläpp från steg 2 i tabell A7/1	Icke-balanserad bränsleförbrukning för fordon H och, i tillämpliga fall, fordon L vid typ 1-provning. Vid två eller tre provningar ska alla värden rapporteras.
54	Tid	sek	Uppmätt vid typ 1-provning	Flera värden: Data från omborddiagnos (OBD) och chassidynamometer, 1 Hz

55	Hastighetsprofil (teoretisk)	km/h	Tillämpad vid typ 1-provning	Flera värden: 1 Hz, upplösning: 0,1 km/h. Om uppgift saknas gäller hastighetsprofilerna i punkt 6 i underbilaga 1 till bilaga XXI, och särskilt tabellerna A1/7–A1/9, A1/11 och A1/12
56	Hastighetsprofil (faktisk)	km/h	Uppmätt vid typ 1-provning	Flera värden: Data från omborrdiagnos (OBD) och chassidynamometer, 1 och 10 Hz, upplösning: 0,1 km/tim
57	Växel (teoretisk)	-	Tillämpad vid typ 1-provningen på grundval av de beräkningar som anges i underbilaga 2 till bilaga XXI	Flera värden: 1 Hz. Obligatoriskt för fordon med manuell växellåda
58	Motorvarvtal	varv per minut	Uppmätt vid typ 1-provning	Flera värden: 1 Hz, upplösning: 10 varv per minut, från omborrdiagnos (OBD)
59	Motorns kylväsketemperatur	°C	Uppmätt vid typ 1-provning	Flera värden: Data från omborrdiagnos (OBD), 1 Hz, upplösning: 1 °C
60	Startbatteriets ström	A	Uppmätt vid typ 1-provning	Flera värden: 1 Hz, upplösning: 0,1 A, extern mätanordning synkroniserad med chassidynamometern
61	Beräknad belastning	-	Uppmätt vid typ 1-provning	Flera värden: Data från omborrdiagnos (OBD), minst 1 Hz (högre frekvenser möjliga, upplösning: 1 %), uppmätt vid provning
62	Ström från det uppladdningsbara energilagringssystemet för drift	A	Uppmätt vid typ 1-provning	Tidsserievärden på 20 Hz som används för de prover som tagits om vid 1 Hz. Obligatoriskt för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon.
63	Motorns bränsleflöde	g/s	Uppmätt vid typ 1-provning	Momentan signal registrerad för provningen (laddningsbevarande värde för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon).
64	Motorns bränsleflöde	l/h	Uppmätt vid typ 1-provning	Ibid.
65	Fordonets bränsleflöde	g/s	Uppmätt vid typ 1-provning	Ibid.
66	Effektkurva vid högsta belastning för fordon med förbränningsmotor	kW som funktion av varv per minut	Uppgift från tillverkaren	Effektkurvan vid högsta belastning över varvtalsintervallet från n idle till n rated eller n max, eller n $dv(n$ g v $max) \times v$ max, beroende på vilket som är högst.
67	Initial laddningsstatus i det uppladdningsbara elenergilagringssystemet för drift	%	Uppgift från tillverkaren	Initial laddningsstatus för det uppladdningsbara elenergilagringssystemet för drift vid laddningsbevarande tillstånd (för externt laddbara hybridfordon och icke externt laddbara hybridfordon)

68	Motorns bränsleförbrukning vid tomgång	g/s	Uppgift från tillverkaren	Bränsleförbrukning vid tomgång med varm motor
69	Generators maximala effekt	kW	Uppgift från tillverkaren	
70	Generators verkningsgrad	-	Uppgift från tillverkaren	Standardvärde = 0,67
71	Momentomvandlare	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej, 1 = Ja. Har fordonet momentomvandlare?
72	Bränslebesparingsväxel för automatisk växellåda	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej, 1 = Ja
73	Turboladdare eller mekanisk kompressor	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej 1 = Ja - Är motorn utrustad med någon typ av laddluftsystem?
74	Start-stopp	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej 1 = Ja - Har fordonet ett start-stopp-system?
75	Bromsenergiåtervinning	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej 1 = Ja - Är fordonet utrustat med teknik för energiåtervinning?
76	Variabel ventilstyrning	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej 1 = Ja - Har motorn variabel ventilstyrning?
77	Temperaturreglering	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej 1 = Ja - Är fordonet utrustat med teknik som aktivt reglerar temperaturen vid växellådan?
78	Direktinsprutning (DI)/insprutning i insugningskanalen (PFI)	-	Uppgift från tillverkaren	0 = PFI 1 = DI
79	Mager förbränning	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej 1 = Ja - Utnyttjar motorn mager förbränning?
80	Cylinderdeaktivering	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej 1 = Ja - Används cylinderdeaktivering i motorn? Om ja, ange förhållandet mellan aktiva och deaktiverade cylindrar.
81	Avgasåterföring (EGR)	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej 1 = Ja - Har fordonet ett externt EGR-system?
82	Partikelfilter	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej 1 = Ja - Har fordonet ett partikelfilter?
83	Selektiv katalytisk reduktion (SCR)	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej 1 = Ja - Har fordonet ett SCR-system?
84	NOx-fälla	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej 1 = Ja - Har fordonet en NOx-fälla?

85	Hybridfordonskonfiguration (P0, P1, P2, P2 planetväxel, P3, eller P4) (*)	-	Uppgift från tillverkaren	Har fordonet en elmaskin som används för framdrivning och generering av elenergi i position P0, P1, P2, P2 planetväxel, P3 eller P4, eller en kombination av dessa?
86	Maximalt utgående vridmoment för varje elmaskin (P0, P1, P2, P2 planetväxel, P3 eller P4) (*)	Nm	Uppgift från tillverkaren	
87	Kvoten mellan rotationshastighet och referensrotationshastighet (P0, P1, P2, P2 planetväxel, P3 eller P4) (*) för varje elmaskin	-	Uppgift från tillverkaren	
88	Funktion för frihjul med motorn igång	-	Uppgift från tillverkaren	Ja/Nej. Har fordonet en funktion för frihjul med motor på tomgång (möjliggör att motorn går på tomgång då fordonet frirullar för att spara bränsle)?
89	Funktion för frihjul med avstängd motor	-	Uppgift från tillverkaren	Ja/Nej. Har fordonet en funktion för frihjul med motoravstängning (möjliggör att motorn stängs av då fordonet frirullar för att spara bränsle)?
90	Icke färdigbyggt fordon	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej 1 = Ja – Är fordonet icke färdigbyggt?
91	Fordonets vikt i körklart skick	kg	Punkt 1.1 i tillägg 4 till bilaga I	Vikt i körklart skick för VH och VL (i tillämpliga fall)
92	Hastighetsbegränsare	km/h	Urvalsparametrar för cykel, punkt 1.2.3 i tillägg 8a till bilaga I	Ange om hastighetsbegränsare användes (och i så fall dess värde) vid typ 1-provning för VH och VL (i tillämpliga fall)
93	Fordonets högsta hastighet	km/h	Urvalsparametrar för cykel, punkt 1.2.3 i tillägg 8a till bilaga I	Ange fordonets högsta hastighet för VH och VL (i tillämpliga fall)
94	Ytterligare information för beräkning av växlingspunkt	min ⁻¹	Växlingspunkt, punkt 1.2.4 i tillägg 8a till bilaga I	Endast för fordon med manuell växellåda. Information om n _{min} drive.

(*) P0: Elmaskinen är ansluten till motorns drivrem och har därför varvtalet som referenshastighet.

P1: Elmaskinen är ansluten till motorns vevaxel och har därför varvtalet som referenshastighet.

P2: Elmaskinen är monterad direkt uppströms transmissionen (växellåda eller kontinuerligt varierbar utväxling) och har därför transmissionens ingångshastighet som referenshastighet.

P2 planetväxel: Elmaskinen är ansluten till en planetväxel som inte är ansluten till förbränningsmotorn eller den slutliga utväxlingen, här kallad planetsidan. I detta fall kan hastighetskvoten specificeras som förhållandet mellan elmaskinens rotationshastighet och planetsidans rotationshastighet (referenshastigheten), som återspeglar en reduceringsväxels hastighetsökande/hastighetsminskande verkan.

P3: Elmaskinen är direkt uppströms drivaxelns slutliga utväxling, och har därför den slutliga utväxlingens ingående rotationshastighet som referenshastighet (detta omfattar elmaskiner som är monterade på en planetväxel vid den slutliga utväxlingen). Ett fordon kan ha upp till två P3-maskiner (en för framaxeln (P3a) och en för bakaxeln (P3b)).

P4: Elmaskinen är nedströms den slutliga utväxlingen, och har därför hjulets varvtal som referenshastighet. Ett fordon kan ha upp till fyra P4-motorer (en för varje hjul, där P4a avser framhjulen och P4b avser bakhjulen).
