

**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2021/392****ze dne 4. března 2021****o sledování a hlášení údajů týkajících se emisí CO<sub>2</sub> z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 a o zrušení prováděcích nařízeních Komise (EU) č. 1014/2010, (EU) č. 293/2012, (EU) 2017/1152 a (EU) 2017/1153****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 7 odst. 7, čl. 12 odst. 4, čl. 13 odst. 4 a čl. 15 odst. 7 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Sledování a hlášení údajů o osobních automobilech a lehkých užitkových vozidlech registrovaných v Unii je klíčové pro fungování výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub> stanovených nařízením (EU) 2019/631. Vzhledem k tomu, že toto nařízení začalo platit dne 1. ledna 2020, je vhodné zjednodušit a upřesnit ustanovení obsažená v prováděcích nařízeních Komise (EU) č. 1014/2010 <sup>(2)</sup> a (EU) č. 293/2012 <sup>(3)</sup> a sloučit tato ustanovení do jednoho prováděcího nařízení. V případě hlášení údajů za kalendářní rok 2020 je však vhodné povolit překrývání nových i stávajících ustanovení do dne 28. února 2021.
- (2) Je nezbytné stanovit postupy pro sledování a hlášení údajů o nových osobních automobilech a lehkých užitkových vozidlech, kterými se budou řídit příslušné orgány členských států, výrobci, jakož i Komise a Evropská agentura pro životní prostředí (EEA).
- (3) Cyklus sledování a hlášení údajů stanovený v článku 7 nařízení (EU) 2019/631 sestává ze tří hlavních fází: každoroční hlášení prozatímních údajů orgány členských států Komisi týkajících se registrace nových vozidel v předchozím kalendářním roce; předávání těchto předběžných údajů Komisi dotčeným výrobcům, a to s podporou agentury EEA; ověření těchto údajů výrobcí a oznámení případných oprav těchto údajů Komisi.
- (4) Měla by být jasně určena opatření, která mají různé subjekty v rámci těchto tří fází v příslušných lhůtách přijímat, čímž bude zajištěna spolehlivost a věrohodnost konečného souboru údajů zveřejněného Komisí podle článku 9 nařízení (EU) 2019/631, na základě kterého se stanoví průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> výrobce a splnění jeho cíle pro specifické emise CO<sub>2</sub>.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13.

<sup>(2)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 1014/2010 ze dne 10. listopadu 2010 o sledování a hlášení údajů o registraci nových osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Úř. věst. L 293, 11.11.2010, s. 15).

<sup>(3)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 293/2012 ze dne 3. dubna 2012 o sledování a hlášení údajů o registraci nových lehkých užitkových vozidel podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 98, 4.4.2012, s. 1).

- (5) Podle článku 12 nařízení (EU) 2019/631 je Komise povinna od roku 2021 shromažďovat údaje o spotřebě paliva nebo energie u osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v reálném provozu, které jsou zaznamenávány palubním zařízením pro monitorování spotřeby paliva a/nebo energie podle článku 4a nařízení Komise (EU) 2017/1151<sup>(4)</sup>.
- (6) Tyto údaje z reálného provozu by měly být shromažďovány ihned, jakmile jsou k dispozici, neboť je nezbytné co nejdříve zjistit, jak se v čase vyvíjí rozdíl mezi emisemi a spotřebou paliva nebo energie v reálném provozu a odpovídajícími hodnotami schválení typu, a to jak pro účely sledování účinnosti norem pro emise CO<sub>2</sub> při snižování emisí CO<sub>2</sub> z vozidel, tak pro poskytování informací veřejnosti.
- (7) Aby byl zajištěn co nejrychlejší přístup k údajům o spotřebě paliva a energie v reálném provozu, měli by mít výrobci povinnost tyto údaje shromažďovat z nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel registrovaných od 1. ledna 2021. Tyto údaje mohou být shromažďovány buď prostřednictvím přímého přenosu údajů z vozidel výrobcům, nebo prostřednictvím jejich autorizovaných prodejců nebo autorizovaných opraven v době, kdy jsou vozidla předána k provedení servisu nebo oprav a palubní údaje mají být načteny pro jiné účely. Pokud jsou tyto údaje poskytnuty výrobcům, měly by být hlášeny Komisi, a to počínaje údaji o nových vozidlech poprvé registrovaných v Unii v roce 2021.
- (8) Podle nařízení (EU) 2017/1151 se povinnost vybavit vozidla palubními zařízeními pro monitorování spotřeby paliva a/nebo energie nevztahuje na některé malé výrobce. Tito výrobci by proto měli být rovněž osvobozeni od povinnosti shromažďovat a hlásit údaje z reálného provozu. Toto osvobození by jim však nemělo v poskytování údajů z reálného provozu bránit, pokud tak budou chtít učinit.
- (9) Členské státy by měly údaje o spotřebě paliva a energie z reálného provozu shromažďovat v rámci technických prohlídek prováděných podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU<sup>(5)</sup>. Pro zajištění plnění tohoto úkolu je nezbytné sladit povinnost shromažďovat údaje z reálného provozu s požadavky stanovenými ve směrnici 2014/45/EU, a to pokud jde o vnitrostátní harmonogramy technických prohlídek i načtení údajů ze sériového konektoru palubního diagnostického systému vozidel. Shromažďování údajů by proto mělo začít už od prvních technických prohlídek a nemělo by být požadováno dříve, než dne 20. května 2023, tj. dne, od kterého mají být subjekty a zařízení provádějící tyto zkoušky vybaveny nezbytnými zařízeními, např. skenovacími přístroji v souladu s uvedenou směrnicí. Členskými státy by však nemělo být bráněno v poskytování údajů z reálného provozu před tímto datem, pokud tak budou chtít učinit.
- (10) Výrobci a členské státy by měli hlásit údaje z reálného provozu shromážděné během kalendářního roku Komisi a agentuře EEA, a to prostřednictvím přenosu údajů zajištěného agenturou EEA. Pokud tyto údaje nebudou mít výrobci a členské státy k dispozici, což může nastat zejména v prvních kalendářních letech po roce 2021, měli by o tom informovat Komisi a uvést důvody, proč tyto údaje nemají k dispozici.
- (11) Údaje o spotřebě paliva a energie z reálného provozu by měly být shromažďovány společně s identifikačním číslem vozidla (VIN). Číslo VIN se považuje za osobní údaj od okamžiku, kdy bylo vozidlo registrováno, a vztahují se na něj

<sup>(4)</sup> Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

<sup>(5)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51).

tedy požadavky stanovené s ohledem na ochranu těchto údajů nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679<sup>(6)</sup>. Zpracování čísel VIN pro účely nařízení (EU) 2019/631 by mělo být považováno za zákonné podle čl. 6 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) 2016/679. Dále je třeba upřesnit, že subjekty zapojené do procesu shromažďování, hlášení a zpracování čísel VIN se považují za správce těchto údajů ve smyslu čl. 4 bodu 7 nařízení (EU) 2016/679 a, pokud jde o agenturu EEA a Komisi, ve smyslu čl. 3 odst. 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725<sup>(7)</sup>. Mělo by být rovněž zajištěno, že čísla VIN budou shromažďována za použití bezpečných komunikačních prostředků a že subjektům údajů, především majitelům vozidel, budou náležitým způsobem poskytovány informace podle článků 13 a 14 nařízení (EU) 2016/679.

- (12) Rovněž by měl být upřesněn způsob, jakým mají být údaje z reálného provozu a čísla VIN používána, a časové období, po které mají být tyto údaje uchovávány různými subjekty zapojenými do procesu jejich shromažďování a hlášení. Jelikož cílem je sledovat vývoj výkonu vozidla v reálném provozu během odhadované životnosti, měly by být údaje o téměř vozidle shromažďovány po dobu 15 let, přičemž agentura EEA by je měla uchovávat po dobu 20 let. Avšak jiné subjekty, které shromažďují a hlásí údaje, by měly tyto údaje uchovávat pouze po dobu nezbytnou k přípravě údajů pro jejich předání agentuře EEA.
- (13) Shromažďování údajů z reálného provozu a čísel VIN by mělo probíhat plně transparentním způsobem a majitelé vozidel by proto měli mít možnost odmítnout tyto údaje zpřístupnit, ať už výrobcům, nebo během technických prohlídek. Je třeba poznamenat, že právo na odmítnutí majitelem vozidla není založeno na článku 21 nařízení (EU) 2016/679 a odmítnutí by mělo být považováno za platné pouze s ohledem na údaje shromážděné pro účely tohoto nařízení.
- (14) Údaje, které mají být zveřejněny v souladu s čl. 12 odst. 1 nařízení (EU) 2019/631, by neměly umožňovat identifikaci jednotlivých vozidel nebo řidičů, ale měly by být zveřejňovány pouze jako anonymizovaný a agregovaný soubor údajů bez uvedení čísel VIN.
- (15) Na základě posouzení uvedeného v čl. 12 odst. 3 prvním pododstavci nařízení (EU) 2019/631 by Komise měla přezkoumat některé aspekty ustanovení o sledování, hlášení a zveřejňování údajů o spotřebě paliva a energie z reálného provozu, přičemž by měla vzít do úvahy mimo jiné dostupnost přímého přenosu údajů z vozidel.
- (16) Za účelem zajištění dostupnosti údajů o schválení typu pro účely stanovení postupu pro ověřování emisí CO<sub>2</sub> z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v provozu, jak vyžaduje článek 13 nařízení (EU) 2019/631, by mělo shromažďování těchto údajů podle prováděcích nařízení Komise (EU) 2017/1152<sup>(8)</sup> a (EU) 2017/1153<sup>(9)</sup> pokračovat i poté, co dne 1. ledna 2021 přestane platit povinnost shromažďovat tyto údaje podle uvedených nařízení.

<sup>(6)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

<sup>(7)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ze dne 23. října 2018 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení nařízení (ES) č. 45/2001 a rozhodnutí č. 1247/2002/ES (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39).

<sup>(8)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/1152 ze dne 2. června 2017, kterým se stanoví metodika pro stanovení korelačních parametrů nezbytných pro zohlednění změny v regulačním zkušebním postupu, pokud jde o lehká užitková vozidla, a kterým se mění nařízení (EU) č. 293/2012 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 644).

<sup>(9)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/1153 ze dne 2. června 2017, kterým se stanoví metodika pro stanovení korelačních parametrů nezbytných pro zohlednění změn v regulačním zkušebním postupu a kterým se mění nařízení (EU) č. 1014/2010 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 679).

- (17) Schvalovací orgány by proto měly zajistit, aby byly údaje týkající se zkoušek prováděných v souladu s prováděcím nařízením (EU) 2017/1151 nadále zaznamenávány a předávány Společnému výzkumnému středisku Komise, a to s využitím jím poskytovaného bezpečného přenosu.
- (18) Ode dne 1. ledna 2021 již není nutné stanovovat emise CO<sub>2</sub> pro osobní automobily a lehká užitková vozidla v souladu s novým evropským jízdním cyklem (NEDC), jak je stanoveno v prováděcích nařízeních (EU) 2017/1152 a (EU) 2017/1153, s výjimkou hybridních elektrických osobních automobilů s externím nabíjením uvedených na trh do 31. prosince 2022, u kterých si výrobce přeje používat superkredity, jak je stanoveno v článku 5 nařízení (EU) 2019/631.
- (19) Vzhledem k tomu, že přechod od norem pro emise CO<sub>2</sub> založených na cyklu NEDC k normám založeným na celosvětově harmonizovaném zkušebním postupu pro lehká vozidla stanoveném v nařízení (EU) 2017/1151 bude plně dokončen do konce roku 2023 a bude o něm podána konečná zpráva v rámci každoročního monitorování údajů o CO<sub>2</sub> v roce 2024, a zejména s ohledem na ustanovení o ekologických inovacích a vozidlech z výběhu série, by měla zůstat prováděcí nařízení (EU) 2017/1152 a (EU) 2017/1153 v platnosti do konce roku 2024.
- (20) V souladu s čl. 42 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1725 byl konzultován evropský inspektor ochrany údajů a ten sdělil připomínky dne 14. ledna 2021.
- (21) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro změnu klimatu,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

## KAPITOLA 1

### OBECNÁ USTANOVENÍ

#### Článek 1

#### Předmět

1. Toto nařízení stanoví podrobná pravidla pro postupy pro sledování a hlášení údajů týkajících se emisí CO<sub>2</sub> z nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel členskými státy a výrobci, jakož i údajů o emisích CO<sub>2</sub> a spotřebě paliva nebo energie těchto vozidel v reálném provozu.
2. Pro účely stanovení postupu pro ověřování emisí CO<sub>2</sub> vozidel v provozu v souladu s článkem 13 nařízení (EU) 2019/631 toto nařízení rovněž stanoví, že příslušné orgány členských států budou hlásit některé údaje zaznamenané v rámci zkoušek schválení typu provedených v souladu s nařízením (EU) 2017/1151.

#### Článek 2

#### Definice

Vedle definic stanovených v článku 3 nařízení (EU) 2019/631 se použijí tyto definice:

- a) „podrobnými údaji ze sledování“ se rozumí podrobné údaje ze sledování uvedené pro osobní automobily v oddíle 2 části B přílohy II nařízení (EU) 2019/631 a pro lehká užitková vozidla v oddíle 2 části C přílohy III uvedeného nařízení;
- b) „souhrnnými údaji ze sledování“ se rozumí souhrnné údaje ze sledování uvedené pro osobní automobily v oddíle 1 části B přílohy II nařízení (EU) 2019/631 a pro lehká užitková vozidla v oddíle 1 části C přílohy III uvedeného nařízení;

- c) „údaji z reálného provozu“ se rozumí údaje uvedené v bodě 3.1 písm. a) a b) a bodě 3.2 písm. a) až g) a l) přílohy XXII nařízení (EU) 2017/1151, které byly získány z palubních zařízení pro monitorování spotřeby paliva a/nebo energie.

## KAPITOLA 2

### HLÁŠENÍ ÚDAJŮ PODLE ČLÁNKU 7 NAŘÍZENÍ (EU) 2019/631

#### Článek 3

##### Souhrnné a podrobné údaje ze sledování

1. Členské státy zajistí údržbu, shromažďování, kontrolu, ověřování a včasné předávání souhrnných a podrobných údajů ze sledování Komisi a Evropské agentuře pro životní prostředí (EEA).

Členské státy zajistí, aby byly žádosti agentury EEA o objasnění nebo opravu předaných údajů neprodleně vyřízeny jejich určenými kontaktními osobami.

2. Souhrnné a podrobné údaje ze sledování se hlásí ve dvou samostatných souborech údajů pro osobní automobily a lehká užitková vozidla v souladu s částí B přílohy II nařízení (EU) 2019/631 a částí C přílohy III uvedeného nařízení.
3. Členské státy předají souhrnné a podrobné údaje ze sledování prostřednictvím elektronického přenosu údajů do centrálního úložiště údajů (CDR) spravovaného agenturou EEA. Členské státy o předání údajů uvědomí Komisi.

#### Článek 4

##### Předběžný výpočet a údaje

1. Komise společně s agenturou EEA v souladu s čl. 7 odst. 4 nařízení (EU) 2019/631 zajistí, aby byli všichni výrobci a sdružení výrobců, kteří jsou odpovědní za nové osobní automobily nebo lehká užitková vozidla registrovaná v Unii, informováni o předběžných výpočtech svých cílů pro specifické emise a průměrných specifických emisích CO<sub>2</sub> a o údajích hlášených členskými státy.
2. Předběžné výpočty a údaje uvedené v odstavci 1 se oznamují zvlášť pro osobní automobily a lehká užitková vozidla, přičemž zahrnují záznamy, které lze na základě názvu výrobce a světového kódu výrobce (WMI) přiřadit tomuto výrobcí.
3. Centrální registr údajů uvedený v čl. 7 odst. 4 nařízení (EU) 2019/631 obsahuje všechny záznamy údajů hlášené členskými státy, kromě identifikačních čísel vozidel (VIN).

Čísla VIN agentura EEA uchovává po dobu 20 let ode dne, kdy byla poprvé nahrána do centrálního úložiště údajů nebo do úložiště obchodních údajů (BDR) agentury EEA.

#### Článek 5

##### Údaje o výrobcích

Výrobci, kteří uvádějí nebo zamýšlejí uvést na trh Unie osobní automobily nebo lehká užitková vozidla, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) 2019/631, neprodleně oznámí Komisi tyto informace a veškeré změny těchto informací:

- a) název výrobce, který uvádějí nebo zamýšlejí uvést na prohlášení o shodě;
- b) světový kód výrobce (WMI) odpovídající prvním třem znakům čísla VIN, který uvádějí nebo zamýšlejí uvést na prohlášení o shodě;

- c) pro účely oznámení uvedeného v čl. 7 odst. 4 druhém pododstavci nařízení (EU) 2019/631 jméno a adresu kontaktní osoby zastupující výrobce, které má být předáno oznámení obsahující předběžné výpočty a údaje.

Jména a adresy uvedené v písmenu c) se považují za osobní údaje ve smyslu nařízení (EU) 2018/1725.

#### Článek 6

##### Oznamování chyb v údajích použitých pro předběžné výpočty

1. Pokud výrobce ověřuje prozatímní údaje v souladu s čl. 7 odst. 5 prvním pododstavcem nařízení (EU) 2019/631, použije soubor údajů poskytnutý k tomuto účelu agenturou EEA.
2. Pokud je v souboru údajů zjištěna chyba, opraví ji pokud možno výrobce, přičemž pro každý záznam vozidla v souboru údajů vytvoří samostatnou poznámku v poli nazvaném „Poznámky výrobce“ vepsáním jednoho z těchto kódů:
  - a) kód A, pokud byl záznam změněn výrobcem;
  - b) kód B, pokud vozidlo nelze identifikovat výrobcem;
  - c) kód C, pokud vozidlo nespadá do oblasti působnosti nařízení (EU) 2019/631;
  - d) kód D, je-li výrobce, kterému bylo přiřazeno vozidlo kategorie N1, výrobcem dokončeného vozidla, nikoli však neúplného nebo úplného základního vozidla.

Pro účely písmene b) se vozidlo považuje za neidentifikovatelné, pokud chybí číslo VIN nebo pokud je toto číslo zjevně nesprávně uvedeno.

3. Výrobci oznámí Komisi případné chyby v souladu s čl. 7 odst. 5 nařízení (EU) 2019/631 nahráním úplného opraveného souboru údajů do úložiště obchodních údajů. Dále pro informaci zašlou elektronickou kopií oznámení na tyto e-mailové adresy:

EC-CO<sub>2</sub>-LDV-implementation@ec.europa.eu

a

CO<sub>2</sub>-monitoring@eea.europa.eu

4. Výrobci zajistí, aby byly žádosti Komise nebo agentury EEA o objasnění oprav neprodleně vyřízeny jejich kontaktními osobami určenými v souladu s čl. 5 písm. c) tohoto nařízení.
5. Pokud výrobce Komisi případné chyby před uplynutím tříměsíční lhůty stanovené v čl. 7 odst. 5 nařízení (EU) 2019/631 neoznámí, považují se předběžné hodnoty oznámené v souladu s čl. 7 odst. 4 nařízení za konečné.

#### Článek 7

##### Hlášení údajů týkajících se dokončených lehkých užitkových vozidel

Výrobci základního vozidla podle bodu 1.2.2 přílohy III nařízení (EU) 2019/631 předají údaje uvedené v tomto bodě prostřednictvím elektronického přenosu údajů do úložiště obchodních údajů nejpozději do tří měsíců od oznámení předběžných údajů v souladu s článkem 4 tohoto nařízení.

## Článek 8

**Hlášení emisí CO<sub>2</sub> na základě cyklu NEDC pro účely článku 5 nařízení (EU) 2019/631**

1. Výrobce nových osobních automobilů registrovaných v kalendářních letech 2021 nebo 2022 s naměřenými hodnotami cyklu NEDC CO<sub>2</sub> nižšími než 50 g CO<sub>2</sub>/km, jak stanoví článek 5 prováděcího nařízení (EU) 2017/1153, hlásí tyto naměřené hodnoty cyklu NEDC CO<sub>2</sub> Komisi spolu s oznámením uvedeným v článku 6 tohoto nařízení.
2. Komise může požádat výrobce o předložení příslušných prohlášení o shodě a certifikátů schválení typu prokazujících vykázané hodnoty emisí CO<sub>2</sub>.

## KAPITOLA 3

**SHROMAŽĎOVÁNÍ A HLÁŠENÍ ÚDAJŮ Z REÁLNÉHO PROVOZU**

## Článek 9

**Shromažďování a hlášení údajů z reálného provozu výrobci**

1. Výrobci shromažďují údaje z reálného provozu spolu s čísly VIN nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel, která jsou registrována od 1. ledna 2021 a která jsou vybavena palubními zařízeními pro monitorování spotřeby paliva a/nebo energie v souladu s článkem 4a nařízení (EU) 2017/1151, pokud majitel vozidla výslovně neodmítne tyto údaje výrobci, jeho autorizovanému prodejci nebo autorizované opravně poskytnout.
2. Pokud se údaje z reálného provozu a čísla VIN neshromažďují výrobcem prostřednictvím přímého přenosu údajů z vozidel, zajistí výrobce, aby mu tyto údaje shromažďoval a předával jeho autorizovaný prodejce nebo autorizovaná opravna pokaždé, když je jim vozidlo předáno pro účely provedení servisu nebo opravy nebo jakéhokoli jiného zásahu, a aby byly tyto údaje načteny ze sériového konektoru palubního diagnostického systému vozidel. Použité zařízení nebo čtecí zařízení musí být schopné načíst údaje zaznamenané palubním zařízením pro monitorování spotřeby paliva a/nebo energie. Načtení údajů se provede bezplatně a nepodléhá žádným zvláštním podmínkám.

Výrobce a případně jeho autorizovaný prodejce nebo opravna zajistí, aby pro shromažďování VIN byly použity bezpečné komunikační prostředky.

3. S účinností od roku 2022 výrobce dne 1. dubna každého roku oznámí Komisi veškeré údaje z reálného provozu a čísla VIN, které byly shromážděny v předchozím kalendářním roce, jak je uvedeno v tabulce 1 přílohy, a to nahráním do úložiště obchodních údajů.

Pokud výrobce ve stejném kalendářním roce shromáždí několik záznamů vztahujících se ke stejnému číslu VIN, bude se za údaje z reálného provozu, které mají být hlášeny, považovat záznam, který uvádí největší celkovou ujetou vzdálenost. Údaje z reálného provozu se o příslušném vozidle shromažďují po dobu maximálně 15 let ode dne, kdy byly údaje o tomto vozidle poprvé hlášeny agentuře EEA.

Pokud podle tvrzení výrobce nelze údaje z reálného provozu hlásit vůbec, nebo je lze hlásit pouze částečně, zašle v tomto smyslu Komisi prohlášení, ve kterém tuto skutečnost příslušným způsobem odůvodní. Toto prohlášení a odůvodnění se nahrají do úložiště obchodních údajů.

4. Odstavce 1, 2 a 3 se nepoužijí na malé výrobce uvedené v čl. 15 odst. 11 nařízení (EU) 2017/1151.

## Článek 10

**Shromažďování a hlášení údajů z reálného provozu členskými státy**

1. Členské státy zajistí, aby subjekty nebo zařízení uvedená v čl. 4 odst. 2 směrnice 2014/45/EU shromažďovaly údaje z reálného provozu a čísla VIN u nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel, které jsou registrovány od 1. ledna 2021 a které jsou vybaveny palubními zařízeními pro monitorování spotřeby paliva a/nebo energie v souladu s článkem 4a nařízení (EU) 2017/1151.

Údaje z reálného provozu budou spolu s čísly VIN shromažďovány s účinností ode dne 20. května 2023 v okamžiku, kdy se vozidla podrobí technickým prohlídkám v souladu s článkem 5 směrnice 2014/45/EU, pokud majitel vozidla výslovně neodmítne tyto údaje poskytnout.

Údaje z reálného provozu se načtou prostřednictvím zařízení k připojení elektronického rozhraní vozidla, například skenovacího přístroje uvedeného v příloze III směrnice 2014/45/EU. Použité zařízení nebo skenovací přístroj musí být schopny načíst údaje zaznamenané palubním zařízením pro monitorování spotřeby paliva a/nebo energie.

2. S účinností od roku 2022 členské státy zajistí, aby byly údaje z reálného provozu spolu s čísly VIN, jak je uvedeno v tabulce 1 přílohy, které byly shromážděny v předchozím kalendářním roce, každoročně hlášeny Komisi dne 1. dubna, a to nahráním těchto údajů do centrálního úložiště údajů. Pokud tyto údaje nejsou k dispozici, nahraje se do centrálního úložiště údajů prohlášení v tomto smyslu, ve kterém se uvedou důvody, proč tyto údaje nejsou k dispozici.

Členské státy zajistí, aby byly údaje z reálného provozu o příslušném vozidle shromažďovány po dobu maximálně 15 let ode dne, kdy byly uvedené údaje o tomto vozidle poprvé hlášeny agentuře EEA.

Členský stát a subjekty a zařízení odpovědná za shromažďování VIN zajistí, aby pro toto shromažďování byly použity bezpečné komunikační prostředky.

#### Článek 11

#### **Povinnosti související s ochranou osobních údajů**

1. Následující subjekty odpovědné za shromažďování čísel VIN společně s údaji z reálného provozu přímo z vozidel se ve vztahu ke shromažďování a zpracování čísel VIN považují za správce příslušných údajů ve smyslu čl. 4 bodu 7 nařízení (EU) 2016/679:

- a) výrobci v případě přímého přenosu údajů z vozidel výrobcem;
- b) autorizovaní prodejci nebo autorizované opravny;
- c) subjekty či zařízení odpovědná za technické prohlídky.

Tyto subjekty zajistí splnění povinností poskytnout informace majitelům vozidel, kteří jsou v postavení subjektů údajů, jak stanoví článek 13 uvedeného nařízení.

2. Pokud byla čísla VIN získána pro účely článků 3, 9 nebo 10 nepřímo od vlastníka vozidla, členské státy a případně výrobci jako správci údajů zajistí splnění povinností poskytnout informace pro majitele vozidel, jak je stanoveno v článku 14 nařízení (EU) 2016/679.

3. EEA a Komise se v souvislosti se shromažďováním a zpracováním čísel VIN pro účely tohoto nařízení považují za správce údajů, na něž se vztahují ustanovení stanovená v nařízení (EU) 2018/1725.

4. Čísla VIN a údaje z reálného provozu shromážděné v souladu s články 9 a 10 tohoto nařízení se nepoužijí k žádnému jinému účelu, než k účelu stanovenému v článku 12 nařízení (EU) 2019/631.

5. Čísla VIN a údaje z reálného provozu shromážděné v souladu s články 9 a 10 smí být uchovávány:

- a) výrobcem do doby, než jsou tyto údaje hlášeny v souladu s čl. 9 odst. 3;
- b) autorizovanými prodejci a opravami do doby, než jsou tyto údaje předány výrobcem v souladu s čl. 9 odst. 2;
- c) subjekty a zařízeními odpovědnými za technické prohlídky do doby, než jsou tyto údaje předány agentuře EEA nebo orgánu určenému členskými státy pro hlášení údajů agentuře EEA v souladu s čl. 10 odst. 2;
- d) orgány určenými členskými státy pro hlášení údajů z reálného provozu agentuře EEA do doby, než jsou tyto údaje hlášeny v souladu s čl. 10 odst. 2;



- e) agenturou EEA po dobu 20 let ode dne, kdy jsou údaje poprvé nahrány do úložiště obchodních údajů v souladu s čl. 9 odst. 3 nebo do centrálního úložiště údajů v souladu s čl. 10 odst. 2.

### Článek 12

#### Zveřejnění údajů z reálného provozu

S účinností od prosince 2022 Komise každoročně zveřejní anonymizované a agregované soubory údajů, které jsou rozčleněny na osobní automobily a lehká užitková vozidla se spalovacím motorem a hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV) stejných kategorií a které obsahují tyto údaje o každém výrobci:

- a) průměrná spotřeba paliva (l/100 km) na základě údajů hlášených podle článků 9 a 10;
- b) průměrná spotřeba elektrické energie (kWh/100 km) na základě údajů hlášených podle článků 9 a 10;
- c) průměrné emise CO<sub>2</sub> (g/km) vypočítané na základě údajů hlášených podle článků 9 a 10;
- d) rozdíl mezi průměrnou spotřebou paliva uvedenou v písmenu a) a průměrem hodnot spotřeby paliva uvedených v prohlášeních o shodě stejných vozidel, u kterých byly hlášeny údaje z reálného provozu;
- e) rozdíl mezi průměrnou spotřebou elektrické energie uvedenou v písmenu b) a průměrem hodnot spotřeby elektrické energie uvedených v prohlášeních o shodě stejných vozidel, u kterých byly hlášeny údaje z reálného provozu;
- f) rozdíl mezi průměrnými emisemi CO<sub>2</sub> (g/km) vypočtenými v souladu s písmenem c) a průměrem hodnot emisí CO<sub>2</sub> uvedených v prohlášeních o shodě stejných vozidel, u kterých byly hlášeny údaje z reálného provozu.

Písmena b) a e) platí pouze pro hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV).

### Článek 13

#### Přezkum

Na základě posouzení uvedeného v čl. 12 odst. 3 prvním pododstavci nařízení (EU) 2019/631 Komise přezkoumá provádění článků 9 až 12 tohoto nařízení, přičemž zohlední zejména:

- a) počet vozidel vybavených zařízeními pro přímý přenos údajů;
- b) potřebu trvalého sledování a hlášení údajů z reálného provozu ze strany výrobců;
- c) dobu, po kterou je nezbytné údaje z reálného provozu sledovat a hlásit;
- d) příslušnou úroveň agregace údajů, které má Komise zveřejnit podle článku 12 tohoto nařízení.

## KAPITOLA 4

### SLEDOVÁNÍ A HLÁŠENÍ ÚDAJŮ ZE ZKOUŠEK PROVEDENÝCH PODLE PROVÁDĚCÍHO NAŘÍZENÍ (EU) 2017/1151

### Článek 14

#### Údaje ze zkoušky

1. Schvalovací orgány zajistí, aby byly údaje uvedené v tabulce 2 přílohy zaznamenány u každé zkoušky typu 1 provedené v souladu s přílohou XXI nařízení (EU) 2017/1151.

2. Zaznamenané údaje se nahrají v šifrované formě na vyhrazený server Komise. Pokud jsou údaje nahrány správně, obdrží subjekt, který údaje nahrál, ze serveru Komise potvrzení o jejich přijetí.
3. Údaje ze zkoušky se nezveřejní.

#### Článek 15

#### Zrušení

1. Prováděcí nařízení (EU) č. 1014/2010 a (EU) č. 293/2012 se zrušují s účinností ode dne 1. března 2021.
2. Prováděcí nařízení (EU) 2017/1152 a (EU) 2017/1153 se zrušují s účinností ode dne 1. ledna 2025.

#### Článek 16

#### Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 4. března 2021.

*Za Komisi*  
*předsedkyně*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## PŘÍLOHA

## 1. Shromažďování a hlášení údajů z reálného provozu a identifikačních čísel vozidel podle článků 9 a 10

Tabulka 1

## Údaje, které mají být hlášeny podle článků 9 a 10

Parametr	Jednotka	Vozidla kategorií M1 a N1	
		Vozidla s výhradně spalovacím motorem a hybridní elektrická vozidla s jiným než externím nabíjením <sup>(1)</sup>	Hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením <sup>(2)</sup>
Identifikační číslo vozidla	–	√	√
Celkové množství spotřebovaného paliva (za dobu životnosti)	l	√	√
Celková ujetá vzdálenost (za dobu životnosti)	km	√	√
Celkové množství spotřebovaného paliva v režimu nabíjení-vybíjení (za dobu životnosti)	l	–	√
Celkové množství spotřebovaného paliva v řídicím volitelném režimu zvýšení stavu nabití (za dobu životnosti)	l	–	√
Celková vzdálenost ujetá v režimu nabíjení-vybíjení (za dobu životnosti)	km	–	√
Celková vzdálenost ujetá v režimu nabíjení-vybíjení s běžícím motorem (za dobu životnosti)	km	–	√
Celková vzdálenost ujetá v řídicím volitelném režimu zvýšení stavu nabití (za dobu životnosti)	km	–	√
Celkové množství elektrické energie z rozvodné sítě do baterie (za dobu životnosti)	kWh	–	√

<sup>(1)</sup> Poháněná výhradně minerální naftou, bionaftou, benzinem, ethanolem nebo kteroukoli kombinací těchto paliv

<sup>(2)</sup> Poháněná elektřinou a minerální naftou, bionaftou, benzinem nebo ethanolem

## 2. Hlášení údajů podle článku 14

Následující parametry se hlásí pro každou interpolační rodinu, tj. pro nízkou úroveň (VL – Vehicle Low), pokud existuje, vysokou úroveň (VH – Vehicle High) nebo střední úroveň (VM – Vehicle M) u zkoušky typu 1 prováděné v souladu s přílohou XXI nařízení (EU) 2017/1151.

Pokud není v tabulce 2 uvedeno jinak, je-li prováděna více než jedna zkouška typu 1 pro nízkou úroveň (VL – Vehicle Low) nebo vysokou úroveň (VH – Vehicle High), musí být údaje ze zkoušky hlášeny v souladu s následujícím:

- v případě dvou zkoušek typu 1 – údaje ze zkoušky typu 1 s nejvyššími naměřenými emisemi CO<sub>2</sub> (kombinace);
- v případě tří zkoušek typu 1 – údaje ze zkoušky typu 1 s mediánem naměřených emisí CO<sub>2</sub> (kombinace).

Tabulka 2

## Údaje ze zkoušky typu 1

Č.	Parametry	Jednotka	Zdroj (pokud není uvedeno jinak, jsou všechny odkazy na nařízení (EU) 2017/1151)	Poznámky
1	Identifikátor interpolační rodiny	–	Bod 0 oddíl II certifikátu schválení typu, dodatek 4 k příloze I.	Údaje se poskytnou pro každou interpolační rodinu schválení typu
2	Kmenový identifikátor interpolační rodiny (pokud existuje)	–	–	Uveďte kmenový identifikátor interpolační rodiny, pokud byly údaje ze zkoušky stanoveny pro jinou interpolační rodinu
3	Rozšíření schválení typu	–	Certifikát ES schválení typu	0 = Ne   1 = Ano – pokud je zkouška prováděna pro účely rozšíření schválení typu
4	Druh pohonu	–		Vozidla s výhradně spalovacím motorem (ICEV), hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV), hybridní elektrická vozidla s jiným než externím nabíjením (NOVC-HEV)
5	Kategorie a třída vozidla		Bod 0.4 dodatku 3 k příloze I	M1 nebo N1 třída 1, 2 nebo 3
6	Druh zapalování		Bod 3.2.1.1. dodatku 3 k příloze I	Zážehový nebo vznětový
7	Počet válců	–	Bod 3.2.1.2. dodatku 3 k příloze I	Pokud není stanovena standardní hodnota, je počet 4.
8	Zdvih motoru	mm	Bod 3.2.1.2.2. dodatku 3 k příloze I	
9	Zdvihový objem motoru	cm <sup>3</sup>	Bod 3.2.1.3. dodatku 3 k příloze I	
10	Jmenovitý výkon motoru	kW	Bod 3.2.1.8. dodatku 3 k příloze I	
11	Otáčky motoru při jmenovitém výkonu motoru	min <sup>-1</sup>	Bod 3.2.1.8. dodatku 3 k příloze I	Otáčky motoru při maximálním netto výkonu
12	Druh paliva	–	Bod 3.2.2.1. dodatku 3 k příloze I	motorová nafta/benzin/LPG/NG nebo biometan/ethanol (E85)/bionafta/vodík
13	Dvoupalivové vozidlo	–	Bod 3.2.2.4. dodatku 3 k příloze I	0 = Ne   1 = Ano U dvoupalivových vozidel se výsledky zkoušek uvedou pro oba druhy paliv (2 vzory pro vstupy)

14	Maximální výstupní výkon každého elektromotoru (P0, P1, P2, P2 s planetovou převodovkou, P3 nebo P4) (*)	kW	Bod 3.3.1.1.1. dodatku 3 k příloze I	Hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV) a hybridní elektrická vozidla s jiným než externím nabíjením (NOVC-HEV)
15	Počet článků systému REESS;	–	Bod 3.3.2.1. dodatku 3 k příloze I	Hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV) a hybridní elektrická vozidla s jiným než externím nabíjením (NOVC-HEV)
16	Kapacita servisní baterie	Ah	Bod 3.4.4.5. dodatku 3 k příloze I	Nízkonapěťová baterie
17	Jmenovité napětí alternátoru	V	Bod 3.4.4.5. dodatku 3 k příloze I	Jmenovité napětí alternátoru (povinné u vozidel s výhradně spalovacím motorem (ICEV))
18	Rozměry pneumatik (přední/zadní)	–	Bod 3.5.7.1. Parametry zkušební vozidla dodatku 3 k příloze I	Kód pneumatik (např. P195/55R1685H) použitých u zkušební vozidla
19	Koeficient jízdního zatížení F0	N	Bod 3.5.7.1. dodatku 3 k příloze I	Vysoká úroveň (VH – Vehicle High) a nízká úroveň (VL – Vehicle Low) (v příslušných případech)
20	Koeficient jízdního zatížení F1	N/(km/h)	Bod 3.5.7.1. dodatku 3 k příloze I	Vysoká úroveň (VH – Vehicle High) a nízká úroveň (VL – Vehicle Low) (v příslušných případech)
21	Koeficient jízdního zatížení F2	N/(km/h) <sup>2</sup>	Bod 3.5.7.1. dodatku 3 k příloze I	Vysoká úroveň (VH – Vehicle High) a nízká úroveň (VL – Vehicle Low) (v příslušných případech)
22	Druh převodovky	–	Bod 4.5.1. dodatku 3 k příloze I	Automatická/manuální/CVT (s plynule měnitelným převodem)/s planetovou převodovkou
23	Vnitřní převodové poměry	–	Bod 4.6 dodatku 3 k příloze I	Pro každý převod zvlášť
24	Koncové převodové poměry	–	Bod 4.6 dodatku 3 k příloze I	Pokud má vozidlo více než jeden koncový převod, uveďte hodnoty pro každý převod zvlášť
25	Hodnoty dodatečného bezpečnostního rozpětí (ASM)	%	Bod 4.6.1.7.1. dodatku 3 k příloze I	Uveďte hodnoty použité pro výpočet rychlostních stupňů
26	Hnací kola	–	Bod 1.7 dodatku 4 k příloze I	Pohon všech čtyř kol, pohon jedné nápravy
27	Emise CO <sub>2</sub> v režimu nabíjení-vybití (kombinované)	gCO <sub>2</sub> /km	Bod 2.5.3.2. dodatku 4 k příloze I	Pouze hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV) V případě dvou nebo tří zkoušek musí být předloženy všechny výsledky.
28	Kombinované vážené emise CO <sub>2</sub> (naměřené)	gCO <sub>2</sub> /km	Bod 2.5.3.3. dodatku 4 k příloze I	Pouze hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV). V případě dvou nebo tří zkoušek musí být předloženy všechny výsledky.
29	Kombinované vážené emise CO <sub>2</sub> (deklarované)	gCO <sub>2</sub> /km	Bod 2.5.3.3. dodatku 4 k příloze I	Pouze hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV)

30	Kombinovaný ekvivalentní elektrický akční dosah na baterii (EAER)	km	Bod 2.5.3.7.2. (EAER) dodatku 4 k příloze I	Pouze hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV)
31	Volnoběžné otáčky motoru	min <sup>-1</sup>	Bod 1.1.2. dodatku 8a k příloze I	Volnoběžné otáčky při zahřátém motoru
32	Willansovy koeficienty u spalovacích motorů pro emise CO <sub>2</sub>	gCO <sub>2</sub> /MJ	Bod 1.1.3. dodatku 8a k příloze I	Hodnota podle tabulky A6.App2/3 pro korekci RCB
33	Kapacita trakčního systému REESS	Ah	Bod 1.1.10. dodatku 8a k příloze I	Hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV) a hybridní elektrická vozidla s jiným než externím nabíjením (NOVC-HEV)
34	Typ technologie trakčního systému REESS	–	Bod 1.1.10. dodatku 8a k příloze I	Hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV) a hybridní elektrická vozidla s jiným než externím nabíjením (NOVC-HEV)
35	Napětí trakčního systému REESS – jmenovité nebo časová řada	V	Bod 1.1.10. dodatku 8a k příloze I	Hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV) a hybridní elektrická vozidla s jiným než externím nabíjením (NOVC-HEV) Hodnoty jmenovitého napětí nebo napětí v časové řadě použité pro zkoušku (20 Hz)
36	Hmotnost při zkoušce	kg	Bod 1.2.1. pro vysokou úroveň (VH – Vehicle High) a bod 1.3.1. pro nízkou úroveň (VL – Vehicle Low) dodatku 8a k příloze I	Vysoká úroveň (VH – Vehicle High) a nízká úroveň (VL – Vehicle Low) (v příslušných případech)
37	Počet vozidlových dynamometrů během zkoušky	–	Bod 2.1 dodatku 8a k příloze I	Konfigurace vozidlového dynamometru během zkoušky typu 1 (1 náprava, 2 nápravy) pro vysokou úroveň (VH – Vehicle High)/nízkou úroveň (VL – Vehicle Low)
38	Proud alternátoru (měnič DC/DC – nízkonapěťová strana – v případě vozidel NOVC HEV a OVC HEV)	A	Jak bylo naměřeno při zkoušce typu 1	Soubor: 1 Hz, rozlišení 0,1 A, externí měřič synchronizovaný s vozidlovým dynamometrem.
39	Regenerativní faktor K <sub>i</sub> multiplikativní/aditivní	–	Bod 2.1.1.2.1. dodatku 8a k příloze I	Emise CO <sub>2</sub> ; pro vozidla bez periodicky regenerativních systémů se tato hodnota rovná 1.
40	Naměřená hodnota CO <sub>2</sub> – fáze s nízkou rychlostí	gCO <sub>2</sub> /km	Bod 2.1.1.2.1. dodatku 8a k příloze I	Nekorigovaná naměřená hodnota M <sub>CO<sub>2</sub>,p.1</sub> fáze s nízkou rychlostí (hodnota v režimu nabíjení-udržování v případě vozidel NOVC-HEV a OVC-HEV).
41	Naměřená hodnota emisí CO <sub>2</sub> – fáze se střední rychlostí	gCO <sub>2</sub> /km	Bod 2.1.1.2.1. dodatku 8a k příloze I	Nekorigovaná naměřená hodnota M <sub>CO<sub>2</sub>,p.1</sub> fáze se střední rychlostí (hodnota v režimu nabíjení-udržování v případě vozidel NOVC-HEV a OVC-HEV)
42	Naměřená hodnota CO <sub>2</sub> – fáze s vysokou rychlostí	gCO <sub>2</sub> /km	Bod 2.1.1.2.1. dodatku 8a k příloze I	Nekorigovaná naměřená hodnota M <sub>CO<sub>2</sub>,p.1</sub> fáze s vysokou rychlostí (hodnota v režimu nabíjení-udržování v případě vozidel NOVC-HEV a OVC-HEV)
43	Naměřená hodnota CO <sub>2</sub> – fáze s mimořádně vysokou rychlostí	gCO <sub>2</sub> /km	Bod 2.1.1.2.1. dodatku 8a k příloze I	Nekorigovaná naměřená hodnota M <sub>CO<sub>2</sub>,p.1</sub> fáze s mimořádně vysokou rychlostí (hodnota v režimu nabíjení-udržování v případě vozidel NOVC-HEV a OVC-HEV).

44	Naměřená hodnota CO <sub>2</sub> (kombinace)	gCO <sub>2</sub> /km	Bod 2.1.1.2.1. dodatku 8a k příloze I	Nekorigovaná naměřená hodnota M <sub>CO<sub>2</sub>,c.1</sub> úplného cyklu (hodnota v režimu nabíjení-udržování v případě vozidel NOVC-HEV a OVC-HEV). V případě dvou a tří zkoušek musí být předloženy všechny naměřené výsledky.
45	Korigovaná naměřená hodnota CO <sub>2</sub> (kombinace)	gCO <sub>2</sub> /km	Bod 2.1.1.2.1. dodatku 8a k příloze I	Kombinované naměřené emise CO <sub>2</sub> u vozidla H a L po všech příslušných korekcích, M <sub>CO<sub>2</sub>,c.5</sub> . V případě dvou a tří zkoušek musí být předloženy všechny naměřené korigované výsledky. V případě vozidel NOVC-HEV a OVC-HEV se jedná o režim nabíjení-udržování.
46	Deklarovaná hodnota CO <sub>2</sub>	gCO <sub>2</sub> /km	Bod 2.1.1.2.1. dodatku 8a k příloze I	Výrobce udávané hodnoty
47	Korekční faktor rodiny ATCT	–	Bod 2.1.1.2.2. dodatku 8a k příloze I	Korekční faktor rodiny ATCT (korekce 14 °C)
48	Spotřeba paliva během zkoušky typu 1, jak je uvedena v palubním zařízení pro monitorování spotřeby paliva a/nebo energie (OBFCM)	l	Bod 2.1.1.3.1. dodatku 8a k příloze I	Množství spotřebovaného paliva během zkoušky (hodnota v režimu nabíjení-udržování v případě vozidel NOVC-HEV a OVC-HEV). V případě dvou a tří zkoušek musí být předloženy všechny výsledky.
49	Indexové číslo přechodového cyklu	–	Bod 2.1.1.4.1.4. dodatku 8a k příloze I	U vozidel OVC-HEV uveďte indexové číslo přechodového cyklu
50	Jmenovité napětí systému REESS	V	Bod 1.1.10. dodatku 8a k příloze I	Pro nízkonapěťovou baterii, jak je popsáno v dodatku 2 dílčí přílohy 6 k příloze XXI
51	Korekce RCB			Korekce provedena? 0 = Ne   1 = Ano
52	Korekční koeficient RCB	(g/km)/(Wh/km)	Bod 2.1.1.2.1. dodatku 8a k příloze I	Vozidla NOVC-HEV a OVC-HEV
53	Spotřeba paliva	l/100 km	Stanovena v souladu s bodem 6 dílčí přílohy 7 k příloze XXI a s využitím výsledků pro normované emise a emise CO <sub>2</sub> z kroku 2 z tabulky A7/1	Nevyvážená spotřeba paliva u vozidla H a případně vozidla L při zkoušce typu 1. V případě dvou nebo tří zkoušek musí být hlášeny všechny hodnoty.
54	Čas	sek	Jak bylo naměřeno při zkoušce typu 1	Soubor: Údaje palubního diagnostického systému a vozidlového dynamometru, 1 Hz

55	Rychlostní profil (teoretický)	km/h	Jak bylo použito při zkoušce typu 1	Soubor: 1 Hz, rozlišení 0,1 km/h. Není-li uvedeno, použije se rychlostní profil definovaný v bodě 6 dílčí přílohy 1 k příloze XXI, a zejména v tabulkách A1/7 až A1/9, A1/11 a A1/12
56	Rychlostní profil (skutečný)	km/h	Jak bylo naměřeno při zkoušce typu 1	Soubor: Údaje palubního diagnostického systému a vozidlového dynamometru, 1 a 10 Hz, rozlišení 0,1 km/h
57	Rychlostní stupeň (teoretický)	–	Jak bylo použito při zkoušce typu 1 na základě výpočtu uvedeného v dílčí příloze 2 k příloze XXI	Soubor: 1 Hz. Povinné u vozidel s manuální převodovkou
58	Otáčky motoru	ot./min	Jak bylo naměřeno při zkoušce typu 1	Soubor: 1 Hz, rozlišení 10 ot./min z údajů palubního diagnostického systému
59	Teplota chladicího média motoru	°C	Jak bylo naměřeno při zkoušce typu 1	Soubor: Údaje palubního diagnostického systému, 1 Hz, rozlišení 1 °C
60	Proud servisní baterie	A	Jak bylo naměřeno při zkoušce typu 1	Soubor: 1 Hz, rozlišení 0,1 A, externí měřič synchronizovaný s vozidlovým dynamometrem.
61	Vypočtené zatížení	–	Jak bylo naměřeno při zkoušce typu 1	Soubor: Údaje palubního diagnostického systému, alespoň 1 Hz (je možná vyšší frekvence, rozlišení 1 %), měření při zkoušce
62	Proud trakčního systému REESS	A	Jak bylo naměřeno při zkoušce typu 1	Hodnoty časové řady 20 Hz používané pro zkoušku či zkoušky, převzorkované na 1 Hz Povinné u vozidel NOVC-HEV a OVC-HEV
63	Rychlost vstřikování paliva do motoru	g/s	Jak bylo naměřeno při zkoušce typu 1	Okamžitý signál zaznamenaný při zkoušce (hodnota v režimu nabíjení-udržování v případě vozidel NOVC-HEV a OVC-HEV).
64	Rychlost vstřikování paliva do motoru	l/h	Jak bylo naměřeno při zkoušce typu 1	Tamtéž
65	Rychlost vstřikování paliva u vozidla	g/s	Jak bylo naměřeno při zkoušce typu 1	Tamtéž
66	Křivka výkonu při plném zatížení pro vozidla se spalovacím motorem	kW vs. ot./min	Prohlášení výrobce	Křivka výkonu při plném zatížení v rozsahu otáček od $n_{idle}$ po $n_{rated}$ nebo $n_{max}$ nebo $n_{dv}$ ( $n_{gymax}$ ) $\times$ $v_{max}$ , podle toho, která hodnota je vyšší
67	Počáteční stav nabití trakčního systému REESS	%	Prohlášení výrobce	Počáteční stav nabití trakčního REESS v režimu nabíjení-udržování (v případě vozidel NOVC-HEV a OVC-HEV)



68	Spotřeba paliva při volnoběhu	g/s	Prohlášení výrobce	Volnoběžná spotřeba paliva při zahřátém motoru
69	Maximální výkon alternátoru	kW	Prohlášení výrobce	
70	Účinnost alternátoru	–	Prohlášení výrobce	Standardní hodnota = 0,67
71	Měníč točivého momentu	–	Prohlášení výrobce	0 = Ne, 1 = Ano; Používá vozidlo měnič točivého momentu?
72	Úsporný převodní stupeň u automatického převodového ústrojí	–	Prohlášení výrobce	0 = Ne, 1 = Ano
73	Přepřlovací turbodmychadlo nebo přepřlovací dmychadlo	–	Prohlášení výrobce	0 = Ne   1 = Ano – Je motor vybaven nějakým přepřlovacím systémem?
74	Systém start/stop	–	Prohlášení výrobce	0 = Ne   1 = Ano – Má vozidlo systém start/stop?
75	Rekuperace brzdě energie	–	Prohlášení výrobce	0 = Ne   1 = Ano – Má vozidlo technologie rekuperace energie?
76	Variabilní časování ventilů	–	Prohlášení výrobce	0 = Ne   1 = Ano – Má motor variabilní časování ventilů?
77	Řízení teploty	–	Prohlášení výrobce	0 = Ne   1 = Ano – Má vozidlo technologie k aktivnímu řízení teploty převodovky?
78	Přímé vstřikování/ bodové vstřikování paliva	–	Prohlášení výrobce	0 = bodové vstřikování paliva   1 = přímé vstřikování paliva
79	Spalování chudé směsi	–	Prohlášení výrobce	0 = Ne   1 = Ano – Používá motor spalování chudé směsi?
80	Deaktivace válců	–	Prohlášení výrobce	0 = Ne   1 = Ano – Používá motor systém deaktivace válců? Pokud ano, uveďte také poměry u aktivních válců
81	Recirkulace výfukových plynů	–	Prohlášení výrobce	0 = Ne   1 = Ano – Má vozidlo systém EGR (recirkulace výfukových plynů)?
82	Filtr částic	–	Prohlášení výrobce	0 = Ne   1 = Ano – Má vozidlo filtr částic?
83	Selektivní katalytická redukce	–	Prohlášení výrobce	0 = Ne   1 = Ano – Má vozidlo systém selektivní katalytické redukce?
84	Adsorbér NOx pro chudé směsi	–	Prohlášení výrobce	0 = Ne   1 = Ano – Má vozidlo adsorbér NOx pro chudé směsi?

85	Konfigurace hybridního vozidla (P0, P1, P2, P2 s planetovou převodovkou, P3 nebo P4) (*)	–	Prohlášení výrobce	Má vozidlo elektromotor používaný ke svému pohonu a ke generování elektrické energie v poloze P0, P1, P2, P2 s planetovou převodovkou, P3, nebo P4, případně jejich kombinací?
86	Maximální výstupní točivý moment každého elektromotoru (P0, P1, P2, P2 s planetovou převodovkou, P3 nebo P4) (*)	Nm	Prohlášení výrobce	
87	U každého elektromotoru poměr mezi rotační rychlostí elektromotoru a referenční rotační rychlostí (P0, P1, P2, P2 s planetovou převodovkou, P3 nebo P4) (*)	–	Prohlášení výrobce	
88	Funkce setrvačné jízdy se zapnutým motorem	–	Prohlášení výrobce	Ano/Ne Je vozidlo vybaveno funkcí setrvačné jízdy s motorem běžícím na volnoběh (umožňující motoru běžet na volnoběh při setrvačné jízdě za účelem úspory paliva)?
89	Funkce setrvačné jízdy s vypnutým motorem	–	Prohlášení výrobce	Ano/Ne Je vozidlo vybaveno funkcí setrvačné jízdy s vypnutým motorem (umožňující vypnout motor při setrvačné jízdě za účelem úspory paliva)?
90	Vozidlo je neúplné	–	Prohlášení výrobce	0 = Ne   1 = Ano – Je vozidlo neúplné?
91	Hmotnost vozidla v provozním stavu	kg	Bod 1.1 dodatku 4 k příloze I	Hmotnost v provozním stavu pro vysokou úroveň (VH – Vehicle High) a nízkou úroveň (VL – Vehicle Low) (v příslušných případech)
92	Omezená rychlost vozidla	km/h	Parametry pro volbu cyklů bod 1.2.3. dodatku 8a k příloze I	Uveďte, pokud byla při zkoušce typu 1 použita omezená rychlost (a příslušnou hodnotu) pro vysokou úroveň (VH – Vehicle High) a nízkou úroveň (VL – Vehicle Low) (v příslušných případech)
93	Maximální rychlost vozidla	km/h	Parametry pro volbu cyklů bod 1.2.3. dodatku 8a k příloze I	Uveďte maximální rychlost vozidla pro vysokou úroveň (VH – Vehicle High) a nízkou úroveň (VL – Vehicle Low) (v příslušných případech)
94	Dodatečné informace týkající se výpočtu řazení rychlostních stupňů	min <sup>-1</sup>	Řazení rychlostních stupňů bod 1.2.4. dodatku 8a k příloze I	Pouze pro vozidla s manuální převodovkou. Informace o n <sub>min</sub> drive.

(\*) P0: elektrický stroj je připojen k hnacímu řemeni motoru, a proto jsou jako referenční rychlost udávány otáčky motoru;  
P1: elektrický stroj je připojen ke klikové hřídeli motoru, a proto jsou jako referenční rychlost udávány otáčky motoru;

---

P2: elektrický stroj je namontován přímo nad převodovku (převodová skříň nebo převodovka s plynule měnitelným převodem), a proto jsou jako referenční rychlost udávány vstupní otáčky převodovky;

P2 s planetovou převodovkou: elektrický stroj je připojen ke kolu ze soustavy planetových kol, které není připojeno ke straně motoru s vnitřním spalováním nebo ke straně koncového převodu, zde označené jako planetová strana. V tomto případě je třeba specifikovat poměr mezi rotační rychlostí elektrického stroje a rotační rychlostí planetové strany (referenční rychlostí) odrazující násobící či redukční účinek redukčního převodu;

P3: elektrický stroj se nachází přímo nad koncovým převodem hnací nápravy, a proto má koncový převod vstupní rotační rychlost jako referenční rychlost (patří sem elektrické stroje namontované na kole ze soustavy planetových kol, které se nachází na straně koncového převodu). Vozidlo může být vybaveno až dvěma motory P3 (jeden pro přední nápravu (P3a) a jeden pro zadní nápravu (P3b));

P4: elektrický stroj se nachází pod koncovým převodem, proto je jako referenční rychlost udávána rychlost kol. Vozidlo může být vybaveno až čtyřmi motory P4 (jeden na každé kolo, přičemž označení P4a odpovídá předním kolům a P4b zadním kolům).

---