

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2021/392,**4. märts 2021,**

milles käsitletakse sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite andmete seiret ja esitamist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2019/631 ning millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni rakendusmäärused (EL) nr 1014/2010, (EL) nr 293/2012, (EL) 2017/1152 ja (EL) 2017/1153

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrust (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011, ⁽¹⁾ ning eelkõige selle artikli 7 lõiget 7, artikli 12 lõiget 4, artikli 13 lõiget 4 ja artikli 15 lõiget 7,

ning arvestades järgmist:

- (1) Liidus registreeritud sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite andmete seire ja esitamine on olulised, et tagada määruses (EL) 2019/631 sätestatud CO₂-heite normide toimimine. Arvestades asjaolu, et seda määrust hakati kohaldama 1. jaanuaril 2020, on otstarbekas komisjoni rakendusmääruste (EL) nr 1014/2010 ⁽²⁾ ja (EL) nr 293/2012 ⁽³⁾ sätteid lihtsustada ja selgitada ning koondada need ühte rakendusmäärusesse. 2020. kalendriaasta andmete esitamisel on siiski asjakohane lubada uutel ja varem kehtestatud sätetel kuni 28. veebruarini 2021 kattuda.
- (2) Vaja on kehtestada uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite andmete seire ja esitamise kord, mida peavad järgima nii liikmesriikide pädevad asutused, tootjad kui ka komisjon ja Euroopa Keskkonnaamet (EEA).
- (3) Määruse (EL) 2019/631 artiklis 7 sätestatud seire- ja aruandlustersükkel koosneb kolmest peamisest etapist: liikmesriikide ametiasutused esitavad igal aastal komisjonile esialgsed andmed eelmisel kalendriaastal registreeritud uute sõidukite kohta; komisjon edastab need esialgsed andmed EEA toel asjaomastele tootjatele; tootjad kontrollivad andmed üle ja vajaduse korral teavitavad komisjoni andmetes esinenud vigadest, mis tuleb parandada.
- (4) Kindlaks tuleb määrata selged meetmed, mida eri osalistel peavad nende kolme etapi raames ettenähtud tähtja jooksul võtma, et tagada määruse (EL) 2019/631 artikli 9 kohaselt komisjoni avaldatud lõpliku andmekogumi stabiilsus ja usaldusväärsus. Nimetatud andmekogumi põhjal tehakse kindlaks tootja keskmine CO₂-eriheide ja selle vastavus tootja CO₂-eriheite sihttasemele.

⁽¹⁾ ELT L 111, 25.4.2019, lk 13.

⁽²⁾ Komisjoni 10. novembri 2010. aasta määrus (EL) nr 1014/2010 uute sõiduautode registreerimisandmete seire ja esitamise kohta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 443/2009 (ELT L 293, 11.11.2010, lk 15).

⁽³⁾ Komisjoni 3. aprilli 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 293/2012 uute väikeste tarbesõidukite registreerimisandmete seire ja esitamise kohta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 510/2011 (ELT L 98, 4.4.2012, lk 1).

- (5) Määruse (EL) 2019/631 artikli 12 kohaselt peab komisjon alates 2021. aastast koguma andmeid sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tegeliku kütusekulu või energiatarbimise kohta. Need andmed registreeritakse kütusekulu ja/või energiatarbimist mõõtvate pardaseadmete abil, nagu on ette nähtud komisjoni määruse (EL) 2017/1151 (*) artiklis 4a.
- (6) Sellised tegelikke olusid kajastavad andmed tuleb kokku koguda niipea, kui need on kättesaadavaks muutunud, sest oluline on võimalikult vara kindlaks teha, kuidas tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste ja tegeliku kütusekulu või energiatarbimise ning vastavate tüübikinnitusnäitajate vaheline erinevus aja jooksul muutub – see on vajalik selleks, et jälgida CO₂-heite normide tõhusust seoses sõidukite CO₂-heite vähendamise ja teavitada üldsust.
- (7) Tagamaks, et tegeliku kütusekulu ja energiatarbimise andmed oleksid võimalikult vara kättesaadavad, tuleks tootjatele nõuda, et nad koguksid neid andmeid uutelt sõiduautodelt ja väikestelt tarbesõidukitelt, mis on registreeritud alates 1. jaanuarist 2021. Neid andmeid võib koguda kas sõidukitelt tootjatele suunatud andmeedastussüsteemi kaudu või tootjate volitatud edasimüüjate ja remonditöökodade kaudu, juhul kui sõiduk on sinna remonti või hooldusse viidud ning sõiduki pardaseadmest tuleb andmeid mõnel muul eesmärgil nagunii lugeda. Kui andmed on tootjale kättesaadavaks tehtud, tuleb need edastada komisjonile, alustades neist andmetest, mis on seotud uute, liidus esimest korda 2021. aastal registreeritud sõidukitega.
- (8) Määruse (EL) 2017/1151 järgi ei kohaldata kütusekulu või energiatarbimise mõõtmiseks kasutatavate pardaseadmetega varustamise kohustust teatavate väiketootjate suhtes ning seetõttu on põhjendatud vabastada nad ka tegelikke olusid kajastavate andmete kogumise ja esitamise kohustusest. Ent see ei tähenda, et väiketootjad ei võiks soovi korral neid andmeid esitada.
- (9) Liikmesriigid peavad tegeliku kütusekulu ja energiatarbimise kohta andmeid koguma Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/45/EL (†) kohaselt tehtava tehnölevaatuuse käigus. Selle ülesande hõlbustamiseks on otstarbekas viia tegelikke olusid kajastavate andmete kogumise kohustus kooskõlla direktiivis 2014/45/EL sätestatud nõuetega, seda nii seoses tehnölevaatuuse riiklike ajakavade kehtestamise kui ka sõidukite pardadiagnostika-seadmetest jadapordi kaudu andmete lugemisega. Seega tuleks andmete kogumist alustada esimestel tehnölevaatuustel ning seda ei tohiks nõuda enne 20. mai 2023, mis on kuupäev, millest alates peavad neid ülevaatusi tegevd asutused ja ettevõtted olema varustatud eelnimetatud direktiivi kohaselt vajalike seadmetega, näiteks sobivate skanneritega. Samas ei tohiks liikmesriike takistada esitamast andmeid enne seda kuupäeva, kui nad seda soovivad.
- (10) Tootjad ja liikmesriigid peavad kalendriaasta jooksul kogutud tegelikke olusid kajastavad andmed esitama komisjonile ja EEA-le, kasutades selleks EEA kehtestatud andmeedastusmenetlust. Kui need andmed ei ole kättesaadavad – see võib juhtuda eelkõige esimestel 2021. aastale järgnevatel kalendriaastatel –, tuleb tootjatel ja liikmesriikidel sellest komisjoni teavitada ning esitada selle põhjused.
- (11) Tegeliku kütusekulu ja energiatarbimise andmed tuleb koguda koos sõiduki valmistajatehase tähisega (VIN-kood). VIN-koodi käsitatakse sõiduki registreerimise hetkest alates isikuandmete hulka kuuluvana ning seetõttu

(*) Komisjoni 1. juuni 2017. aasta määrus (EL) 2017/1151, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmetega (Euro 5 ja Euro 6) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 ja komisjoni määrust (EL) nr 1230/2012 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 692/2008 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 1).

(†) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnölevaatuust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51).

kohaldatakse selle suhtes Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2016/679⁽⁶⁾ isikuandmete kaitseks sätestatud nõudeid. VIN-koodide töötlemist määruse (EL) 2019/631 kohaldamisel tuleb vastavalt määruse (EL) 2016/679 artikli 6 lõike 1 punktile c pidada seaduslikuks. Ühtlasi tuleb täpsustada, et VIN-koodide kogumises, edastamises ja töötlemises osalevaid üksusi tuleb käsitleda nimetatud andmete vastutavate töötlejadena määruse (EL) 2016/679 artikli 4 punkti 7 tähenduses ning EEA ja komisjoni nende andmete vastutavate töötlejadena Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1725⁽⁷⁾ artikli 3 lõike 8 tähenduses. Samuti tuleks tagada, et VIN-koode kogutakse turvaliste sidekanalite kaudu ning et andmesubjekte, nimelt sõidukiomanikke, teavitatakse piisavalt kooskõlas määruse (EL) 2016/679 artiklitega 13 ja 14.

- (12) Samuti tuleb täpsustada, kuidas tohib kasutada tegelikke olusid kajastavaid andmeid ja VIN-koode ning millise ajavahemiku jooksul tohivad andmete kogumise ja esitamisega tegelevad üksused neid säilitada. Kuna eesmärk on jälgida, kuidas sõiduki tegelikud tulemused selle hinnangulise kasutusea jooksul muutuvad, tuleks ühe ja sama sõiduki kohta andmeid koguda 15 aasta vältel ning EEA peaks neid säilitama 20 aastat. Ent teised andmeid koguvad ja esitavad üksused tohiks andmeid säilitada ainult nii kaua, kui on vaja, et andmed EEA-le edastamiseks ette valmistada.
- (13) Tegelikke olusid kajastavate andmete ja VIN-koodide kogumine peab olema täiesti läbipaistev ning seetõttu peab sõidukiomanikel olema võimalus keelduda nende andmete kättesaadavaks tegemisest tootjatele või tehnoulevaatuses käigus. Tuleb märkida, et sõiduki omaniku õigus keelduda ei tulene määruse (EL) 2016/679 artiklist 21 ning keeldumist tuleks käsitleda kehtivana üksnes seoses käesoleva määruse kohaldamisega kogutud andmetega.
- (14) Määruse (EL) 2019/631 artikli 12 lõike 1 kohaselt avaldatavate andmete põhjal ei tohi olla võimalik tuvastada üksikuid sõidukeid ega juhte, vaid need andmed tuleb avaldada üksnes anonüümseks muudetud koondandmete kogumina ilma VIN-koodidele viitamata.
- (15) Tuginedes määruse (EL) 2019/631 artikli 12 lõike 3 esimeses lõigus osutatud hindamisele, peab komisjon vaatama läbi teatavad tegeliku kütusekulu ja energiatarbimise andmete seiret, esitamist ja avaldamist käsitlevate sätete aspektid, võttes muu hulgas arvesse otse sõidukitelt lähtuva andmeedastuse võimalikkust.
- (16) Et tagada tüübikinnitusandmete kättesaadavus eesmärgiga kehtestada kasutusel olevate sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite kontrollimise menetlus, nagu on sätestatud määruse (EL) 2019/631 artiklis 13, peab nende andmete kogumine vastavalt komisjoni rakendusmäärustele (EL) 2017/1152⁽⁸⁾ ja (EL) 2017/1153⁽⁹⁾ jätkuma ka pärast seda, kui nimetatud määrustest tulenev kohustus neid andmeid koguda 1. jaanuaril 2021 lõpeb.

⁽⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

⁽⁷⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist, ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 45/2001 ja otsus nr 1247/2002/EÜ (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39).

⁽⁸⁾ Komisjoni 2. juuni 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/1152, millega sätestatakse meetod regulatiivse katsemeetodi muudatusi kajastavate vastavusnäitajate määramiseks väikeste tarbesõidukite puhul ja muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 293/2012 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 644).

⁽⁹⁾ Komisjoni 2. juuni 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/1153, millega sätestatakse meetod, mille abil määratakse vastavusnäitajad, mis kajastavad regulatiivse katsemeetodi muudatusi, ning millega muudetakse määrust (EL) nr 1014/2010 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 679).

- (17) Seega peavad tüübikinnitusasutused tagama, et rakendusmääruse (EL) 2017/1151 kohaselt tehtud katsete andmed registreeritakse ja edastatakse edaspidigi komisjoni Teadusuuringute Ühiskeskusele, kasutades selle poolt ette nähtud turvalise edastamise menetlust.
- (18) Alates 1. jaanuarist 2021 ei ole enam sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heidet vaja kindlaks määrata uue Euroopa sõidutsükli põhjal, nagu on sätestatud rakendusmäärustes (EL) 2017/1152 ja (EL) 2017/1153, välja arvatud välise laadimisega hübriidelektrisõidukite puhul, mis on turule lastud hiljemalt 31. detsembril 2022, juhul kui tootja soovib kasutada määruse (EL) 2019/631 artiklis 5 sätestatud erisoodustusi.
- (19) Kuna üleminek uue Euroopa sõidutsükli põhistelt CO₂-heite normidelt määruses (EL) 2017/1151 sätestatud kergsõidukite ülemaailmsel ühtlustatud katsemenetluse põhistele normidele jõuab täielikult lõpule alles 2023. aasta lõpuks ja selle lõpparuanne esitatakse 2024. aastal iga-aastase CO₂-heite andmete seireprotsessi osana ning arvestades eelkõige ökoinnovatsiooni ja seerialõpu sõidukeid käsitlevaid sätteid, peaksid rakendusmäärused (EL) 2017/1152 ja (EL) 2017/1153 jääma jõusse 2024. aasta lõpuni.
- (20) Kooskõlas määruse (EL) 2018/1725 artikli 42 lõikega 1 konsulteeriti Euroopa Andmekaitseinspektoriga, kes esitas oma märkused 14. jaanuaril 2021.
- (21) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas kliimamuutuste komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

1. PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Reguleerimise

1. Käesolevas määruses sätestatakse liikmesriikidele ja tootjatele üksikasjalikud eeskirjad nii uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite andmete kui ka nende sõidukite tegelikus liikluses tekkiva CO₂-heite ja tegeliku kütusekulu või energiatarbimise andmete seire ja esitamise kohta.

2. Määruse (EL) 2019/631 artiklile 13 vastava kasutusel olevate sõidukite CO₂-heite kontrollimise menetluse kehtestamiseks nähakse käesoleva määrusega ette ka liikmesriikide pädevate asutuste kohustus esitada andmed, mis on registreeritud määruse (EL) 2017/1151 kohaselt tehtud tüübikinnituskatsete käigus.

Artikkel 2

Mõisted

Lisaks määruse (EL) 2019/631 artiklis 3 esitatud mõistetele kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „üksikasjalikud seireandmed“ – üksikasjalikud seireandmed, mis on esitatud määruse (EL) 2019/631 II lisa B osa 2. jaos (sõiduautode kohta) ja sama määruse III lisa C osa 2. jaos (väikeste tarbesõidukite kohta);
- b) „koondseireandmed“ – koondseireandmed, mis on esitatud määruse (EL) 2019/631 II lisa B osa 1. jaos (sõiduautode kohta) ja sama määruse III lisa C osa 1. jaos (väikeste tarbesõidukite kohta);

- c) „tegelikke olusid kajastavad andmed“ – määruse (EL) 2017/1151 XXII lisa punkti 3.1 alapunktides a ja b ning punkti 3.2 alapunktides a–g ja l osutatud andmed, mis on saadud kütusekulu ja/või energiatarbimist mõõtvatelt pardaseadmetelt.

2. PEATÜKK

ANDMETE ESITAMINE VASTAVALT MÄÄRUSE (EL) 2019/631 ARTIKLILE 7

Artikkel 3

Koondseireandmed ja üksikasjalikud seireandmed

1. Liikmesriigid tagavad koondseireandmete ja üksikasjalike seireandmete korrashoiu, kogumise, kontrollimise ja tõendamise ning nende õigeaegse edastamise komisjonile ja Euroopa Keskkonnaametile (EEA).

Liikmesriigid tagavad, et nende määratud kontaktisikud tegelevad viivitamata EEA esitatud taotlustega, milles käsitletakse edastatud andmete täpsustamist või parandamist.

2. Koondseireandmed ja üksikasjalikud seireandmed esitatakse kahe eraldi andmekogumina, üks sõiduautode kohta ja teine väikeste tarbesõidukite kohta, vastavalt määruse (EL) 2019/631 II lisa B osale ja III lisa C osale.

3. Liikmesriigid edastavad koondseireandmed ja üksikasjalikud seireandmed elektroonilise andmeedastussüsteemi kaudu EEA hallatavasse keskandmevaramusse. Kui andmed on edastatud, teavitavad liikmesriigid sellest komisjoni.

Artikkel 4

Esialgsed arvutused ja andmed

1. Komisjon koos EEA-ga tagab kooskõlas määruse (EL) 2019/631 artikli 7 lõikega 4, et iga liidus registreeritud uute sõiduautode või väikeste tarbesõidukite eest vastutavat tootjat ja heiteühendust teavitatakse nende eriheite sihttasest ja keskmist CO₂-eriheidet käsitlevatest esialgsetest arvutustest ning liikmesriikide esitatud andmetest.

2. Lõikes 1 osutatud esialgsed arvutused ja andmed tuleb esitada sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite kohta eraldi ning need peavad sisaldama kirjeid, mida saab tootja nime ja rahvusvahelise valmistaja koodi alusel omistada konkreetsele tootjale.

3. Määruse (EL) 2019/631 artikli 7 lõikes 4 osutatud andmete keskregister sisaldab kõiki liikmesriikide esitatud andmeid, välja arvatud sõidukit valmistajatehase tähiseid (VIN-koode).

VIN-koode säilitatakse EEA-s 20 aastat alates kuupäevast, kui need esimest korda EEA keskandmevaramusse või ettevõtteandmete varamusse üles laaditi.

Artikkel 5

Tootja andmed

Tootjad, kes lasevad või kavatsevad lasta liidu turule määruse (EL) 2019/631 kohaldamisalasse kuuluvaid sõiduautosid või väikesi tarbesõidukeid, esitavad komisjonile viivitamata järgmise teabe ja teavitavad kõigist selles teabes tehtavatest muudatustest:

- a) tootja nimi, mis on märgitud või mis kavatakse märkida vastavustunnistusele;
- b) rahvusvaheline valmistaja kood, mis vastab VIN-koodi kolmele esimesele sümbolile ning mis on märgitud või mis kavatakse märkida vastavustunnistusele;

- c) määruse (EL) 2019/631 artikli 7 lõike 4 teises lõigus osutatud teavitamise eesmärgil selle tootjat esindava kontaktisiku nimi ja aadress, keda tuleb teavitada esialgsetest arvutustest ja andmetest.

Punktis c osutatud nimesid ja aadresse tuleb käsitada isikuandmetena määruse (EL) 2018/1725 tähenduses.

Artikkel 6

Esialgsetes arvutustes kasutatud andmetes esinevatest vigadest teatamine

1. Kui tootja vastavalt määruse (EL) 2019/631 artikli 7 lõike 5 esimesele lõigule esialgseid andmeid üle kontrollib, kasutab ta andmekogumit, mille EEA on selleks puhuks ette näinud.
2. Kui andmekogumis tuvastatakse viga, parandab tootja selle võimaluse korral ära ja märgib iga sõidukikirje puhul eraldi kandena (pealkirjaga „Tootja märkused“) ühe järgmistest koodidest:
 - a) kood A, kui tootja on kirjet muutnud;
 - b) kood B, kui tootja ei suuda sõidukit tuvastada;
 - c) kood C, kui sõiduk ei kuulu määruse (EL) 2019/631 kohaldamisalasse;
 - d) kood D, kui tootja, kellele on määratud N1-kategooria sõiduk, on komplekteeritud sõiduki tootja, kuid ei ole mittekomplektse või komplektse baassõiduki tootja.

Punkti b puhul loetakse sõiduk tuvastamatuks siis, kui VIN-kood puudub või on see ilmselgelt vale.

3. Tootjad teavitavad komisjoni mis tahes vigadest vastavalt määruse (EL) 2019/631 artikli 7 lõikele 5, laadides ettevõtteandmete varamusse üles kogu parandatud andmekogumi. Samuti saadavad nad teavitamise eesmärgil teate elektroonilise koopia järgmistel e-posti aadressidel:

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

ja

CO₂-monitoring@eea.europa.eu

4. Tootjad tagavad, et käesoleva määruse artikli 5 punkti c kohaselt määratud kontaktisikud vastavad viivitamata komisjoni või EEA esitatud taotlustele, milles soovitakse paranduste kohta selgitusi.
5. Kui tootja ei teavita komisjoni vigadest enne määruse (EL) 2019/631 artikli 7 lõikes 5 sätestatud kolmekuulise ajavahemiku möödumist, loetakse kõnealuse määruse artikli 7 lõike 4 kohaselt teatavaks tehtud esialgsed arvutused lõplikuks.

Artikkel 7

Komplekteeritud väikeste tarbesõidukite kohta andmete esitamine

Määruse (EL) 2019/631 III lisa punktis 1.2.2 osutatud baassõiduki tootjad edastavad samas punktis nimetatud andmed elektroonilise andmeedastussüsteemi kaudu ettevõtteandmete varamusse hiljemalt kolme kuu jooksul pärast seda, kui neid on käesoleva määruse artikli 4 kohaselt esialgsetest andmetest teavitatud.

*Artikkel 8***Uuel Euroopa sõidutsükli (NEDC) põhisest CO₂-heitest teatamine määruse (EL) 2019/631 artikli 5 kohaldamisel**

1. 2021. või 2022. aastal registreeritud uute sõiduautode tootja, kelle puhul on NEDC põhjal mõõdetud CO₂-heide väiksem kui 50 g CO₂/km, nagu on sätestatud rakendusmääruse (EL) 2017/1153 artiklis 5, esitab NEDC põhjal mõõdetud CO₂-heite väärtused komisjonile koos käesoleva määruse artiklis 6 osutatud teatega.
2. Komisjon võib tootjalt nõuda, et see esitaks asjakohased vastavus- ja tüübikinnitustunnistused, mis kinnitaksid esitatud CO₂-heite väärtuste paikapidavust.

3. PEATÜKK

TEGELIKKE OLUSID KAJASTAVATE ANDMETE KOGUMINE JA ESITAMINE*Artikkel 9***Tegelikke olusid kajastavate andmete kogumine ja esitamine tootjate poolt**

1. Tootjad koguvad tegelikke olusid kajastavaid andmeid koos VIN-koodidega selliste uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite kohta, mis on registreeritud alates 1. jaanuarist 2021 ning mis on varustatud määruse (EL) 2017/1151 artikli 4a kohaste kütusekulu ja/või energiatarbimist mõõtvate pardaseadmetega, välja arvatud juhul, kui sõiduki omanik sõnaselgelt keeldub neid andmeid tootjale või tema volitatud edasimüüjale või remonditöökojale kättesaadavaks tegemast.
 2. Kui tootja ei kogu tegelikke olusid kajastavaid andmeid ja VIN-koodi sõiduki andmete otseedastussüsteemi teel, tagab tootja, et neid andmeid kogub tema volitatud edasimüüja või volitatud remonditöökoda, kes edastab need andmed talle iga kord, kui sõiduk tuuakse esindusse või töökotta hoolduse, remondi või mis tahes muul eesmärgil ning sõiduki pardadiagnostika seadmest on vaja jadapordi kaudu andmeid lugeda. Selleks kasutatav skanner või muu seade peab suutma lugeda andmeid, mis on salvestatud kütusekulu ja/või energiatarbimist mõõtvasse pardaseadmesse. Andmete lugemine on tasuta ja selle suhtes ei kohaldata mingeid eritingimusi.
- Tootja ja asjakohasel juhul tema volitatud edasimüüja või volitatud remonditöökoda peavad tagama, et VIN-koodi kogutakse turvalise sidekanalite kaudu.
3. Alates 2022. aasta 1. aprillist esitab tootja igal aastal komisjonile kõik eelmise kalendriaasta jooksul kogutud tegelikke olusid kajastavad andmed ja VIN-koodid vastavalt lisas olevale tabelile 1, laadides need üles ettevõtteandmete varamusse.

Kui tootja kogub ühel kalendriaastal sama VIN-koodi kohta mitu kirjet, tuleb esitada need tegelikke olusid kajastavad andmed, mille korral sõiduki läbisõit on suurem. Konkreetse sõiduki puhul tegelikke olusid kajastavaid andmeid kogutakse kuni 15 aasta jooksul alates kuupäevast, kui selle sõiduki andmed esimest korda EEA-le esitati.

Kui tootja väidab, et tal ei ole tegelikke olusid kajastavaid andmeid võimalik esitada või saab ta need esitada ainult osaliselt, esitab ta selle kohta komisjonile avalduse koos põhjendustega. Avaldus ja põhjendus tuleb üles laadida ettevõtteandmete varamusse.

4. Vastavalt määruse (EL) 2017/1151 artikli 15 lõikele 11 ei kohaldata käesoleva artikli lõikeid 1, 2 ja 3 väiketootjate suhtes.

*Artikkel 10***Tegelikke olusid kajastavate andmete kogumine ja esitamine liikmesriikide poolt**

1. Liikmesriigid tagavad, et direktiivi 2014/45/EL artikli 4 lõikes 2 osutatud asutused või ettevõtted koguvad tegelikke olusid kajastavaid andmeid koos VIN-koodidega selliste uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite kohta, mis on registreeritud alates 1. jaanuarist 2021 ning mis on varustatud määruse (EL) 2017/1151 artikli 4a kohaste kütusekulu ja/või energiatarbimist mõõtvate pardaseadmetega.

Alates 20. maist 2023 kogutakse tegelikke olusid kajastavaid andmeid koos VIN-koodidega siis, kui sõidukile tehakse tehnöülevaatus vastavalt direktiivi 2014/45/EL artiklile 5, välja arvatud juhul, kui sõiduki omanik sõnaselgelt keeldub neid andmeid kättesaadavaks tegemast.

Tegelikke olusid kajastavate andmete lugemiseks kasutatakse sõiduki elektroonilise liidese külge ühendatavat seadet, näiteks direktiivi 2014/45/EL III lisas osutatud skannerit. Kasutatav seade peab suutma lugeda andmeid, mis on salvestatud kütusekulu ja/või energiatarbimist mõõtvasse pardaseadmesse.

2. Alates 2022. aasta 1. aprillist esitavad liikmesriigid igal aastal komisjonile kõik eelmise kalendriaasta jooksul kogutud tegelikke olusid kajastavad andmed ja VIN-koodid vastavalt lisas olevale tabelile 1, laadides need üles keskandmevaramusse. Kui need andmed ei ole kättesaadavad, tuleb keskandmevaramusse selle kohta üles laadida teade, mis sisaldab põhjuseid, miks andmed ei ole kättesaadavad.

Liikmesriigid tagavad, et konkreetse sõiduki puhul tegelikke olusid kajastavaid andmeid kogutakse kuni 15 aasta jooksul alates kuupäevast, kui selle sõiduki andmed esimest korda EEA-le esitati.

Liikmesriigid ning VIN-koodide kogumise eest vastutavad asutused ja ettevõtted peavad tagama, et kõnealune kogumine toimub turvaliste sidekanalite kaudu.

Artikkel 11

Isikuandmete kaitsega seotud kohustused

1. Järgmisi VIN-koodide ja tegelikke olusid kajastavate, otse sõidukitelt saadud andmete kogumise eest vastutavaid üksusi käsitatakse seoses VIN-koodide kogumise ja töötlemisega nende andmete vastutavate töötlejatenä määruse (EL) 2016/679 artikli 4 punkti 7 tähenduses:

- a) tootjad, juhul kui andmed edastatakse sõidukitelt otse tootjale;
- b) volitatud edasimüüjad või remonditöökodajad;
- c) tehnöülevaatus eest vastutavad asutused või ettevõtted.

Need üksused tagavad, et nad täidavad kõnealuse määruse artiklis 13 sätestatud kohustust teavitada andmete kogumisest sõidukiomanikke kui andmesubjekte.

2. Kui artiklite 3, 9 ja 10 kohaldamiseks on VIN-koodid saadud sõidukite omanikelt kaudselt, tuleb EEA-l, liikmesriikidel ja vajaduse korral ka tootjatel kui andmete vastutavatel töötlejal tagada, et nad täidavad määruse (EL) 2016/679 artiklis 14 sätestatud kohustust sõidukiomanikke teavitada.

3. EEA-d ja komisjoni tuleb seoses käesoleva määruse kohaldamise eesmärgil VIN-koodide kogumise ja töötlemisega käsitada andmete vastutavate töötlejatenä, kelle suhtes kohaldatakse määrust (EL) 2018/1725.

4. Käesoleva määruse artiklite 9 ja 10 kohaselt kogutud VIN-koode ja tegelikke olusid kajastavaid andmeid ei tohi kasutada ühelgi muul eesmärgil, kui määruse (EL) 2019/631 artiklis 12 sätestatud.

5. Artiklite 9 ja 10 kohaselt kogutud VIN-koode ning tegelikke olusid kajastavaid andmeid võib säilitada ainult järgmistel ajavahemikel:

- a) tootjad seni, kuni need andmed on vastavalt artikli 9 lõikele 3 esitatud;
- b) volitatud edasimüüjad ja remonditöökodajad seni, kuni need andmed on artikli 9 lõike 2 kohaselt tootjale edastatud;
- c) tehnöülevaatus eest vastutavad asutused ja ettevõtted seni, kuni andmed on edastatud EEA-le või asutusele, kelle liikmesriigid on EEA-le andmeid esitama määranud, vastavalt artikli 10 lõikele 2;
- d) asutused, kelle liikmesriigid on EEA-le tegelikke olusid kajastavaid andmeid esitama määranud, seni, kuni andmed on vastavalt artikli 10 lõikele 2 esitatud;

- e) EEA seni, kuni möödub 20 aastat kuupäevast, kui andmed laaditi esimest korda üles ettevõtteandmete varamusse vastavalt artikli 9 lõikele 3 või keskandmevaramusse vastavalt artikli 10 lõikele 2.

Artikkel 12

Tegelikke olusid kajastavate andmete avaldamine

Komisjon avaldab alates 2022. aasta detsembrist igal aastal iga tootja kohta anonüümseks muudetud koondandmete kogumi, mis on jaotatud sise põlemismootoriga sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite ning samadesse kategooriatesse kuuluvate välise laadimisega hübriidelektrisõidukite vahel, sealhulgas järgmised andmed:

- a) keskmine kütusekulu (l/100 km), mis põhineb artiklite 9 ja 10 kohaselt esitatud andmetel;
- b) keskmine elektrienergia tarbimine (kWh/100 km), mis põhineb artiklite 9 ja 10 kohaselt esitatud andmetel;
- c) keskmine CO₂-heide (g/km), mis arvutatakse artiklite 9 ja 10 kohaselt esitatud andmete põhjal;
- d) erinevus punktis a osutatud keskmise kütusekulu ja nende sõidukite, mille kohta on esitatud tegelikke olusid kajastavad andmed, vastavustunnistustele märgitud keskmise kütusekulu väärtuste vahel;
- e) erinevus punktis b osutatud keskmise elektrienergia tarbimise ja nende sõidukite, mille kohta on esitatud tegelikke olusid kajastavad andmed, vastavustunnistustele märgitud keskmise elektrienergia tarbimise väärtuste vahel;
- f) erinevus punkti c kohaselt arvutatava keskmise CO₂-heide (g/km) ja nende sõidukite, mille kohta on esitatud tegelikke olusid kajastavad andmed, vastavustunnistustele märgitud keskmise CO₂-heide väärtuste vahel.

Punkte b ja e kohaldatakse üksnes välise laadimisega hübriidelektrisõidukite suhtes.

Artikkel 13

Läbivaatamine

Komisjon vaatab määruse (EL) 2019/631 artikli 12 lõike 3 esimeses lõigus osutatud hindamise alusel läbi käesoleva määruse artiklite 9–12 rakendamise, pöörates tähelepanu eelkõige järgmisele:

- a) otsest andmeedastust võimaldavate seadmetega varustatud sõidukite arv;
- b) vajadus tegelikke olusid kajastavate andmete jätkuva tootjatepoolse seire ja esitamise järele;
- c) ajavahemik, mille jooksul tuleb tegelikke olusid kajastavate andmete seiret teha ja need andmed esitada;
- d) komisjoni poolt käesoleva määruse artikli 12 kohaselt avaldatavate andmete agregeerimise piisav tase.

4. PEATÜKK

RAKENDUSMÄÄRUSE (EL) 2017/1151 KOHASILT TEHTUD KATSETEL SAADUD ANDMETE SEIRE JA ESITAMINE

Artikkel 14

Katse andmed

1. Tüübikinnitusasutused tagavad, et lisa tabelis 2 esitatud andmed salvestatakse iga 1. tüüpi katse kohta, mis on tehtud kooskõlas määruse (EL) 2017/1151 XXI lisaga.

2. Salvestatud andmed laaditakse krüpteeritud kujul üles komisjoni spetsiaalsesse serverisse. Kui andmed on õigesti üles laaditud, saadetakse üleslaadijale komisjoni serverilt selle kohta teade.
3. Katse andmeid ei avaldata.

Artikkel 15

Kehtetuks tunnistamine

1. Rakendusmäärused (EL) nr 1014/2010 ja (EL) nr 293/2012 tunnistatakse kehtetuks alates 1. märtsil 2021.
2. Rakendusmäärused (EL) 2017/1152 ja (EL) 2017/1153 tunnistatakse kehtetuks alates 1. jaanuarist 2025.

Artikkel 16

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 4. märts 2021

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

LISA

1. Tegelikke olusid kajastavate andmete ja VIN-koodide kogumine ja esitamine vastavalt artiklitele 9 ja 10

Tabel 1

Artiklite 9 ja 10 kohaselt esitatavad andmed

Parameeter	Ühik	M1- ja N1-kategooria sõidukid	
		Ainult sise põlemismootoriga sõidukid ja välise laadimiseta hübriidelektrisõidukid ⁽¹⁾	Välise laadimisega hübriidelektrisõidukid ⁽²⁾
Valmistajatehase tähis	–	√	√
Kogu kasutusea jooksul tarbitud kütus	l	√	√
Kasutusea koguläbisõit	km	√	√
Kogu kasutusea jooksul akutoiterežiimis tarbitud kütus	l	–	√
Kogu kasutusea jooksul juhi valitavas laetust suurendavas režiimis tarbitud kütus	l	–	√
Kasutusea koguläbisõit akutoiterežiimis, väljalülitatud mootoriga	km	–	√
Kasutusea koguläbisõit akutoiterežiimis, töötava mootoriga	km	–	√
Kasutusea koguläbisõit juhi valitavas laetust suurendavas režiimis	km	–	√
Kogu kasutusea jooksul aku laadimiseks tarbitud võrguenergia	kWh	–	√

⁽¹⁾ Töötavad üksnes mineraaldiislikütuse, biodiislikütuse, bensiini, etanooli või nende mis tahes kombinatsiooni jõul.

⁽²⁾ Töötavad elektri ja mineraaldiislikütuse, biodiislikütuse, bensiini või etanooli jõul.

2. Andmete esitamine vastavalt artiklile 14

Alljärgnevad parameetrid tuleb esitada määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa kohaselt tehtud 1. tüüpi katsete puhul iga interpolatsioonitüüpikonna kohta, st suurima heitega sõiduki (VH) ning vajaduse korral väikseima heitega sõiduki (VL) või keskmise heitega sõiduki kohta.

Kui tabelis 2 ei ole näidatud teisiti, esitatakse juhul, kui suurima või väikseima heitega sõidukiga tehakse rohkem kui üks 1. tüüpi katse, katseandmed järgmiselt:

- kahe 1. tüüpi katse puhul esitatakse selle katse andmed, mille korral mõõdeti suurem kombineeritud CO₂-heide;
- kolme 1. tüüpi katse puhul esitatakse selle katse andmed, mille korral mõõdeti keskmine kombineeritud CO₂-heide.

Tabel 2

1. tüüpi katse andmed

Nr	Parameetrid	Ühik	Allikas (kui ei ole täpsustatud teisiti, on kõik viited määrusele (EL) 2017/1151)	Märkused
1	Interpolatsioonitüüp-konna tunnus	–	I lisa 4. liite tüübikinnitustunnistuse II jao punkt 0	Andmed esitatakse iga kinnitatud interpolatsioonitüüp-konna kohta
2	Algne interpolatsioonitüüp-konna tunnuscode (kui see on asjakohane)	–	–	Algne interpolatsioonitüüp-konna tunnuscode märgitakse siis, kui katseandmed on määratud teise interpolatsioonitüüp-konna kohta
3	Tüübikinnituse laiendamine	–	EÜ tüübikinnitustunnistus	0 = ei 1 = jah – kui katse tehakse tüübikinnituse laiendamiseks
4	Jõuseadme liik	–		Ainult sise põlemismootoriga sõiduk (ICEV), välise laadimisega hübriidelektrisõiduk (OVC-HEV) ja välise laadimiseta hübriidelektrisõiduk (NOVC-HEV)
5	Sõiduki kategooria ja klass		I lisa 3. liite punkt 0.4	M1- või N1-kategooria 1., 2. või 3. klass
6	Süüte tüüp		I lisa 3. liite punkt 3.2.1.1	Sädesüüde või survesüüde
7	Silindrite arv	–	I lisa 3. liite punkt 3.2.1.2	Arv; kui arvu ei ole esitatud, on see vaikimisi 4
8	Kolvikäik	mm	I lisa 3. liite punkt 3.2.1.2.2	
9	Mootori töömaht	cm ³	I lisa 3. liite punkt 3.2.1.3	
10	Mootori nimivõimsus	kW	I lisa 3. liite punkt 3.2.1.8	
11	Mootori pöörlemissagedus mootori nimivõimsuse korral	min ⁻¹	I lisa 3. liite punkt 3.2.1.8	Mootori pöörlemissagedus suurima kasuliku võimsuse korral
12	Kütuseliik	–	I lisa 3. liite punkt 3.2.2.1	Diislikütus/bensiin/veeldatud naftagaas/maagaas või biometaan/etanool (E85)/biodiisel/vesinik
13	Kahekütuseline sõiduk	–	I lisa 3. liite punkt 3.2.2.4	0 = ei 1 = jah Kahekütuseliste sõidukite puhul esitatakse katsetulemused mõlema kütuseliigi kohta (2 sisendvormi)

14	Iga elektrimootori suurim väljundvõimsus (P0, P1, P2, planetaarne P2, P3 või P4) (*)	kW	I lisa 3. liite punkt 3.3.1.1.1	OVC-HEV ja NOVC-HEV
15	REESSi akuelementide arv	–	I lisa 3. liite punkt 3.3.2.1	OVC-HEV ja NOVC-HEV
16	Lisaaku mahtuvus	Ah	I lisa 3. liite punkt 3.4.4.5	Madalpingeaku mahtuvus
17	Generaatori nimipinge	V	I lisa 3. liite punkt 3.4.4.5	Generaatori nimipinge (ainult sisepõlemismootoriga sõiduki puhul kohustuslik)
18	Rehvi mõõtmed (ees/taga)	–	I lisa 3. liite punkt 3.5.7.1 (katsesõiduki näitajad)	Katsesõiduki rehvide kood (nt P195/55R1685H)
19	Sõidutakistustegur F0	N	I lisa 3. liite punkt 3.5.7.1	Suurima heitega sõiduk ja väikseima heitega sõiduk (vajaduse korral)
20	Sõidutakistustegur F1	N/(km/h)	I lisa 3. liite punkt 3.5.7.1	Suurima heitega sõiduk ja väikseima heitega sõiduk (vajaduse korral)
21	Sõidutakistustegur F2	N/(km/h) ²	I lisa 3. liite punkt 3.5.7.1	Suurima heitega sõiduk ja väikseima heitega sõiduk (vajaduse korral)
22	Käigukasti tüüp	–	I lisa 3. liite punkt 4.5.1	Automaatne/käsitõlulitusega/variaator-/planetaarkäigukast
23	Käigukasti jõuülekanearvud	–	I lisa 3. liite punkt 4.6	Iga käigu kohta eraldi
24	Peaülekande ülekanearv (-arvud)	–	I lisa 3. liite punkt 4.6	Kui sõidukil on rohkem kui üks peaülekanne, siis märgitakse väärtused iga käigu kohta eraldi
25	Täiendava ohutusvaru (ASM) väärtused	%	I lisa 3. liite punkt 4.6.1.7.1	Väärtused esitatakse siis, kui neid kasutatakse käiguvahetusarvutusteks
26	Veorattad	–	I lisa 4. liite punkt 1.7	Kahe- ja neljarattavedu
27	Summaarne CO ₂ -heite mass akutoiterežiimi puhul	g CO ₂ /km	I lisa 4. liite punkt 2.5.3.2	Ainult OVC-HEV. Kui tehakse 2 või 3 katset, siis esitatakse kõik tulemused.
28	Kaalutud ja kombineeritud CO ₂ -heite mass (mõõdetud)	g CO ₂ /km	I lisa 4. liite punkt 2.5.3.3	Ainult OVC-HEV. Kui tehakse 2 või 3 katset, siis esitatakse kõik tulemused.
29	Kaalutud ja kombineeritud CO ₂ -heite mass (deklareeritud)	g CO ₂ /km	I lisa 4. liite punkt 2.5.3.3	Ainult OVC-HEV.

30	Üksnes elektrirežiimis sõiduulatuse ekvivalent (EAER; kombineeritud)	km	I lisa 4. liite punkt 2.5.3.7.2 (EAER)	Ainult OVC-HEV.
31	Mootori pöörete arv tühikäigul	min ⁻¹	I lisa liite 8a punkt 1.1.2	Tühikäigukiirus sooja mootoriga
32	Willansi tegurid (sisepõlemismootori puhul) CO ₂ -heite puhul	g CO ₂ /MJ	I lisa liite 8a punkt 1.1.3	Väärtus esitatakse vastavalt tabelis A6.App2/3 märgitule, seda kasutatakse RCB korrigeerimiseks
33	Veoaku mahtuvus	Ah	I lisa liite 8a punkt 1.1.10	OVC-HEV ja NOVC-HEV
34	Veoaku tüüp	–	I lisa liite 8a punkt 1.1.10	OVC-HEV ja NOVC-HEV
35	Veoaku nimipinge või aegrida	V	I lisa liite 8a punkt 1.1.10	OVC-HEV ja NOVC-HEV Katses kasutatud nimi- või aegrea väärtused (20 Hz)
36	Katsemass	kg	I lisa liite 8a punkt 1.2.1 (suurima heitega sõiduk) ja punkt 1.3.1 (väikseima heitega sõiduk)	Suurima heitega sõiduk ja väikseima heitega sõiduk (vajaduse korral)
37	Veojõustendi telgede arv katse ajal	–	I lisa liite 8a punkt 2.1	Veojõustendi seadistus 1. tüüpi katse ajal (üheteljeline, kaheteljeline) suurima/väikseima heitega sõiduki puhul
38	Generaatori vool (alalisvoolumuundur – madalpinge pool; NOVC-HEV ja OVC-HEV sõidukite puhul)	A	Nii, nagu mõõdetakse 1. tüüpi katses	Väärtuste loetelu: 1 Hz, sammuga 0,1 A, välise mõõteseadmega, mis on sünkroniseeritud veojõustendiga
39	Regeneratsioonitegur K _r , korrutatavad/liidetavad	–	I lisa liite 8a punkt 2.1.1.2.1	CO ₂ -heide; kui sõidukil puuduvad perioodiliselt regenereeruvad süsteemid, on selle teguri väärtus 1.
40	CO ₂ mõõdetud näitaja väikese kiiruse faasis	g CO ₂ /km	I lisa liite 8a punkt 2.1.1.2.1	Väikese kiiruse faasi korrigeerimata mõõdetud näitaja M _{CO₂,p,1} (NOVC-HEVide ja OVC-HEVide korral aku laetust säilitavas režiimis).
41	CO ₂ mõõdetud näitaja keskmise kiiruse faasis	g CO ₂ /km	I lisa liite 8a punkt 2.1.1.2.1	Keskmise kiiruse faasi korrigeerimata mõõdetud näitaja M _{CO₂,p,1} (NOVC-HEVide ja OVC-HEVide korral aku laetust säilitavas režiimis).
42	CO ₂ mõõdetud näitaja suure kiiruse faasis	g CO ₂ /km	I lisa liite 8a punkt 2.1.1.2.1	Suure kiiruse faasi korrigeerimata mõõdetud näitaja M _{CO₂,p,1} (NOVC-HEVide ja OVC-HEVide korral aku laetust säilitavas režiimis).
43	CO ₂ mõõdetud näitaja eriti suure kiiruse faasis	g CO ₂ /km	I lisa liite 8a punkt 2.1.1.2.1	Eriti suure kiiruse faasi korrigeerimata mõõdetud näitaja M _{CO₂,p,1} (NOVC-HEVide ja OVC-HEVide korral aku laetust säilitavas režiimis).

44	CO ₂ mõõdetud näitaja (summaarne)	g CO ₂ /km	I lisa liite 8a punkt 2.1.1.2.1	Kogu tsükli korrigeerimata mõõdetud näitaja $M_{CO_2,c.1}$ (NOVC-HEVide ja OVC-HEVide korral aku laetust säilitavas režiimis). Kui tehakse 2 või 3 katset, siis esitatakse kõik mõõtmistulemused.
45	Korrigeeritud mõõdetud CO ₂ -heide (summaarne)	g CO ₂ /km	I lisa liite 8a punkt 2.1.1.2.1	H- ja L-sõiduki mõõdetud summaarne CO ₂ heide pärast kõiki kohaldatavaid korrektsioone: $M_{CO_2,c.5}$. Kui tehakse 2 või 3 katset, siis esitatakse kõik korrigeeritud mõõtmistulemused. OVC-HEVi ja NOVC-HEVi puhul on see aku laetust säilitav režiim.
46	CO ₂ deklareeritud väärtus	g CO ₂ /km	I lisa liite 8a punkt 2.1.1.2.1	Tootja deklareeritud väärtus
47	ATCT tüüpikonna parandustegur	–	I lisa liite 8a punkt 2.1.1.2.2	ATCT tüüpikonna parandustegur (14 °C parandus)
48	Kütusekulu 1. tüüpi katses, registreeritud sõidukis paikneva kütusekulu jälgimise seadmega (OBFCEM)	l	I lisa liite 8a punkt 2.1.1.3.1	Katse ajal tarbitud kütuse kogus (NOVC-HEVi ja OVC-HEVi korral aku laetust säilitavas režiimis). Kui tehakse 2 või 3 katset, siis esitatakse kõik mõõtmistulemused.
49	Üleminekufaasi viitenumber	–	I lisa liite 8a punkt 2.1.1.4.1.4	OVC-HEVi puhul märgitakse üleminekufaasi viitenumber
50	Veoaku nimipinge	V	I lisa liite 8a punkt 1.1.10	Madalpingeakude puhul XXI lisa 6. all-lisa 2. liite määratluse kohaselt
51	RCB korrigeerimine			Kas parandus on tehtud? 0 = ei 1 = jah
52	RCB parandustegur	(g/km)/(Wh/km)	I lisa liite 8a punkt 2.1.1.2.1	NOVC-HEV ja OVC-HEV
53	Kütusekulu	l/100 km	Määratakse kindlaks vastavalt XXI lisa 7. all-lisa punktile 6 ning kasutades tabeli A7/1 etapi nr 2 kriitiliste heitkoguste ja CO ₂ -heide tulemusi	Tasakaalustamata kütusekulu 1. tüüpi katse H-sõiduki ja vajaduse korral L-sõiduki puhul. Kui tehakse kaks või kolm katset, siis esitatakse kõik väärtused.
54	Aeg	s	Nii, nagu mõõdetakse 1. tüüpi katses	Väärtuste loetelu: pardadiagnostika ja veojõustendi andmed, 1 Hz

55	Kiirusprofiil (teoreetiline)	km/h	Nii, nagu kohaldatakse 1. tüüpi katses	Väärtuste loetelu: 1 Hz, sammuga 0,1 km/h. Kui andmeid ei ole esitatud, siis kasutatakse kiirusprofiili, mis on esitatud XXI lisa 1. all-lisa punktis 6, eelkõige tabelites A1/7–A1/9, A1/11 ja A1/12
56	Kiirusprofiil (tegelik)	km/h	Nii, nagu mõõdetakse 1. tüüpi katses	Väärtuste loetelu: pardadiagnostika ja veojõustendi andmed, 1 Hz ja 10 Hz, sammuga 0,1 km/h
57	Käik (teoreetiline)	–	Nii, nagu kohaldatakse XXI lisa 2. all-lisas esitatud arvutustel põhinevas 1. tüüpi katses	Väärtuste loetelu: 1 Hz. Kohustuslik käsikäigukastiga sõidukite puhul
58	Mootori pöörlemissagedus	p/min	Nii, nagu mõõdetakse 1. tüüpi katses	Väärtuste loetelu: 1 Hz, sammuga 10 p/min, kasutades pardadiagnostikat
59	Mootori jahutusvedeliku temperatuur	°C	Nii, nagu mõõdetakse 1. tüüpi katses	Väärtuste loetelu: pardadiagnostika andmed, 1 Hz, sammuga 1 °C
60	Lisaaku vool	A	Nii, nagu mõõdetakse 1. tüüpi katses	Väärtuste loetelu: 1 Hz, sammuga 0,1 A, välise mõõteseadmega, mis on sünkroniseeritud veojõustendiga
61	Arvutatud koormus	–	Nii, nagu mõõdetakse 1. tüüpi katses	Väärtuste loetelu: pardadiagnostika andmed, mõõtmine katses, värskendamine sammuga vähemalt 1 Hz (võimalik kõrgema sagedusega, eraldusteravus 1 %)
62	Veoaku vool	A	Nii, nagu mõõdetakse 1. tüüpi katses	Katse(te) 20 Hz aegrea väärtused, teisendatud sagedusele 1 Hz; kohustuslik NOVC-HEVi ja OVC-HEVi puhul
63	Mootori kütusekulu ajaühikus	g/s	Nii, nagu mõõdetakse 1. tüüpi katses	Katses registreeritud hetkesignaali (NOVC-HEVi ja OVC-HEVi korral aku laetust säilitavas režiimis).
64	Mootori kütusekulu ajaühikus	l/h	Nii, nagu mõõdetakse 1. tüüpi katses	Sama
65	Sõiduki kütusekulu ajaühikus	g/s	Nii, nagu mõõdetakse 1. tüüpi katses	Sama
66	Võimsusköver täiskoormusel sisepõlemismootoriga sõidukite puhul	kW vs. p/min	Tootja avaldus	Täiskoormuse võimsusköver mootori pöörlemissageduse vahemikus n_{idle} kuni n_{rated} või n_{max} või $n_{dv} (n_{gymax}) \times v_{max}$, olenevalt sellest, kumb on suurem
67	Veoaku alglaetus	%	Tootja avaldus	Veoaku laetuse lähteolek aku laetust säilitavas režiimis (OVC-HEVi ja NOVC-HEVi puhul)

68	Kütusekulu tühikäigul	g/s	Tootja avaldus	Kütusekulu tühikäigul sooja mootoriga
69	Generaatori suurim võimsus	kW	Tootja avaldus	
70	Generaatori kasutegur	–	Tootja avaldus	Standardväärtus = 0,67
71	Pöördemomendi muundur	–	Tootja avaldus	0 = ei, 1 = jah. Kas sõidukis on kasutusel pöördemomendi muundur?
72	Kütusesäästukäik automaatkäigukasti puhul	–	Tootja avaldus	0 = ei, 1 = jah
73	Turboülelaadur või kompressorülelaadur	–	Tootja avaldus	0 = ei 1 = jah. Kas mootoril on laadimissüsteem?
74	Käivitamis-seiskamissüsteem	–	Tootja avaldus	0 = ei 1 = jah. Kas sõidukil on käivitamis-seiskamissüsteem?
75	Pidurdusenergia tagastus	–	Tootja avaldus	0 = ei 1 = jah. Kas sõidukil on energiatagastussüsteem?
76	Muutuva faasiga klapitöö	–	Tootja avaldus	0 = ei 1 = jah. Kas mootori puhul on rakendatud muutuva faasiga klapitööd?
77	Temperatuuri juhtimise süsteem	–	Tootja avaldus	0 = ei 1 = jah. Kas sõidukil on käigukasti temperatuuri aktiivse juhtimise süsteem?
78	Otsesissepritse/kaudsissepritse	–	Tootja avaldus	0 = kaudsissepritse 1 = otsesissepritse
79	Lahjasegurežiim	–	Tootja avaldus	0 = ei 1 = jah. Kas mootor töötab lahjasegurežiimil?
80	Silindrite väljalülitus	–	Tootja avaldus	0 = ei 1 = jah. Kas mootoril on silindrite väljalülitamise süsteem? Kui jah, siis palun esitage ka aktiivsete silindrite suhtarvud.
81	Heitgaasitagastus	–	Tootja avaldus	0 = ei 1 = jah. Kas sõidukil on väline heitgaasitagastuse süsteem?
82	Tahmafilter	–	Tootja avaldus	0 = ei 1 = jah. Kas sõidukil on tahmafilter?
83	Selektiivne katalüütiline taandamine	–	Tootja avaldus	0 = ei 1 = jah. Kas sõidukil on selektiivse katalüütilise taandamise seade?
84	Katalüütilise taandamisega NOx-i püüdur	–	Tootja avaldus	0 = ei 1 = jah. Kas sõidukil on katalüütilise taandamisega NOx-i püüdur?

85	Hübriidsõiduki konfiguratsioon (P0, P1, P2, planetaarne P2, P3 või P4) (*)	–	Tootja avaldus	Kas sõidukil on elektrimasin, mida kasutatakse sõiduki liikuma panemiseks ja elektrienergia tootmiseks konfiguratsiooni P0, P1, P2, planetaarne P2, P3 või P4 või nende kombinatsiooni korral?
86	Iga elektrimasina suurim väljundpöörlemoment (P0, P1, P2, planetaarne P2, P3 või P4 korral) (*)	Nm	Tootja avaldus	
87	Iga elektrimasina puhul selle pöörlemiskiiruse ja võrdluspöörlemiskiiruse suhe (P0, P1, P2, planetaarne P2, P3 või P4 korral) (*)	–	Tootja avaldus	
88	Vabakäigufunktsioon (mootor töötab tühikäigul)	–	Tootja avaldus	Jah/ei. Kas sõidukil on tühikäigul töötava mootoriga vabakäigufunktsioon (võimaldab mootoril töötada vabakäigu korral tühikäigul, et säästa kütust)?
89	Vabakäigufunktsioon (mootor välja lülitatud)	–	Tootja avaldus	Jah/ei. Kas sõidukil on väljalülitatud mootoriga vabakäigufunktsioon (võimaldab vabakäigu korral mootori välja lülitada, et säästa kütust)?
90	Sõiduk on mittekomplektne	–	Tootja avaldus	0 = ei 1 = jah. Kas sõiduk on mittekomplektne?
91	Sõidukorras sõiduki mass	kg	I lisa 4. liite punkt 1.1	Suurima heitega ja väikseima heitega (kui see on asjakohane) sõidukorras sõiduki mass
92	Sõiduki piiratud kiirus	km/h	I lisa liite 8a punkt 1.2.3 (tsükli valiku parameetrid)	Märgitakse, kas piiratud kiirust (ja vastavat väärtust) kasutati 1. tüüpi katses suurima heitega ja väikseima heitega sõiduki puhul (kui see on asjakohane)
93	Sõiduki suurim kiirus	km/h	I lisa liite 8a punkt 1.2.3 (tsükli valiku parameetrid)	Märgitakse sõiduki suurim kiirus suurima heitega ja väikseima heitega sõiduki puhul (kui see on asjakohane)
94	Lisateave käiguvahetusarvutuse kohta	min ⁻¹	I lisa liite 8a punkt 1.2.4 (käiguvahetuspunkt)	Ainult käsikäigukastiga sõidukite puhul. Teave n_min_drive kohta.

(*) P0: elektrimasin on ühendatud mootori ülekanaliga, seega on võrdluskäiguks mootori pöörlemiskiirus;
P1: elektrimasin on ühendatud mootori väntvõlliga, seega on võrdluskäiguks mootori pöörlemiskiirus;

P2: elektrimasin on paigaldatud otse jõuülekandeseadme (käigukast või variaatorjõuülekanne) ette, seega on võrdluskiiruseks jõuülekandeseadme sisendpöörlemiskiirus;

planetaarne P2: elektrimasin on ühendatud sellise planetaarülekande hammasrattaga, mis ei ole ühendatud sisepelemismootori ega peaülekandega ja mida siin nimetatakse planetaarseks pooleks. Sellisel juhul esitatakse pöörlemiskiiruse suhtarv elektrimasina pöörlemiskiiruse ja planetaarse poole pöörlemiskiiruse (võrdluskiiruse) suhtena, mis näitab, kui palju reduktor kiirust suurendab või vähendab;

P3: elektrimasin on paigaldatud otse veovõlli peaülekande ette, seega on võrdluskiiruseks peaülekande sisendpöörlemiskiirus (ka selliste elektrimasinate korral, mis on paigaldatud planetaarülekande hammasajamile peaülekande poolele). Sõidukil võib olla kuni kaks P3-masinat (üks esiteljel (P3a) ja teine tagateljel (P3b));

P4: elektrimasin on paigaldatud peaülekande taha, seega on võrdluskiiruseks ratta pöörlemiskiirus. Sõidukil võib olla kuni neli P4-mootorit (üks iga ratta jaoks, kusjuures P4a viitab esiratastele ja P4b tagaratastele).
