

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2021/392 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 4ης Μαρτίου 2021

για την παρακολούθηση και την υποβολή δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1014/2010, (ΕΕ) αριθ. 293/2012, (ΕΕ) 2017/1152 και (ΕΕ) 2017/1153 της Επιτροπής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 7, το άρθρο 12 παράγραφος 4, το άρθρο 13 παράγραφος 4 και το άρθρο 15 παράγραφος 7,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η παρακολούθηση και υποβολή δεδομένων σχετικά με επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ταξινομημένα στην Ένωση έχουν κίτρινη σημασία για τη λειτουργία των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631. Δεδομένου ότι ο εν λόγω κανονισμός τέθηκε σε εφαρμογή την 1η Ιανουαρίου 2020, είναι σκόπιμο να απλουστευθούν και να αποσαφηνιστούν οι διατάξεις που περιλαμβάνονται στους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 1014/2010<sup>(2)</sup> και (ΕΕ) αριθ. 293/2012<sup>(3)</sup> της Επιτροπής και να συγκεντρωθούν σε έναν ενιαίο εκτελεστικό κανονισμό. Ωστόσο, όσον αφορά την υποβολή δεδομένων για το ημερολογιακό έτος 2020, είναι σκόπιμο να δοθεί η δυνατότητα αλληλεπικάλυψης των νέων και των υφιστάμενων διατάξεων έως τις 28 Φεβρουαρίου 2021.
- (2) Είναι απαραίτητο να καθοριστούν διαδικασίες για την παρακολούθηση και υποβολή δεδομένων σχετικά με τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, τις οποίες πρέπει να ακολουθούν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, οι κατασκευαστές, καθώς και η Επιτροπή και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΟΠ).
- (3) Ο κύκλος παρακολούθησης και αναφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 αποτελείται από τρία βασικά βήματα: ετήσια αναφορά, από τις αρχές των κρατών μελών προς την Επιτροπή, των προσωρινών δεδομένων βάσει των ταξινόμησεων νέων οχημάτων κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος· διαβίβαση αυτών των προσωρινών δεδομένων από την Επιτροπή, με την υποστήριξη του ΕΟΠ, στους οικείους κατασκευαστές· επαλήθευση των δεδομένων αυτών από τους κατασκευαστές και, όπου απαιτείται, γνωστοποίηση στην Επιτροπή για διορθώσεις των δεδομένων αυτών.
- (4) Τα μέτρα που λαμβάνονται από τους διάφορους φορείς, στο πλαίσιο αυτών των τριών βημάτων εντός των σχετικών προθεσμιών, θα πρέπει να προσδιορίζονται με σαφήνεια, με στόχο τη διασφάλιση της αριστείας και της αξιοπιστίας του τελικού συνόλου δεδομένων που δημοσιεύει η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, βάσει του οποίου προσδιορίζονται οι μέσες ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> και η συμμόρφωση με τον στόχο ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub>.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13.

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1014/2010 της Επιτροπής, της 10ης Νοεμβρίου 2010, σχετικά με την παρακολούθηση και την αναφορά δεδομένων ταξινόμησης των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 293 της 11.11.2010, σ. 15).

<sup>(3)</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 293/2012 της Επιτροπής, της 3ης Απριλίου 2012, σχετικά με την παρακολούθηση και την υποβολή δεδομένων ταξινόμησης καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 98 της 4.4.2012, σ. 1).

- (5) Σύμφωνα με το άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, η Επιτροπή οφείλει να συλλέγει, από το έτος 2021, δεδομένα για την κατανάλωση καυσίμου ή ενέργειας των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες, τα οποία καταγράφονται από συσκευές επί του οχήματος για την παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμου και/ή ενέργειας σύμφωνα με το άρθρο 4α του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής (\*).
- (6) Αυτά τα δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες θα πρέπει να συλλέγονται αμέσως μόλις καταστούν διαθέσιμα, καθώς είναι σημαντικό να διαπιστώνεται, όσο το δυνατόν νωρίτερα, πώς εξελίσσεται με την πάροδο του χρόνου η διαφορά μεταξύ των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες και της κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας και των αντίστοιχων τιμών έγκρισης τύπου, τόσο για την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας των προτύπων εκπομπών CO<sub>2</sub> στη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> των οχημάτων όσο και για την ενημέρωση του κοινού.
- (7) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η δυνατότητα πρόσβασης σε δεδομένα κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας σε πραγματικές συνθήκες όσο το δυνατόν νωρίτερα, θα πρέπει να απαιτείται από τους κατασκευαστές να συλλέγουν τα δεδομένα αυτά από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται από την 1η Ιανουαρίου 2021. Τα δεδομένα αυτά μπορούν να συλλέγονται είτε μέσω απευθείας διαβίβασης δεδομένων από τα οχήματα προς τους κατασκευαστές είτε μέσω των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων ή εξουσιοδοτημένων επισκευαστών τους όταν τα οχήματα προσέρχονται για συντήρηση ή επισκευές και πρέπει να εκτελείται ανάνηψη των δεδομένων επί του οχήματος για άλλους σκοπούς. Όταν αυτά τα δεδομένα καθίστανται διαθέσιμα στον κατασκευαστή, θα πρέπει να υποβάλλονται στην Επιτροπή, αρχής γενομένης από τα δεδομένα που αφορούν καινούργια οχήματα τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ένωση το 2021.
- (8) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, η υποχρέωση εξοπλισμού των οχημάτων με συσκευές επί του οχήματος για την παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας δεν εφαρμόζεται σε ορισμένους κατασκευαστές με μικρή παραγωγή και, ως εκ τούτου, κρίνεται σκόπιμο να εξαιρούνται και αυτοί οι κατασκευαστές από την υποχρέωση συλλογής και υποβολής δεδομένων σε πραγματικές συνθήκες. Ωστόσο, η εξαίρεση αυτή δεν θα πρέπει να στερεί από τους κατασκευαστές με μικρή παραγωγή τη δυνατότητα παράδοσης δεδομένων σε πραγματικές συνθήκες, εάν το επιθυμούν.
- (9) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συλλέγουν δεδομένα κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας σε πραγματικές συνθήκες στο πλαίσιο του τεχνικού ελέγχου που διενεργείται σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*). Για λόγους διευκόλυνσης του καθήκοντος αυτού, είναι σκόπιμο να ευθυγραμμιστεί η υποχρέωση συλλογής των δεδομένων σε πραγματικές συνθήκες με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στην οδηγία 2014/45/ΕΕ, όσον αφορά τόσο τα εθνικά χρονοδιαγράμματα τεχνικού ελέγχου όσο και τις ενδείξεις δεδομένων από τη σειριακή θύρα των ενσωματωμένων συστημάτων διάγνωσης των οχημάτων. Συνεπώς, η συλλογή δεδομένων θα πρέπει να ξεκινήσει από τον πρώτο τεχνικό έλεγχο και δεν θα πρέπει να απαιτηθεί πριν από τις 20 Μαΐου 2023, ημερομηνία κατά την οποία τα όργανα και οι φορείς που εκτελούν αυτόν τον έλεγχο πρέπει να εξοπλιστούν με τις αναγκαίες διατάξεις, όπως συσκευές σάρωσης, σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία. Ωστόσο, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να υποβάλλουν δεδομένα πριν από την ημερομηνία αυτή, εάν το επιθυμούν.
- (10) Οι κατασκευαστές και τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλλουν στην Επιτροπή και τον ΕΟΠ δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες τα οποία συλλέγονται κατά τη διάρκεια ενός ημερολογιακού έτους, χρησιμοποιώντας τις διαδικασίες διαβίβασης δεδομένων που παρέχονται από τον ΕΟΠ. Εάν τα δεδομένα αυτά δεν είναι διαθέσιμα, κάτι που μπορεί να συμβεί ιδίως κατά τα πρώτα ημερολογιακά έτη μετά το 2021, οι κατασκευαστές και τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή και να παράσχουν τους λόγους για αυτό.
- (11) Τα δεδομένα κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας σε πραγματικές συνθήκες θα πρέπει να συλλέγονται σε συνδυασμό με τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος (VIN). Ο αριθμός VIN θεωρείται δεδομένο προσωπικού χαρακτήρα από τη στιγμή που το όχημα είναι ταξινομημένο και, ως εκ τούτου, υπόκειται στις απαιτήσεις που προβλέπονται για την προστασία των εν

(\* ) Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατικά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 1).

(\* ) Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμολκωμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51).

λόγω δεδομένων στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(6)</sup>. Η επεξεργασία των αριθμών VIN για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 θα πρέπει να θεωρείται σύνομη σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679. Επιπλέον, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι οντότητες που συμμετέχουν στη συλλογή, την υποβολή εκθέσεων και την επεξεργασία των VIN πρέπει να θεωρούνται υπεύθυνοι επεξεργασίας των εν λόγω δεδομένων κατά την έννοια του άρθρου 4 σημείο 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 και, όσον αφορά τον ΕΟΧ και την Επιτροπή, κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(7)</sup>. Θα πρέπει επίσης να διασφαλίζεται ότι οι VIN συλλέγονται με τη χρήση ασφαλών μέσων επικοινωνίας και ότι τα υποκείμενα των δεδομένων, δηλαδή οι κάτοχοι οχημάτων, ενημερώνονται επαρκώς σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 14 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679.

- (12) Είναι επίσης σκόπιμο να διευκρινιστεί ο τρόπος με τον οποίο θα χρησιμοποιούνται τα δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες και οι αριθμοί VIN, καθώς και το χρονικό διάστημα για το οποίο θα διατηρούνται τα δεδομένα αυτά από τους διάφορους φορείς που εμπλέκονται στη συλλογή και την υποβολή τους. Δεδομένου ότι ο στόχος είναι η παρακολούθηση της εξέλιξης των επιδόσεων του οχήματος σε πραγματικές συνθήκες κατά την εκτιμώμενη διάρκεια ζωής του, τα δεδομένα θα πρέπει να συλλέγονται για χρονικό διάστημα 15 ετών για το ίδιο όχημα και να διατηρούνται από τον ΕΟΠ για χρονικό διάστημα 20 ετών. Ωστόσο, άλλες οντότητες συλλογής και υποβολής δεδομένων θα πρέπει να διατηρούν τα δεδομένα μόνο για το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την προετοιμασία των δεδομένων προκειμένου να διαβιβαστούν στον ΕΟΠ.
- (13) Η συλλογή δεδομένων σε πραγματικές συνθήκες και των αριθμών VIN θα πρέπει να γίνεται με πλήρη διαφάνεια και, ως εκ τούτου, οι ιδιοκτήτες των οχημάτων θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αρνούνται τη διάθεση των εν λόγω δεδομένων στους κατασκευαστές ή κατά τη διάρκεια των τεχνικών ελέγχων. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το δικαίωμα άρνησης του κατόχου του οχήματος δεν βασίζεται στο άρθρο 21 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 και η άρνηση θα πρέπει να θεωρείται έγκυρη μόνο όσον αφορά τα δεδομένα που συλλέγονται για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.
- (14) Τα δεδομένα προς δημοσίευση σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 δεν θα πρέπει να καθιστούν δυνατή την ταυτοποίηση μεμονωμένων οχημάτων ή οδηγών, αλλά θα πρέπει να δημοσιεύονται μόνον ως ανωνυμοποιημένο και συγκεντρωτικό σύνολο δεδομένων χωρίς καμία αναφορά στους αριθμούς VIN.
- (15) Βάσει της αξιολόγησης που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει ορισμένες πτυχές των διατάξεων σχετικά με την παρακολούθηση, υποβολή και δημοσίευση δεδομένων κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας σε πραγματικές συνθήκες, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τη διαθεσιμότητα απευθείας διαβίβασης δεδομένων από οχήματα.
- (16) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η διαθεσιμότητα δεδομένων έγκρισης τύπου για τον καθορισμό διαδικασίας επαλήθευσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων εν χρήσει, όπως απαιτείται από το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, η συλλογή των δεδομένων αυτών σύμφωνα με τους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) 2017/1152 <sup>(8)</sup> και (ΕΕ) 2017/1153 <sup>(9)</sup> της Επιτροπής θα πρέπει να συνεχιστεί και μετά τη λήξη εφαρμογής της υποχρέωσης συλλογής των δεδομένων αυτών, σύμφωνα με τους εν λόγω κανονισμούς, την 1η Ιανουαρίου 2021.

<sup>(6)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

<sup>(7)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

<sup>(8)</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/1152 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2017, για την ανάπτυξη μεθοδολογίας προσδιορισμού των παραμέτρων συσχέτισης που απαιτούνται για να αποτυπωθεί η αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 293/2012 (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 644).

<sup>(9)</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/1153 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2017, για την ανάπτυξη μεθοδολογίας προσδιορισμού των παραμέτρων συσχέτισης που απαιτούνται για να αποτυπωθεί η αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1014/2010 (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 679).

- (17) Επομένως, οι αρχές έγκρισης τύπου θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα σχετικά με τους ελέγχους που διενεργούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 θα συνεχίσουν να καταγράφονται και να διαβιβάζονται στο Κοινό Κέντρο Ερευνών της Επιτροπής, με τη χρήση της διαδικασίας ασφαλούς διαβίβασης που παρέχει το Κέντρο.
- (18) Από την 1η Ιανουαρίου 2021 δεν είναι πλέον αναγκαίος ο προσδιορισμός των εκπομπών CO<sub>2</sub> για επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα σύμφωνα με τον νέο ευρωπαϊκό κύκλο οδήγησης (NEDC), όπως προβλέπεται στους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) 2017/1152 και (ΕΕ) 2017/1153, με εξαίρεση τα εξωτερικά φορτιζόμενα υβριδικά ηλεκτρικά επιβατικά αυτοκίνητα που διατίθενται στην αγορά έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022, όταν ο κατασκευαστής επιθυμεί να επωφεληθεί από τα υπερμόρια που προβλέπονται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631.
- (19) Δεδομένου ότι η μετάβαση από τα πρότυπα εκπομπών CO<sub>2</sub> που βασίζονται στον κύκλο NEDC στα πρότυπα που βασίζονται στην παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων, η οποία προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, θα ολοκληρωθεί πλήρως στο τέλος του 2023 και οι σχετικές αναφορές θα υποβληθούν τελικά στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας παρακολούθησης δεδομένων CO<sub>2</sub> το 2024, και λαμβανομένων ιδίως υπόψη των διατάξεων σχετικά με τις οικολογικές καινοτομίες και το τέλος σειράς οχημάτων, οι εκτελεστικοί κανονισμοί (ΕΕ) 2017/1152 και (ΕΕ) 2017/1153 θα πρέπει να παραμείνουν σε ισχύ έως το τέλος του 2024.
- (20) Ζητήθηκε, σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725 η γνώμη του Ευρωπαϊκού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων, ο οποίος υπέβαλε τις παρατηρήσεις του στις 14 Ιανουαρίου 2021.
- (21) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό συνάδουν με τη γνώμη της επιτροπής για την αλλαγή του κλίματος,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

#### ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

##### Άρθρο 1

##### Αντικείμενο

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει λεπτομερείς κανόνες για τις διαδικασίες παρακολούθησης και υποβολής, από τα κράτη μέλη και τους κατασκευαστές, δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, καθώς και δεδομένων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και την κατανάλωση καυσίμου ή ενέργειας των οχημάτων αυτών σε πραγματικές συνθήκες.
2. Για τον καθορισμό της διαδικασίας επαλήθευσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> των εν χρήσει οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, ο παρών κανονισμός προβλέπει επίσης την υποβολή, από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, ορισμένων δεδομένων που καταγράφονται στο πλαίσιο των δοκιμών έγκρισης τύπου που εκτελούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.

##### Άρθρο 2

##### Ορισμοί

Επιπλέον των ορισμών που αναφέρονται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «λεπτομερή δεδομένα παρακολούθησης»: τα λεπτομερή δεδομένα παρακολούθησης που προσδιορίζονται για τα επιβατικά αυτοκίνητα στο παράρτημα II μέρος Β τμήμα 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 και για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στο παράρτημα III μέρος Γ τμήμα 2 του εν λόγω κανονισμού·
- β) «συγκεντρωτικά δεδομένα παρακολούθησης»: τα συγκεντρωτικά δεδομένα που προσδιορίζονται για τα επιβατικά αυτοκίνητα στο παράρτημα II μέρος Β τμήμα 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 και για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στο παράρτημα III μέρος Γ τμήμα 1 του εν λόγω κανονισμού·

- γ) «δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες»: τα δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 3.1 στοιχεία α) και β) και στο σημείο 3.2 στοιχεία α) έως ζ) και ιβ) του παραρτήματος XXII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 τα οποία έχουν ληφθεί από συσκευές παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και/ή ενέργειας επί οχήματος.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΥΠΟΒΟΛΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 7 ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2019/631

#### Άρθρο 3

##### Συγκεντρωτικά και λεπτομερή δεδομένα παρακολούθησης

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν τη διατήρηση, τη συλλογή, τον έλεγχο, την επαλήθευση και την έγκαιρη διαβίβαση των συγκεντρωτικών και λεπτομερών δεδομένων παρακολούθησης στην Επιτροπή και στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ).

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα αιτήματα του ΕΟΠ για διευκρινίσεις ή διορθώσεις των δεδομένων που διαβιβάζονται να εξετάζονται χωρίς καθυστέρηση από τους αρμόδιους επικοινωνίας που έχουν ορίσει.

2. Τα συγκεντρωτικά και λεπτομερή δεδομένα παρακολούθησης υποβάλλονται σε δύο χωριστά σύνολα δεδομένων για επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ μέρος Β του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 και το παράρτημα ΙΙΙ μέρος Γ του εν λόγω κανονισμού, αντίστοιχα.

3. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν τα συγκεντρωτικά και λεπτομερή δεδομένα παρακολούθησης μέσω ηλεκτρονικής διαβίβασης δεδομένων στο κεντρικό αποθετήριο δεδομένων (CDR), το οποίο διαχειρίζεται ο ΕΟΠ. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τη χρονική στιγμή διαβίβασης των δεδομένων.

#### Άρθρο 4

##### Προσωρινός υπολογισμός και δεδομένα

1. Η Επιτροπή, από κοινού με τον ΕΟΠ, και σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, διασφαλίζει ότι κάθε κατασκευαστής και ομάδα κατασκευαστών που είναι υπεύθυνοι για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα ή ελαφρά επαγγελματικά οχήματα τα οποία ταξινομούνται στην Ένωση ενημερώνονται για τον προσωρινό υπολογισμό του στόχου ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> του κατασκευαστή ή της ομάδας κατασκευαστών, καθώς και για τα δεδομένα που υποβάλλουν τα κράτη μέλη.

2. Οι προσωρινοί υπολογισμοί και τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 κοινοποιούνται χωριστά για επιβατικά αυτοκίνητα και για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και περιλαμβάνουν τις καταγραφές οι οποίες, βάσει της επωνυμίας του κατασκευαστή και του διεθνούς αναγνωριστικού κωδικού του κατασκευαστή, μπορούν να αποδοθούν στον εν λόγω κατασκευαστή.

3. Το κεντρικό μητρώο δεδομένων που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 περιλαμβάνει όλες τις καταχωρίσεις δεδομένων που υποβάλλουν τα κράτη μέλη, εξαιρουμένων των αριθμών VIN.

Οι αριθμοί VIN διατηρούνται από τον ΕΟΠ για χρονικό διάστημα 20 ετών από την ημερομηνία της πρώτης μεταφόρτωσής τους στο CDR ή στο αποθετήριο επιχειρηματικών δεδομένων (BDR) του ΕΟΠ.

#### Άρθρο 5

##### Στοιχεία κατασκευαστή

Οι κατασκευαστές οι οποίοι διαθέτουν ή σκοπεύουν να διαθέσουν στην αγορά της Ένωσης επιβατικά αυτοκίνητα ή ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 γνωστοποιούν στην Επιτροπή χωρίς καθυστέρηση τις ακόλουθες πληροφορίες, καθώς και τυχόν μεταβολές τους:

- την επωνυμία κατασκευαστή που αναγράφουν ή σκοπεύουν να αναγράφουν στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης·
- τον διεθνή αναγνωριστικό κωδικό κατασκευαστή, ο οποίος αντιστοιχεί στους τρεις πρώτους χαρακτήρες του αριθμού VIN, τον οποίο αναγράφουν ή σκοπεύουν να αναγράφουν στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης·

γ) για τον σκοπό της κοινοποίησης που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 7 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, το όνομα και τη διεύθυνση του αρμόδιου επικοινωνίας ο οποίος εκπροσωπεί τον κατασκευαστή στον οποίο απευθύνεται η κοινοποίηση των προσωρινών υπολογισμών και δεδομένων.

Τα ονόματα και οι διευθύνσεις που αναφέρονται στο στοιχείο γ) θεωρούνται δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725.

#### Άρθρο 6

##### Γνωστοποίηση σφαλμάτων στα δεδομένα που χρησιμοποιούνται για τους προσωρινούς υπολογισμούς

1. Όταν ένας κατασκευαστής επαληθεύει τα προσωρινά δεδομένα σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο του άρθρου 7 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, χρησιμοποιεί το σύνολο δεδομένων που παρέχεται για τον σκοπό αυτόν από τον ΕΟΠ.

2. Σε περίπτωση που εντοπίζεται σφάλμα στο σύνολο δεδομένων, ο κατασκευαστής το διορθώνει, όταν αυτό είναι εφικτό, επισημαίνοντας σε χωριστή καταχώριση στο σύνολο δεδομένων για κάθε καταγραφή οχήματος, με τίτλο «Παρατηρήσεις κατασκευαστή», έναν από τους ακόλουθους κωδικούς:

α) κωδικός Α, εάν ο κατασκευαστής έχει τροποποιήσει την καταγραφή·

β) κωδικός Β, εάν δεν είναι δυνατή η αναγνώριση του οχήματος από τον κατασκευαστή·

γ) κωδικός Γ, εάν το όχημα δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631·

δ) κωδικός Δ, εάν ο κατασκευαστής στον οποίο αποδίδεται ένα όχημα κατηγορίας N1 είναι ο κατασκευαστής του ολοκληρωμένου οχήματος αλλά όχι του ημιτελούς ή του πλήρους οχήματος βάσης.

Για τους σκοπούς του στοιχείου β), ένα όχημα θεωρείται μη αναγνωρίσιμο όταν ο αριθμός VIN ελλείπει ή είναι προδήλως εσφαλμένος.

3. Οι κατασκευαστές γνωστοποιούν στην Επιτροπή τυχόν σφάλματα, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, μεταφορώνοντας διορθωμένο το πλήρες σύνολο δεδομένων στο BDR. Αποστέλλουν επίσης προς ενημέρωση ηλεκτρονικό αντίγραφο της γνωστοποίησης στις ακόλουθες διευθύνσεις ηλεκτρονικού ταχυδρομείου:

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

και

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

4. Οι κατασκευαστές μεριμνούν ώστε τα αιτήματα της Επιτροπής ή του ΕΟΠ για διευκρινίσεις των διορθώσεων να εξετάζονται χωρίς καθυστέρηση από τους αρμόδιους επικοινωνίας των κατασκευαστών που έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 5 στοιχείο γ) του παρόντος κανονισμού.

5. Σε περίπτωση που ένας κατασκευαστής δεν γνωστοποιήσει στην Επιτροπή τυχόν σφάλματα πριν από τη λήξη της προθεσμίας των τριών μηνών που προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, οι προσωρινές τιμές που γνωστοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 4 του εν λόγω κανονισμού θεωρούνται οριστικές.

#### Άρθρο 7

##### Υποβολή δεδομένων σχετικά με ολοκληρωμένα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα

Οι κατασκευαστές οχημάτων βάσης σύμφωνα με το παράρτημα III σημείο 1.2.2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 διαβιβάζουν τα δεδομένα που αναφέρονται στο εν λόγω σημείο μέσω ηλεκτρονικής διαβίβασης δεδομένων στο BDR, το αργότερο εντός τριών μηνών από την κοινοποίηση των προσωρινών δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 4 του παρόντος κανονισμού.

### Άρθρο 8

#### Υποβολή εκπομπών CO<sub>2</sub> NEDC για τους σκοπούς του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631

1. Κάθε κατασκευαστής καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομούνται κατά τα ημερολογιακά έτη 2021 ή 2022 με μετρηθείσες τιμές CO<sub>2</sub> NEDC κατώτερες των 50 g CO<sub>2</sub>/km, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153, υποβάλλει τις εν λόγω μετρηθείσες τιμές CO<sub>2</sub> NEDC στην Επιτροπή μαζί με τη γνωστοποίηση που αναφέρεται στο άρθρο 6 του παρόντος κανονισμού.
2. Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει από τον κατασκευαστή να παράσχει τα σχετικά πιστοποιητικά συμμόρφωσης και πιστοποιητικά έγκρισης τύπου τα οποία τεκμηριώνουν τις τιμές εκπομπών CO<sub>2</sub> που υποβλήθηκαν.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

#### ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΣΕ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

### Άρθρο 9

#### Συλλογή και υποβολή δεδομένων σε πραγματικές συνθήκες από τους κατασκευαστές

1. Οι κατασκευαστές συλλέγουν δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες μαζί με τους αριθμούς VIN των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται από την 1η Ιανουαρίου 2021 και είναι εξοπλισμένα με συσκευές παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και/ή ενέργειας επί οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 4α του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151, εκτός εάν ο ιδιοκτήτης του οχήματος αρνηθεί ρητά να καταστήσει τα εν λόγω δεδομένα διαθέσιμα στον κατασκευαστή ή στον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο ή εξουσιοδοτημένο επισκευαστή του.

2. Όταν τα δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες και οι αριθμοί VIN δεν συλλέγονται από τον κατασκευαστή μέσω απευθείας διαβίβασης δεδομένων, ο κατασκευαστής διασφαλίζει ότι τα δεδομένα συλλέγονται και διαβιβάζονται σε αυτόν από τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο ή τον εξουσιοδοτημένο επισκευαστή του κάθε φορά που το όχημα προσέρχεται για συντήρηση ή επισκευές ή για οποιαδήποτε άλλη παρέμβαση και γίνεται ανάγνωση δεδομένων από τη σειριακή θύρα των ενσωματωμένων συστημάτων διάγνωσης του οχήματος. Η διάταξη ή το εργαλείο σάρωσης που χρησιμοποιείται έχει τη δυνατότητα ανάγνωσης των δεδομένων καθώς αυτά καταγράφονται στη συσκευή παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και/ή ενέργειας επί οχήματος. Η ανάγνωση των δεδομένων παρέχεται δωρεάν και δεν υπόκειται σε ειδικούς όρους.

Ο κατασκευαστής και, κατά περίπτωση, ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος ή επισκευαστής του εξασφαλίζουν ότι χρησιμοποιούνται ασφαλή μέσα επικοινωνίας για τη συλλογή των VIN.

3. Την 1η Απριλίου κάθε έτους, με ισχύ από το 2022, κάθε κατασκευαστής υποβάλλει στην Επιτροπή τα δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες και τους αριθμούς VIN που συλλέχθηκαν κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, όπως προσδιορίζεται στον πίνακα 1 του παραρτήματος, με μεταφόρτωσή τους στο BDR.

Σε περίπτωση που κατά το ίδιο ημερολογιακό έτος ο κατασκευαστής συλλέξει πολλαπλές καταγραφές που αφορούν τον ίδιο αριθμό VIN, τα δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες που θα υποβληθούν είναι η καταγραφή που δηλώνει τη μεγαλύτερη συνολική διανυθείσα απόσταση. Τα δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες για συγκεκριμένο όχημα συλλέγονται για μέγιστη περίοδο 15 ετών από την ημερομηνία κατά την οποία τα δεδομένα για το εν λόγω όχημα υποβλήθηκαν για πρώτη φορά στον ΕΟΠ.

Όταν ο κατασκευαστής ισχυρίζεται ότι η υποβολή δεδομένων σε πραγματικές συνθήκες δεν είναι δυνατή ή είναι δυνατή μόνο εν μέρει, προβαίνει σε σχετική δήλωση προς την Επιτροπή και παρέχει τους σχετικούς λόγους. Η δήλωση και η αιτιολόγηση μεταφορτώνονται στο BDR.

4. Οι παράγραφοι 1, 2 και 3 δεν εφαρμόζονται σε κατασκευαστές με μικρή παραγωγή, όπως οι κατασκευαστές που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 11 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151.

### Άρθρο 10

#### Συλλογή και υποβολή δεδομένων σε πραγματικές συνθήκες από τα κράτη μέλη

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα όργανα ή φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 της οδηγίας 2014/45/ΕΕ συλλέγουν δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες και αριθμούς VIN από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται από την 1η Ιανουαρίου 2021 και είναι εξοπλισμένα με συσκευές παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και/ή ενέργειας επί οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 4α του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151.

Με ισχύ από τις 20 Μαΐου 2023, τα δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες μαζί με τους αριθμούς VIN συλλέγονται όταν τα οχήματα υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας 2014/45/ΕΕ, εκτός εάν ο ιδιοκτήτης του οχήματος αρνηθεί ρητά να καταστήσει τα εν λόγω δεδομένα διαθέσιμα.

Για την ανάγνωση των δεδομένων σε πραγματικές συνθήκες χρησιμοποιείται διάταξη που συνδέεται με την ηλεκτρονική διεπαφή του οχήματος, όπως η συσκευή σάρωσης που αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2014/45/ΕΕ. Η διάταξη σάρωσης που χρησιμοποιείται έχει τη δυνατότητα ανάγνωσης των δεδομένων καθώς αυτά καταγράφονται στη συσκευή παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και/ή ενέργειας επί οχήματος.

2. Με ισχύ από το 2022, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες, μαζί με τους αριθμούς VIN, όπως προσδιορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος, τα οποία συλλέχθηκαν το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, υποβάλλονται ετησίως στην Επιτροπή την 1η Απριλίου, με μεταφόρτωση των δεδομένων αυτών στο CDR. Όταν τα εν λόγω δεδομένα δεν είναι διαθέσιμα, μεταφορτώνεται στο CDR σχετική δήλωση, στην οποία παρατίθενται οι λόγοι για τους οποίους δεν είναι διαθέσιμα τα δεδομένα.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες για συγκεκριμένο όχημα συλλέγονται για μέγιστη περίοδο 15 ετών από την ημερομηνία κατά την οποία τα δεδομένα για το εν λόγω όχημα υποβλήθηκαν για πρώτη φορά στον ΕΟΠ.

Τα κράτη μέλη και τα όργανα και οι φορείς που είναι αρμόδιοι για τη συλλογή των VIN εξασφαλίζουν ότι χρησιμοποιούνται ασφαλή μέσα επικοινωνίας για την εν λόγω συλλογή.

#### Άρθρο 11

#### **Υποχρεώσεις σχετικά με την προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα**

1. Οι οντότητες που παρατίθενται κατωτέρω και είναι υπεύθυνες για τη συλλογή των αριθμών VIN μαζί με τα δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες απευθείας από τα οχήματα, θεωρούνται, ως προς τη συλλογή και επεξεργασία των αριθμών VIN, υπεύθυνοι επεξεργασίας των σχετικών δεδομένων κατά την έννοια του άρθρου 4 σημείο 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679:

- α) οι κατασκευαστές, στην περίπτωση απευθείας διαβίβασης δεδομένων από τα οχήματα στον κατασκευαστή·
- β) οι εξουσιοδοτημένοι αντιπρόσωποι ή εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές·
- γ) τα όργανα ή οι φορείς που είναι υπεύθυνοι για τον τεχνικό έλεγχο.

Οι οντότητες αυτές μεριμνούν ώστε να τηρούν την υποχρέωση παροχής πληροφοριών στους ιδιοκτήτες των οχημάτων υπό την ιδιότητα αυτών ως υποκειμένων των δεδομένων, όπως ορίζεται στο άρθρο 13 του εν λόγω κανονισμού.

2. Όταν οι αριθμοί VIN έχουν ληφθεί έμμεσα από τον ιδιοκτήτη του οχήματος για τους σκοπούς των άρθρων 3, 9 ή 10, τα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, οι κατασκευαστές, υπό την ιδιότητά τους ως υπεύθυνοι επεξεργασίας των δεδομένων, μεριμνούν ώστε να τηρούν την υποχρέωση παροχής πληροφοριών στους ιδιοκτήτες των οχημάτων, όπως ορίζεται στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679.

3. Ο ΕΟΠ και η Επιτροπή, όσον αφορά τη συλλογή και επεξεργασία των VIN για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, θεωρούνται υπεύθυνοι επεξεργασίας δεδομένων με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725.

4. Οι αριθμοί VIN και τα δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες που συλλέγονται σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 10 του παρόντος κανονισμού δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για κανέναν άλλο σκοπό πλην αυτού που ορίζεται στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631.

5. Οι αριθμοί VIN και τα δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες που συλλέγονται σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 10 μπορούν να διατηρηθούν μόνο για τα ακόλουθα χρονικά διαστήματα:

- α) από τους κατασκευαστές, έως ότου υποβληθούν σχετικές εκθέσεις για τα εν λόγω δεδομένα σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 3·
- β) από τους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους και επισκευαστές, έως ότου τα εν λόγω δεδομένα διαβιβαστούν στον κατασκευαστή σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 2·
- γ) από τα όργανα και τους φορείς που είναι υπεύθυνοι για τον τεχνικό έλεγχο, έως ότου τα εν λόγω δεδομένα διαβιβαστούν στον ΕΟΠ ή στην αρχή που έχει οριστεί από τα κράτη μέλη για την υποβολή των δεδομένων στον ΕΟΠ, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2·
- δ) από τις αρχές που έχουν οριστεί από τα κράτη μέλη για την υποβολή των δεδομένων σε πραγματικές συνθήκες στον ΕΟΠ, έως ότου υποβληθούν σχετικές εκθέσεις για τα εν λόγω δεδομένα σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2·



- ε) από τον ΕΟΠ, έως 20 έτη από την ημερομηνία πρώτης μεταφόρτωσης των δεδομένων στο BDR, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 3, ή στο CDR, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2.

### Άρθρο 12

#### Δημοσίευση δεδομένων σε πραγματικές συνθήκες

Με ισχύ από τον Δεκέμβριο του 2022, η Επιτροπή δημοσιεύει κάθε έτος ανωνυμοποιημένα και συγκεντρωτικά σύνολα δεδομένων, τα οποία επιμερίζονται, αφενός, μεταξύ των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που λειτουργούν με κινητήρες εσωτερικής καύσης και, αφετέρου, των εξωτερικά φορτιζόμενων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων (OVC-HEV) των ιδίων κατηγοριών, συμπιεραμιγνόμενων των ακόλουθων δεδομένων ανά κατασκευαστή:

- α) μέση κατανάλωση καυσίμου (l/100 km) βάσει των δεδομένων που υποβλήθηκαν σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 10·
- β) μέση κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (kWh/100 km) βάσει των δεδομένων που υποβλήθηκαν σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 10·
- γ) μέσες εκπομπές CO<sub>2</sub> (g/km) βάσει των δεδομένων που υποβλήθηκαν σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 10·
- δ) διαφορά μεταξύ της μέσης κατανάλωσης καυσίμου που αναφέρεται στο στοιχείο α) και του μέσου όρου των τιμών κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης για τα ίδια οχήματα για τα οποία υποβλήθηκαν δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες·
- ε) η διαφορά μεταξύ της μέσης κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας που αναφέρεται στο στοιχείο β) και του μέσου όρου των τιμών κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης για τα ίδια οχήματα για τα οποία υποβλήθηκαν δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες·
- στ) διαφορά μεταξύ των μέσων εκπομπών CO<sub>2</sub> (g/km) που υπολογίζονται σύμφωνα με το σημείο γ) και του μέσου όρου των τιμών εκπομπής CO<sub>2</sub> που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης για τα ίδια οχήματα για τα οποία υποβλήθηκαν δεδομένα σε πραγματικές συνθήκες.

Τα στοιχεία β) και ε) εφαρμόζονται μόνο για τα OVC-HEV.

### Άρθρο 13

#### Επανεξέταση

Η Επιτροπή, βάσει της αξιολόγησης που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, επανεξετάζει την εφαρμογή των άρθρων 9 έως 12 του παρόντος κανονισμού, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τα εξής:

- α) τον αριθμό οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με διατάξεις απευθείας διαβίβασης δεδομένων·
- β) την ανάγκη συνεχιζόμενης παρακολούθησης και υποβολής δεδομένων σε πραγματικές συνθήκες από τους κατασκευαστές·
- γ) το χρονικό διάστημα κατά το οποίο είναι αναγκαία η παρακολούθηση και υποβολή δεδομένων σε πραγματικές συνθήκες·
- δ) το κατάλληλο επίπεδο συγκέντρωσης δεδομένων τα οποία θα δημοσιευτούν από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 12 του παρόντος κανονισμού.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

#### ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΔΟΚΙΜΕΣ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ (ΕΕ) 2017/1151

### Άρθρο 14

#### Δεδομένα δοκιμών

1. Οι αρχές έγκρισης τύπου διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα που προσδιορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος καταγράφονται για κάθε δοκιμή τύπου 1 που εκτελείται σύμφωνα με το παράρτημα XXI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151.

2. Τα δεδομένα που καταγράφονται μεταφορτώνονται σε κρυπτογραφημένη μορφή στον διακομιστή της Επιτροπής που χρησιμοποιείται ειδικά για τον σκοπό αυτόν. Όταν τα δεδομένα μεταφορτωθούν σωστά, ο διακομιστής της Επιτροπής αποστέλλει αποδεικτικό παραλαβής στην οντότητα που πραγματοποίησε τη μεταφόρτωση.

3. Τα δεδομένα δοκιμών δεν δημοσιεύονται.

#### Άρθρο 15

##### **Κατάργηση**

1. Οι εκτελεστικοί κανονισμοί (ΕΕ) αριθ. 1014/2010 και (ΕΕ) αριθ. 293/2012 καταργούνται από την 1η Μαρτίου 2021.
2. Οι εκτελεστικοί κανονισμοί (ΕΕ) 2017/1152 και (ΕΕ) 2017/1153 καταργούνται από την 1η Ιανουαρίου 2025.

#### Άρθρο 16

##### **Έναρξη ισχύος**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 4 Μαρτίου 2021.

Για την Επιτροπή  
Η Πρόεδρος  
Ursula VON DER LEYEN

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## 1. Συλλογή και υποβολή δεδομένων σε πραγματικές συνθήκες και αριθμών VIN σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 10

Πίνακας 1

## Δεδομένα που πρέπει να υποβάλλονται σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 10

Παράμετρος	Μονάδα	Οχήματα κατηγοριών M1 και N1	
		Οχήματα με κινητήρα αμιγώς εσωτερικής καύσης και μη εξωτερικά φορτιζόμενα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα <sup>(1)</sup>	Εξωτερικά φορτιζόμενα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα <sup>(2)</sup>
Αναγνωριστικός αριθμός οχήματος	-	√	√
Συνολικό καταναλωθέν καύσιμο (διάρκειας ζωής)	l	√	√
Συνολική διανυθείσα απόσταση (διάρκειας ζωής)	km	√	√
Συνολικό καταναλωθέν καύσιμο σε λειτουργία εξάντλησης φόρτισης (διάρκειας ζωής)	l	-	√
Συνολικό καταναλωθέν καύσιμο σε επιλέξιμη από τον οδηγό λειτουργία αύξησης φόρτισης (διάρκειας ζωής)	l	-	√
Συνολική διανυθείσα απόσταση σε λειτουργία εξάντλησης φόρτισης με σβηστό κινητήρα (διάρκειας ζωής)	km	-	√
Συνολική διανυθείσα απόσταση σε λειτουργία εξάντλησης φόρτισης με τον κινητήρα σε λειτουργία (διάρκειας ζωής)	km	-	√
Συνολική διανυθείσα απόσταση σε επιλέξιμη από τον οδηγό λειτουργία αύξησης φόρτισης (διάρκειας ζωής)	km	-	√
Συνολική ενέργεια δικτύου στον συσσωρευτή (διάρκειας ζωής)	kWh	-	√

<sup>(1)</sup> Κίνηση αποκλειστικά με πετρελαϊκό ντίζελ, βιοντίζελ, βενζίνη, αιθανόλη ή οποιονδήποτε συνδυασμό αυτών των καυσίμων

<sup>(2)</sup> Κίνηση με ηλεκτρικό ρεύμα και πετρελαϊκό ντίζελ, βιοντίζελ, βενζίνη ή αιθανόλη

## 2. Υποβολή δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 14

Οι παράμετροι που παρατίθενται κατωτέρω υποβάλλονται για κάθε οικογένεια παρεμβολής, δηλαδή για όχημα υψηλών τιμών (VH) και, κατά περίπτωση, για όχημα χαμηλών τιμών (VL) ή όχημα M, για δοκιμές τύπου 1 που εκτελούνται σύμφωνα με το παράρτημα XXI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151.

Εκτός εάν αναγράφεται διαφορετικά στον πίνακα 2, όταν εκτελούνται περισσότερες από μία δοκιμές τύπου 1 οχήματος υψηλών τιμών ή οχήματος χαμηλών τιμών, τα δεδομένα των δοκιμών υποβάλλονται σύμφωνα με τα εξής:

- στην περίπτωση δύο δοκιμών τύπου 1, τα δεδομένα δοκιμής για τη δοκιμή τύπου 1 με τις υψηλότερες μετρηθείσες εκπομπές CO<sub>2</sub> (συνδυασμένος κύκλος)
- στην περίπτωση τριών δοκιμών τύπου 1, τα δεδομένα δοκιμής για τη δοκιμή τύπου 1 με τη διάμεση τιμή για τις μετρηθείσες εκπομπές CO<sub>2</sub> (συνδυασμένος κύκλος).

Πίνακας 2

## Δεδομένα δοκιμών τύπου 1

Αριθ.	Παράμετροι	Μονάδα	Πηγή [εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, κάθε παραπομπή αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151]	Παρατηρήσεις
1	Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας παρεμβολής	-	Σημείο 0, τμήμα II του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου, του προσαρτήματος 4 του παραρτήματος I.	Παρέχονται δεδομένα για κάθε οικογένεια παρεμβολής με έγκριση τύπου
2	Μητρικός αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας παρεμβολής (εφόσον έχει εφαρμογή)	-	-	Αναφέρετε τον μητρικό αναγνωριστικό αριθμό οικογένειας παρεμβολής, εάν τα δεδομένα δοκιμών έχουν προσδιοριστεί για άλλη οικογένεια παρεμβολής
3	Επέκταση έγκρισης τύπου	-	Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ	0 = Όχι   1 = Ναι — εάν η δοκιμή εκτελείται με σκοπό την επέκταση έγκρισης τύπου
4	Τύπος πρόωσης	-		Αμιγώς ICEV, OVC-HEV, NOVC-HEV
5	Κατηγορία και κλάση οχήματος		Σημείο 0.4 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	M1 ή N1 κλάση 1, 2 ή 3
6	Τύπος ανάφλεξης		Σημείο 3.2.1.1 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	Επιβαλλόμενη ανάφλεξη ή ανάφλεξη με συμπίεση
7	Αριθμός κυλίνδρων	-	Σημείο 3.2.1.2 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	Αριθμός, εάν δεν δίνεται, η προκαθορισμένη τιμή είναι 4
8	Χρονισμός κινητήρα	mm	Σημείο 3.2.1.2.2 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	
9	Κυβισμός κινητήρα	cm <sup>3</sup>	Σημείο 3.2.1.3 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	
10	Ονομαστική ισχύς κινητήρα	kW	Σημείο 3.2.1.8 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	
11	Στροφές κινητήρα στην ονομαστική ισχύ κινητήρα	min <sup>-1</sup>	Σημείο 3.2.1.8 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	Στροφές κινητήρα στη μέγιστη καθαρή ισχύ
12	Τύπος καυσίμου	-	Σημείο 3.2.2.1 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	Ντίζελ/βενζίνη/υγραέριο (LPG)/φυσικό αέριο (NG) ή βιομεθάνιο/αιθανόλη (E85)/βιοντίζελ/υδρογόνο
13	Όχημα δύο καυσίμων	-	Σημείο 3.2.2.4 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	0 = Όχι   1 = Ναι Στην περίπτωση οχημάτων δύο καυσίμων, τα αποτελέσματα των δοκιμών παρέχονται και για τους δύο τύπους καυσίμων (2 υποδείγματα εισόδου)

14	Μέγιστη παραγόμενη ισχύς κάθε ηλεκτροκινητήρα (P0, P1, P2, P2 planetary, P3, ή P4) (*)	kW	Σημείο 3.3.1.1.1 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	OVC-HEV και NOVC-HEV
15	Αριθμός κυψελών REESS	-	Σημείο 3.3.2.1 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	OVC-HEV και NOVC-HEV
16	Χωρητικότητα συσσωρευτή λειτουργίας	Ah	Σημείο 3.4.4.5 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	Χωρητικότητα συσσωρευτή χαμηλής τάσης
17	Ονομαστική τάση εναλλάκτη	V	Σημείο 3.4.4.5 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	Ονομαστική τάση εναλλάκτη (υποχρεωτική για αμιγώς ICEV)
18	Διαστάσεις ελαστικών (εμπρός/πίσω)	-	Σημείο 3.5.7.1 «Παράμετροι του υπό δοκιμή οχήματος» του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	Κωδικός ελαστικών (π.χ. P195/55R1685H) των ελαστικών του υπό δοκιμή οχήματος
19	Συντελεστής αντίστασης F0 κατά την πορεία επί οδού	N	Σημείο 3.5.7.1 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	VH και VL (εφόσον έχει εφαρμογή)
20	Συντελεστής αντίστασης F1 κατά την πορεία επί οδού	N/(km/h)	Σημείο 3.5.7.1 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	VH και VL (εφόσον έχει εφαρμογή)
21	Συντελεστής αντίστασης F2 κατά την πορεία επί οδού	N/(km/h) <sup>2</sup>	Σημείο 3.5.7.1 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	VH και VL (εφόσον έχει εφαρμογή)
22	Τύπος κιβωτίου ταχυτήτων	-	Σημείο 4.5.1 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	Αυτόματο/χειροκίνητο/CVT/πλανητικό
23	Εσωτερικές σχέσεις του κιβωτίου ταχυτήτων	-	Σημείο 4.6 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	Για κάθε σχέση μετάδοσης χωριστά
24	Τελική/-ές σχέση/-εις μετάδοσης	-	Σημείο 4.6 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	Εάν το όχημα διαθέτει περισσότερες από μία τελικές σχέσεις μετάδοσης, αναγράφονται οι τιμές για κάθε σχέση μετάδοσης χωριστά
25	Τιμές περιθωρίου ασφαλείας (ASM)	%	Σημείο 4.6.1.7.1 του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I	Υποβολή τιμών όταν χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό αλλαγών σχέσεων μετάδοσης
26	Κινητήριοι τροχοί	-	Σημείο 1.7 του προσαρτήματος 4 του παραρτήματος I	Κίνηση στους δύο τροχούς, κίνηση στους τέσσερις τροχούς.
27	Εκπομπές CO <sub>2</sub> σε κατάσταση εξάντλησης φόρτισης (συνδυασμένος κύκλος)	g CO <sub>2</sub> /km	Σημείο 2.5.3.2 του προσαρτήματος 4 του παραρτήματος I	Μόνο OVC-HEV Στην περίπτωση 2 ή 3 δοκιμών, παρέχονται όλα τα αποτελέσματα των μετρήσεων.
28	Εκπομπές CO <sub>2</sub> σταθμισμένες σε συνδυασμένο κύκλο (μετρηθείσες)	g CO <sub>2</sub> /km	Σημείο 2.5.3.3 του προσαρτήματος 4 του παραρτήματος I	Μόνο OVC-HEV. Στην περίπτωση 2 ή 3 δοκιμών, παρέχονται όλα τα αποτελέσματα των μετρήσεων.
29	Εκπομπές CO <sub>2</sub> σταθμισμένες σε συνδυασμένο κύκλο (δηλούμενη)	g CO <sub>2</sub> /km	Σημείο 2.5.3.3 του προσαρτήματος 4 του παραρτήματος I	Μόνο OVC-HEV

30	Ισοδύναμη συνολική ηλεκτρική αυτονομία (EAER) (συνδυασμένος κύκλος)	km	Σημείο 2.5.3.7.2 (EAER) του προσαρτήματος 4 του παραρτήματος I	Μόνο OVC-HEV
31	Κινητήρας σε στροφές βραδυπορίας	min <sup>-1</sup>	Σημείο 1.1.2 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	Στροφές βραδυπορίας υπό θερμές συνθήκες
32	Συντελεστές Willans για κινητήρες εσωτερικής καύσης ICE για εκπομπές CO <sub>2</sub>	g CO <sub>2</sub> /MJ	Σημείο 1.1.3 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	Τιμή σύμφωνα με τον πίνακα 3 του προσαρτήματος 2 του υποπαραρτήματος 6 που χρησιμοποιείται για διόρθωση RCB
33	Ικανότητα REESS έλξης	Ah	Σημείο 1.1.10 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	OVC-HEV και NOVC-HEV
34	Τύπος τεχνολογίας REESS έλξης	-	Σημείο 1.1.10 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	OVC-HEV και NOVC-HEV
35	Ονομαστικές τιμές ή τιμές χρονοσειράς τάσης REESS έλξης	V	Σημείο 1.1.10 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	OVC-HEV και NOVC-HEV Ονομαστικές τιμές ή τιμές χρονοσειράς που χρησιμοποιούνται για τη δοκιμή (20 Hz)
36	Μάζα δοκιμής	kg	Σημείο 1.2.1, για όχημα VH, και σημείο 1.3.1, για όχημα VL, του προσαρτήματος 8α του προσαρτήματος I	VH και VL (εφόσον έχει εφαρμογή)
37	Αριθμός δυναμομετρικών αξόνων κατά τη δοκιμή	-	Σημείο 2.1 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	Διαμόρφωση δυναμομετρικής εξέδρας κατά τη δοκιμή τύπου 1 (1 ή 2 αξόνων) για οχήματα VH/VL
38	Ρεύμα εναλλάκτη [μετατροπείας συνεχούς/ συνεχούς ρεύματος (DC/DC) – πλευρά χαμηλής τάσης - σε περίπτωση NOVC και OVC-HEV)	A	Όπως μετρήθηκε στη δοκιμή τύπου 1	Πίνακας: 1 Hz, ανάλυση 0,1 A, εξωτερική συσκευή μέτρησης, συγχρονισμένη με τη δυναμομετρική εξέδρα
39	Συντελεστής αναγέννησης K <sub>i</sub> Πολλαπλασιαστικός/προσθετικός	-	Σημείο 2.1.1.2.1 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	Εκπομπές CO <sub>2</sub> για οχήματα χωρίς σύστημα περιοδικής αναγέννησης, η τιμή αυτή είναι ίση με 1.
40	Μετρηθείσα τιμή CO <sub>2</sub> στη φάση χαμηλής ταχύτητας	g CO <sub>2</sub> /km	Σημείο 2.1.1.2.1 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	Μη διορθωμένη μετρηθείσα τιμή M <sub>CO<sub>2</sub>,σ.1</sub> χαμηλής φάσης (τιμή σε κατάσταση διατήρησης φόρτισης σε περίπτωση NOVC- και OVC-HEV).
41	Μετρηθείσα τιμή CO <sub>2</sub> στη φάση μεσαίας ταχύτητας	g CO <sub>2</sub> /km	Σημείο 2.1.1.2.1 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	Μη διορθωμένη μετρηθείσα τιμή M <sub>CO<sub>2</sub>,σ.1</sub> μεσαίας φάσης (τιμή σε κατάσταση διατήρησης φόρτισης σε περίπτωση NOVC- και OVC-HEV).
42	Μετρηθείσα τιμή CO <sub>2</sub> στη φάση υψηλής ταχύτητας	g CO <sub>2</sub> /km	Σημείο 2.1.1.2.1 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	Μη διορθωμένη μετρηθείσα τιμή M <sub>CO<sub>2</sub>,σ.1</sub> υψηλής φάσης (τιμή σε κατάσταση διατήρησης φόρτισης σε περίπτωση NOVC- και OVC-HEV).
43	Μετρηθείσα τιμή CO <sub>2</sub> σε φάση εξαιρετικά υψηλής ταχύτητας	g CO <sub>2</sub> /km	Σημείο 2.1.1.2.1 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	Μη διορθωμένη μετρηθείσα τιμή M <sub>CO<sub>2</sub>,σ.1</sub> εξαιρετικά υψηλής φάσης (τιμή σε κατάσταση διατήρησης φόρτισης σε περίπτωση NOVC- και OVC-HEV).

44	Μετρηθείσα τιμή CO <sub>2</sub> (συνδυασμένος κύκλος)	g CO <sub>2</sub> /km	Σημείο 2.1.1.2.1 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	Μη διορθωμένη μετρηθείσα τιμή M <sub>CO<sub>2</sub>c.1</sub> πλήρους κύκλου (τιμή σε κατάσταση διατήρησης φόρτισης σε περίπτωση NOVC- και OVC-HEV). Στην περίπτωση 2 και 3 δοκιμών, παρέχονται όλα τα αποτελέσματα των μετρήσεων.
45	Μετρηθείσα διορθωμένη τιμή CO <sub>2</sub> (συνδυασμένος κύκλος)	g CO <sub>2</sub> /km	Σημείο 2.1.1.2.1 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	Μετρηθείσα τιμή εκπομπών CO <sub>2</sub> σε συνδυασμένο κύκλο για όχημα Η και L M <sub>CO<sub>2</sub>c.5</sub> . Στην περίπτωση 2 ή 3 δοκιμών, παρέχονται όλα τα διορθωμένα αποτελέσματα των μετρήσεων. Στην περίπτωση OVC-HEV και NOVC-HEV, πρόκειται για κατάσταση διατήρησης φόρτισης
46	Δηλούμενη τιμή CO <sub>2</sub>	g CO <sub>2</sub> /km	Σημείο 2.1.1.2.1 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	Τιμή δηλούμενη από τον κατασκευαστή
47	Συντελεστής διόρθωσης οικογένειας ATCT	-	Σημείο 2.1.1.2.2 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	Συντελεστής διόρθωσης οικογένειας ATCT (διόρθωση 14 °C)
48	Κατανάλωση καυσίμου κατά τη διάρκεια της δοκιμής τύπου 1 όπως καταγράφεται στη συσκευή παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου επί οχήματος (OBFCM)	l	Σημείο 2.1.1.3.1 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	Καύσιμο που καταναλώθηκε κατά τη δοκιμή (τιμή κατάστασης διατήρησης φόρτισης στην περίπτωση NOVC-HEV και OVC-HEV). Στην περίπτωση 2 και 3 δοκιμών, παρέχονται όλα τα αποτελέσματα.
49	Αύξων αριθμός μεταβατικού κύκλου	-	Σημείο 2.1.1.4.1.4 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	για OVC-HEV αναφέρεται ο αύξων αριθμός μεταβατικού κύκλου
50	Ονομαστική τάση του REESS	V	Σημείο 1.1.10 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	Για συσσωρευτή χαμηλής τάσης, όπως περιγράφεται στο παράρτημα XXI υποπαράρτημα 6 προσάρτημα 2
51	Διόρθωση RCB			Πραγματοποιήθηκε διόρθωση; 0 = Όχι   1 = Ναι
52	Συντελεστής διόρθωσης RCB	(g/km)/ (Wh/km)	Σημείο 2.1.1.2.1 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	NOVC-HEV και OVC-HEV
53	Κατανάλωση καυσίμου	l/100 km	Προσδιοριζόμενη σύμφωνα με το παράρτημα XXI υποπαράρτημα 7 παράγραφος 6 και με χρήση των αποτελεσμάτων για τις εκπομπές βάσει κριτηρίων και τις εκπομπές CO <sub>2</sub> από το βήμα 2 του πίνακα A7/1	Μη εξισορροπημένη κατανάλωση καυσίμου της δοκιμής τύπου 1 του οχήματος Η και, κατά περίπτωση, του οχήματος L. Στην περίπτωση δύο ή τριών δοκιμών, αναφέρονται όλες οι τιμές.
54	Χρόνος	sec	Όπως μετρήθηκε στη δοκιμή τύπου 1	Πίνακας: Δεδομένα OBD και δυναμομετρικής εξέδρας, 1 Hz

55	Προφίλ ταχύτητας (θεωρητικό)	km/h	Όπως εφαρμόστηκε στη δοκιμή τύπου 1	Πίνακας: 1 Hz, ανάλυση 0,1 km/h. Αν δεν παρέχεται, εφαρμόζεται το προφίλ ταχύτητας που ορίζεται στο παράρτημα XXI υποπάρτημα 1 σημείο 6 και συγκεκριμένα στους πίνακες A1/7-A1/9, A1/11, και A1/12
56	Προφίλ ταχύτητας (πραγματικό)	km/h	Όπως μετρήθηκε στη δοκιμή τύπου 1	Πίνακας: Δεδομένα OBD και δυναμομετρικής εξέδρας, 1 Hz και 10 Hz, ανάλυση 0,1 km/h
57	Σχέση μετάδοσης (θεωρητική)	-	Όπως εφαρμόστηκε στη δοκιμή τύπου 1 βάσει των υπολογισμών που ορίζονται στο παράρτημα XXI υποπάρτημα 2	Πίνακας: 1 Hz. Υποχρεωτική για οχήματα με χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων
58	Στροφές κινητήρα	rpm	Όπως μετρήθηκαν στη δοκιμή τύπου 1	Πίνακας: 1 Hz, ανάλυση 10 RPM από OBD
59	Θερμοκρασία ψυκτικού μέσου κινητήρα	°C	Όπως μετρήθηκε στη δοκιμή τύπου 1	Πίνακας: Δεδομένα OBD, 1 Hz, ανάλυση 1 °C
60	Ρεύμα συσσωρευτή λειτουργίας	A	Όπως μετρήθηκε στη δοκιμή τύπου 1	Πίνακας: 1 Hz, ανάλυση 0,1 A, εξωτερική συσκευή μέτρησης, συγχρονισμένη με τη δυναμομετρική εξέδρα
61	Υπολογιζόμενο φορτίο	-	Όπως μετρήθηκε στη δοκιμή τύπου 1	Πίνακας: Δεδομένα OBD, δοκιμαστική μέτρηση με 1 Hz τουλάχιστον (με δυνατότητα υψηλότερων συχνοτήτων, ανάλυση 1 %)
62	Ρεύμα REESS έλης	A	Όπως μετρήθηκε στη δοκιμή τύπου 1	Τιμές χρονοσειράς 20 Hz που χρησιμοποιήθηκαν για τη μία ή περισσότερες δοκιμές για τις οποίες επαναλήφθηκε η δειγματοληψία με 1 Hz Υποχρεωτικά για NOVC-HEV και OVC-HEV
63	Ρυθμός καυσίμου κινητήρα	g/s	Όπως μετρήθηκε στη δοκιμή τύπου 1	Στιγμιαίο σήμα που καταγράφηκε για τη δοκιμή (τιμή κατάστασης διατήρησης φόρτισης στην περίπτωση NOVC-HEV και OVC-HEV).
64	Ρυθμός καυσίμου κινητήρα	l/h	Όπως μετρήθηκε στη δοκιμή τύπου 1	Ομοίως
65	Ρυθμός καυσίμου οχήματος	g/s	Όπως μετρήθηκε στη δοκιμή τύπου 1	Ομοίως
66	Καμπύλη ισχύος με πλήρες φορτίο για ICEV	kW έναντι rpm	Δήλωση κατασκευαστή	Η καμπύλη ισχύος με πλήρες φορτίο στο εύρος στροφών κινητήρα από $n_{idle}$ έως $n_{rated}$ ή $n_{max}$ , ή $n_{dv}$ ( $n_{gymax}$ ) $\times$ $v_{max}$ , όποια τιμή είναι υψηλότερη
67	Αρχική κατάσταση φόρτισης REESS έλης	%	Δήλωση κατασκευαστή	Αρχική κατάσταση φόρτισης (SOC) του REESS έλης σε κατάσταση διατήρησης φόρτισης (για OVC-HEV και NOVC-HEV)



68	Κατανάλωση καυσίμου με κινητήρα σε στροφές βραδυπορίας	g/s	Δήλωση κατασκευαστή	Κατανάλωση καυσίμου σε στροφές βραδυπορίας υπό θερμές συνθήκες
69	Μέγιστη ισχύς εναλλάκτη	kW	Δήλωση κατασκευαστή	
70	Απόδοση εναλλάκτη	-	Δήλωση κατασκευαστή	Προκαθορισμένη τιμή = 0,67
71	Μετατροπέας ροπής	-	Δήλωση κατασκευαστή	0 = Όχι, 1 = Ναι· Το όχημα χρησιμοποιεί μετατροπέα ροπής;
72	Σχέση μετάδοσης εξοικονόμησης καυσίμου για αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων	-	Δήλωση κατασκευαστή	0 = Όχι, 1 = Ναι
73	Στροβίλοσυμπιεστής ή υπερσυμπιεστής	-	Δήλωση κατασκευαστή	0 = Όχι   1 = Ναι — Ο κινητήρας διαθέτει κάποιο είδους σύστημα φόρτισης;
74	Εκκίνηση/παύση	-	Δήλωση κατασκευαστή	0 = Όχι   1 = Ναι — Το όχημα διαθέτει σύστημα εκκίνησης/παύσης;
75	Ανάκτηση ενέργειας πέδησης	-	Δήλωση κατασκευαστή	0 = Όχι   1 = Ναι — Το όχημα διαθέτει τεχνολογίες ανάκτησης ενέργειας;
76	Ενεργοποίηση βαλβίδας μεταβλητού χρονισμού	-	Δήλωση κατασκευαστή	0 = Όχι   1 = Ναι — Ο κινητήρας διαθέτει λειτουργία ενεργοποίησης βαλβίδας μεταβλητού χρονισμού;
77	Διαχείριση θερμότητας	-	Δήλωση κατασκευαστή	0 = Όχι   1 = Ναι — Το όχημα διαθέτει τεχνολογίες για την ενεργητική διαχείριση της θερμοκρασίας στο κιβώτιο ταχυτήτων;
78	Απευθείας έγχυση (DI)/έγχυση καυσίμου από θυρίδες (PFI)	-	Δήλωση κατασκευαστή	0 = PFI   1 = DI
79	Καύση πτωχού μείγματος	-	Δήλωση κατασκευαστή	0 = Όχι   1 = Ναι — Ο κινητήρας λειτουργεί με πτωχό μείγμα;
80	Απενεργοποίηση κυλίνδρου	-	Δήλωση κατασκευαστή	0 = Όχι   1 = Ναι — Ο κινητήρας χρησιμοποιεί σύστημα απενεργοποίησης κυλίνδρου; Εάν ναι, παρακαλείσθε επίσης να αναφέρετε τους λόγους ενεργών κυλίνδρων
81	Ανακυκλοφορία καυσαερίων	-	Δήλωση κατασκευαστή	0 = Όχι   1 = Ναι — Το όχημα διαθέτει εξωτερικό σύστημα ανακυκλοφορίας καυσαερίων (EGR);
82	Φίλτρο σωματιδίων	-	Δήλωση κατασκευαστή	0 = Όχι   1 = Ναι — Το όχημα διαθέτει φίλτρο σωματιδίων;
83	Επιλεκτική καταλυτική αναγωγή	-	Δήλωση κατασκευαστή	0 = Όχι   1 = Ναι — Το όχημα διαθέτει εξωτερικό σύστημα επιλεκτικής καταλυτικής αναγωγής (SCR);
84	Καταλύτης αποθήκευσης NOx	-	Δήλωση κατασκευαστή	0 = Όχι   1 = Ναι — Το όχημα διαθέτει καταλύτη αποθήκευσης NOx;

85	Διαμόρφωση υβριδικού οχήματος (P0, P1, P2, P2 planetary, P3 ή P4) (*)	-	Δήλωση κατασκευαστή	Το όχημα διαθέτει ηλεκτροκινητήρα που χρησιμοποιείται για την κίνηση του οχήματος και την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας σε θέσεις P0, P1, P2, P2 planetary, P3 ή P4 ή σε συνδυασμό αυτών των θέσεων;
86	Μέγιστη παραγόμενη ροπή κάθε ηλεκτροκινητήρα (P0, P1, P2, P2 planetary, P3 ή P4) (*)	Nm	Δήλωση κατασκευαστή	
87	Για κάθε ηλεκτροκινητήρα, ο λόγος της ταχύτητας περιστροφής του ηλεκτροκινητήρα προς την ταχύτητα περιστροφής αναφοράς (P0, P1, P2, P2 planetary, P3 ή P4) (*)	-	Δήλωση κατασκευαστή	
88	Λειτουργία ρολαρίσματος με τον κινητήρα σε λειτουργία	-	Δήλωση κατασκευαστή	Ναι/Όχι. Το όχημα διαθέτει λειτουργία ρολαρίσματος με τον κινητήρα σε βραδυπορία (διατίθεται δυνατότητα λειτουργίας του κινητήρα σε κατάσταση βραδυπορίας κατά την κύλιση του οχήματος για την εξοικονόμηση καυσίμου);
89	Λειτουργία ρολαρίσματος με σβηστό κινητήρα	-	Δήλωση κατασκευαστή	Ναι/Όχι. Το όχημα διαθέτει λειτουργία ρολαρίσματος με σβηστό κινητήρα (διατίθεται δυνατότητα σβησίματος του κινητήρα κατά την κύλιση του οχήματος για την εξοικονόμηση καυσίμου);
90	Το όχημα είναι ημιτελές	-	Δήλωση κατασκευαστή	0 = Όχι   1 = Ναι — Το όχημα είναι ημιτελές;
91	Μάζα του οχήματος σε κατάσταση λειτουργίας	kg	Σημείο 1.1 του προσαρτήματος 4 του παραρτήματος I	MRO για VH και VL (εφόσον έχει εφαρμογή)
92	Ανώτατη ταχύτητα οχήματος	km/h	Παράμετροι επιλογής κύκλου, σημείο 1.2.3 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	Αναφέρετε αν η ανώτατη ταχύτητα (και η τιμή) χρησιμοποιήθηκε στη δοκιμή τύπου I για VH και VL (εφόσον έχει εφαρμογή)
93	Μέγιστη ταχύτητα του οχήματος	km/h	Παράμετροι επιλογής κύκλου, σημείο 1.2.3 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	Αναφέρετε τη μέγιστη ταχύτητα του οχήματος για VH και VL (εφόσον έχει εφαρμογή)
94	Πρόσθετες πληροφορίες για τον υπολογισμό αλλαγών σχέσεων μετάδοσης	min <sup>-1</sup>	Αλλαγή σχέσης μετάδοσης, σημείο 1.2.4 του προσαρτήματος 8α του παραρτήματος I	Μόνο για τα οχήματα με χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων. Πληροφορίες για την τιμή n_min drive.

(\*) P0: ο ηλεκτροκινητήρας είναι συνδεδεμένος με τον μίαντα λειτουργίας του κινητήρα και, συνεπώς, χρησιμοποιεί την ταχύτητα του κινητήρα ως ταχύτητα αναφοράς·

P1: ο ηλεκτροκινητήρας είναι συνδεδεμένος με τον στροφαλοφόρο άξονα του κινητήρα και, συνεπώς, χρησιμοποιεί την ταχύτητα του κινητήρα ως ταχύτητα αναφοράς·

---

P2: ο ηλεκτροκινητήρας είναι προσαρτημένος δεξιά και ανάντη του συστήματος μετάδοσης της κίνησης (κιβώτιο ταχυτήτων ή συνεχώς μεταβαλλόμενη σχέση μετάδοσης) και, συνεπώς, χρησιμοποιεί, την ταχύτητα περιστροφής εισόδου του συστήματος μετάδοσης της κίνησης ως ταχύτητα αναφοράς·

P2 planetary: ο ηλεκτροκινητήρας είναι συνδεδεμένος με το γρανάζι ενός πλανητικού συστήματος οδοντοτροχών που δεν είναι συνδεδεμένο με τον κινητήρα εσωτερικής καύσης ούτε με τα πλευρικά τμήματα του τελικού συστήματος μετάδοσης κίνησης, τα οποία αναφέρονται εν προκειμένω ως πλανητική πλευρά. Σε αυτή την περίπτωση, ο λόγος της ταχύτητας που πρέπει να καθοριστεί είναι ο λόγος της ταχύτητας περιστροφής του ηλεκτροκινητήρα προς την ταχύτητα περιστροφής της πλανητικής πλευράς (ταχύτητα αναφοράς) ο οποίος αντανακλά το αποτέλεσμα πολλαπλασιασμού/μείωσης ενός μειωτήρα στροφών·

P3: ο ηλεκτροκινητήρας βρίσκεται δεξιά και ανάντη του τελικού συστήματος μετάδοσης κίνησης ενός κινητήριου άξονα και χρησιμοποιεί, συνεπώς, την ταχύτητα περιστροφής εισόδου του τελικού συστήματος μετάδοσης κίνησης (αυτό περιλαμβάνει ηλεκτροκινητήρες που είναι προσαρτημένοι στο γρανάζι ενός πλανητικού φορέα στο πλευρικό τμήμα του τελικού συστήματος μετάδοσης κίνησης). Ένα όχημα μπορεί να έχει έως και δύο κινητήρες P3 [έναν για τον πρόσθιο (P3a) και έναν για τον οπίσθιο (P3b) άξονα]·

P4: ο ηλεκτροκινητήρας βρίσκεται κατάντη του τελικού συστήματος μετάδοσης κίνησης και χρησιμοποιεί, συνεπώς, την ταχύτητα των τροχών ως ταχύτητα αναφοράς. Ένα όχημα μπορεί να έχει έως και τέσσερις κινητήρες P4 (έναν για κάθε τροχό, όπου το P4a υποδεικνύει τους πρόσθιους τροχούς και το P4b τους οπίσθιους τροχούς).

---