

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2021/392 DE LA COMMISSION**du 4 mars 2021****concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements d'exécution (UE) n° 1014/2010, (UE) n° 293/2012, (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 de la Commission****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 ⁽¹⁾, et notamment son article 7, paragraphe 7, son article 12, paragraphe 4, son article 13, paragraphe 4, et son article 15, paragraphe 7,

considérant ce qui suit:

- (1) La surveillance et la communication des données relatives aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers immatriculés dans l'Union sont essentielles au fonctionnement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ établies dans le règlement (UE) 2019/631. Ce règlement étant applicable depuis le 1^{er} janvier 2020, il convient de simplifier et de clarifier les dispositions énoncées dans les règlements d'exécution (UE) n° 1014/2010 ⁽²⁾ et (UE) n° 293/2012 de la Commission ⁽³⁾ et de les regrouper dans un seul règlement d'exécution. Toutefois, en ce qui concerne la communication des données relatives à l'année civile 2020, il convient de permettre le chevauchement des dispositions nouvelles et existantes jusqu'au 28 février 2021.
- (2) Il est nécessaire d'établir les procédures de surveillance et de communication des données relatives aux voitures particulières neuves et aux véhicules utilitaires légers neufs devant être appliquées par les autorités compétentes des États membres et les constructeurs ainsi que par la Commission et l'Agence européenne pour l'environnement (AEE).
- (3) Le cycle de surveillance et de communication des données prévu à l'article 7 du règlement (UE) 2019/631 comporte trois étapes principales: la communication annuelle à la Commission, par les autorités compétentes des États membres, des données provisoires fondées sur les immatriculations de véhicules neufs au cours de l'année civile précédente; la transmission, par la Commission, assistée de l'AEE, de ces données provisoires aux constructeurs concernés; la vérification de ces données par les constructeurs et, si nécessaire, la notification à la Commission des corrections apportées à ces données.
- (4) Il convient de préciser clairement les mesures devant être prises dans les délais impartis par les différents acteurs au cours de ces trois étapes, de manière à garantir la robustesse et la fiabilité de l'ensemble de données final publié par la Commission conformément à l'article 9 du règlement (UE) 2019/631 et sur la base duquel sont déterminés les émissions spécifiques moyennes de CO₂ des constructeurs et le respect de leurs objectifs respectifs d'émissions spécifiques de CO₂.

⁽¹⁾ JO L 111 du 25.4.2019, p. 13.

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 1014/2010 de la Commission du 10 novembre 2010 concernant la surveillance et la communication des données relatives à l'immatriculation des voitures particulières neuves en application du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil (JO L 293 du 11.11.2010, p. 15).

⁽³⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 293/2012 de la Commission du 3 avril 2012 concernant la surveillance et la communication des données relatives à l'immatriculation des véhicules utilitaires légers neufs en application du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil (JO L 98 du 4.4.2012, p. 1).

- (5) Conformément à l'article 12 du règlement (UE) 2019/631, la Commission est tenue de recueillir, à partir de 2021, les données sur la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelle des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers qui sont enregistrées par les dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie prévus à l'article 4 bis du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission ⁽⁴⁾.
- (6) Ces données en conditions d'utilisation réelles devraient être recueillies dès qu'elles sont disponibles, car il est essentiel de déterminer le plus tôt possible comment évolue au fil du temps l'écart entre les émissions et la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles, d'une part, et les valeurs correspondantes de la réception par type, d'autre part, et ce tant pour contrôler l'efficacité des normes d'émissions de CO₂ pour la réduction des émissions de CO₂ des véhicules que pour l'information du public.
- (7) Afin de garantir la possibilité d'accéder le plus tôt possible aux données de consommation de carburant et d'énergie en conditions d'utilisation réelles, les constructeurs devraient être tenus de collecter ces données pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2021. La collecte de ces données peut se faire soit par transfert direct des données aux constructeurs à partir des véhicules, soit par l'intermédiaire des concessionnaires ou des réparateurs agréés lorsque les véhicules leur sont confiés pour un entretien ou une réparation et que les données enregistrées par les dispositifs embarqués sont lues à d'autres fins. Les données ainsi mises à la disposition d'un constructeur devraient être communiquées à la Commission, en commençant par celles relatives aux véhicules neufs immatriculés dans l'Union pour la première fois en 2021.
- (8) Conformément au règlement (UE) 2017/1151, l'obligation d'équiper les véhicules de dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant ou d'énergie ne s'applique pas à certains petits constructeurs, et il convient donc que ceux-ci soient également exemptés de l'obligation de recueillir et communiquer des données correspondant aux conditions d'utilisation réelles. Cela ne devrait toutefois pas empêcher les petits constructeurs de fournir de telles données s'ils le souhaitent.
- (9) Les États membres devraient recueillir des données relatives à la consommation de carburant et d'énergie en conditions d'utilisation réelles dans le cadre des contrôles techniques effectués conformément à la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾. Afin de faciliter cette tâche, il convient d'aligner l'obligation de collecter les données en conditions d'utilisation réelles sur les exigences énoncées dans la directive 2014/45/UE, tant en ce qui concerne les calendriers nationaux du contrôle technique que pour la lecture des données obtenues par le port série du dispositif de diagnostic embarqué des véhicules. La collecte des données devrait donc commencer dès le premier contrôle technique et ne devrait pas être exigée avant le 20 mai 2023, date à partir de laquelle les organismes et établissements effectuant ces contrôles devront être équipés des dispositifs nécessaires, tels que des outils d'analyse, conformément à ladite directive. Il convient toutefois de ne pas empêcher les États membres de fournir des données avant cette date, s'ils le souhaitent.
- (10) Les constructeurs et les États membres devraient communiquer à la Commission et à l'AEE les données en conditions d'utilisation réelles recueillies au cours d'une année civile en utilisant les procédures de transmission des données fournies par l'AEE. Si ces données ne sont pas disponibles, ce qui pourrait être le cas notamment pour les premières années civiles suivant 2021, les constructeurs et les États membres devraient en informer la Commission en justifiant l'absence de ces données.
- (11) Les données relatives à la consommation de carburant et d'énergie en conditions d'utilisation réelles devraient être collectées en même temps que le numéro d'identification du véhicule (VIN — Vehicle Identification Number). À partir du moment où un véhicule est immatriculé, le VIN est considéré comme une donnée à caractère personnel et est donc soumis aux exigences relatives à la protection de ces données énoncées dans le règlement (UE) 2016/679 du

⁽⁴⁾ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1).

⁽⁵⁾ Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).

Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾. Le traitement des VIN aux fins du règlement (UE) 2019/631 devrait être considéré comme licite en vertu de l'article 6, paragraphe 1, point c), du règlement (UE) 2016/679. Il convient en outre de spécifier que les entités participant à la collecte, à la notification et au traitement des VIN doivent être considérées comme des responsables du traitement de ces données au sens de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 et, en ce qui concerne l'AEE et la Commission, au sens de l'article 3, paragraphe 8, du règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾. Il y a également lieu de veiller à ce que les VIN soient obtenus par des moyens de communication sécurisés, et à ce que les personnes concernées, c'est-à-dire les propriétaires de véhicules, soient correctement informées conformément aux articles 13 et 14 du règlement (UE) 2016/679.

- (12) Il convient également de préciser la manière dont les données en conditions d'utilisation réelles et les VIN doivent être utilisés, ainsi que la période pendant laquelle ces données doivent être conservées par les différentes entités intervenant dans leur collecte et leur communication. L'objectif étant de suivre l'évolution des performances des véhicules en conditions d'utilisation réelles pendant leur durée de vie utile, les données devraient être collectées sur une période de 15 ans pour un même véhicule et être conservées par l'AEE pendant 20 ans. Toutefois, les autres entités qui collectent et communiquent des données ne devraient conserver celles-ci que le temps nécessaire à leur préparation en vue de leur transmission à l'AEE.
- (13) La collecte des données en conditions d'utilisation réelles et des VIN devrait être totalement transparente, et les propriétaires de véhicules devraient donc avoir la possibilité de refuser de mettre ces données à la disposition des constructeurs ou de les rendre disponibles lors des contrôles techniques. Il y a lieu de signaler que le droit du propriétaire du véhicule de s'opposer à la communication de ces données n'est pas régi par l'article 21 du règlement (UE) 2016/679, et qu'un tel refus ne devrait être recevable qu'en ce qui concerne les données collectées aux fins du présent règlement.
- (14) Les données à publier conformément à l'article 12, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/631 ne devraient pas permettre l'identification individuelle des véhicules ou des conducteurs, et devraient uniquement être publiées sous la forme d'un ensemble de données anonymisées et agrégées, sans aucune référence aux VIN.
- (15) Sur la base de l'évaluation visée à l'article 12, paragraphe 3, premier alinéa, du règlement (UE) 2019/631, la Commission devrait réexaminer certains aspects des dispositions relatives à la surveillance, à la communication et à la publication des données de consommation de carburant et d'énergie en conditions d'utilisation réelles en tenant compte, entre autres, de la disponibilité de systèmes de transfert direct des données à partir des véhicules.
- (16) Afin de garantir la disponibilité des données de la réception par type en vue de l'établissement d'une procédure de vérification des émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers en service, comme l'exige l'article 13 du règlement (UE) 2019/631, la collecte de ces données au titre des règlements d'exécution (UE) 2017/1152 ⁽⁸⁾ et (UE) 2017/1153 ⁽⁹⁾ de la Commission devrait se poursuivre même après que l'obligation de collecte de ces données au titre desdits règlements aura cessé de s'appliquer, le 1^{er} janvier 2021.

⁽⁶⁾ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

⁽⁷⁾ Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

⁽⁸⁾ Règlement d'exécution (UE) 2017/1152 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 293/2012 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 644).

⁽⁹⁾ Règlement d'exécution (UE) 2017/1153 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire et modifiant le règlement (UE) n° 1014/2010 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 679).

- (17) Les autorités compétentes en matière de réception par type devraient donc veiller à ce que les données relatives aux essais effectués conformément au règlement (UE) 2017/1151 continuent d'être enregistrées et transmises au Centre commun de recherche de la Commission au moyen de la procédure de transmission sécurisée fournie par ce dernier.
- (18) À partir du 1^{er} janvier 2021, il ne sera plus nécessaire de déterminer les émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers conformément au nouveau cycle européen de conduite (NEDC) prévu par les règlements d'exécution (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153, sauf pour les voitures électriques hybrides rechargeables de l'extérieur mises sur le marché jusqu'au 31 décembre 2022, lorsqu'un constructeur souhaitera bénéficier des bonifications prévues à l'article 5 du règlement (UE) 2019/631.
- (19) Étant donné que la transition des normes d'émission de CO₂ fondées sur le NEDC aux normes fondées sur la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers établie dans le règlement (UE) 2017/1151 ne sera totalement achevée qu'à la fin de l'année 2023, et qu'il en sera finalement fait état en 2024 dans le cadre du processus annuel de surveillance des données relatives au CO₂, et compte tenu, en particulier, des dispositions relatives aux éco-innovations et aux véhicules de fin de série, les règlements d'exécution (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 devraient rester en vigueur jusqu'à la fin de l'année 2024.
- (20) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725, et a fait part de ses observations le 14 janvier 2021.
- (21) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité des changements climatiques,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE 1

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit des règles détaillées concernant les procédures de surveillance et de communication, par les États membres et les constructeurs, des données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs, ainsi que des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant ou d'énergie de ces véhicules dans les conditions d'utilisation réelles.
2. Aux fins de l'établissement de la procédure de vérification des émissions de CO₂ des véhicules en service conformément à l'article 13 du règlement (UE) 2019/631, le présent règlement prévoit également la communication, par les autorités compétentes des États membres, de certaines données enregistrées dans le cadre des essais de réception par type effectués conformément au règlement (UE) 2017/1151.

Article 2

Définitions

Outre les définitions figurant à l'article 3 du règlement (UE) 2019/631, les définitions suivantes sont applicables:

- a) «données de surveillance détaillées»: les données de surveillance détaillées spécifiées, pour les voitures particulières, à l'annexe II, partie B, section 2, du règlement (UE) 2019/631 et, pour les véhicules utilitaires légers, à l'annexe III, partie C, section 2, dudit règlement;
- b) «données de surveillance agrégées»: les données de surveillance agrégées spécifiées, pour les voitures particulières, à l'annexe II, partie B, section 1, du règlement (UE) 2019/631 et, pour les véhicules utilitaires légers, à l'annexe III, partie C, section 1, dudit règlement;

- c) «données en conditions d'utilisation réelles»: les données visées à l'annexe XXII, points 3.1 a) et 3.1 b), et points 3.2 a) à 3.2 g) et 3.2 l), du règlement (UE) 2017/1151, qui ont été obtenues à partir de dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie.

CHAPITRE 2

COMMUNICATION DES DONNÉES CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 7 DU RÈGLEMENT (UE) 2019/631

Article 3

Données de surveillance agrégées et données de surveillance détaillées

1. Les États membres assurent la conservation, la collecte, le contrôle, la vérification et la transmission en temps utile à la Commission et à l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) des données de surveillance agrégées et des données de surveillance détaillées.

Les États membres veillent à ce que les demandes de clarification ou de correction des données transmises émanant de l'AEE soient traitées sans délai par leurs personnes de contact désignées.

2. Les données de surveillance agrégées et les données de surveillance détaillées sont communiquées sous la forme de deux ensembles de données distincts concernant respectivement les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers, conformément à l'annexe II, partie B, du règlement (UE) 2019/631 et à l'annexe III, partie C, dudit règlement.

3. Les États membres transmettent les données de surveillance agrégées et les données de surveillance détaillées par voie électronique au référentiel central de données (CDR) géré par l'AEE. Les États membres notifient à la Commission la date de transmission des données.

Article 4

Calculs et données provisoires

1. La Commission, conjointement avec l'AEE, veille, conformément à l'article 7, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/631, à ce que chaque constructeur ou groupe de constructeurs responsables des voitures particulières neuves ou des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union reçoive notification du calcul provisoire de son objectif d'émissions spécifiques et de ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ ainsi que des données communiquées par les États membres.

2. Les calculs et les données provisoires visés au paragraphe 1 sont notifiés séparément pour les voitures particulières et pour les véhicules utilitaires légers et comprennent les enregistrements qui, d'après le nom du constructeur et le code d'identification mondiale de celui-ci, peuvent être attribués au constructeur concerné.

3. Le registre central des données visé à l'article 7, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/631 comprend toutes les entrées de données communiquées par les États membres, à l'exception des numéros d'identification des véhicules (VIN).

Les VIN sont conservés par l'AEE pendant 20 ans à compter de la date à laquelle ils ont été chargés pour la première fois dans le CDR ou dans le référentiel de données d'entreprise (BDR) de l'AEE.

Article 5

Informations sur le constructeur

Les constructeurs qui mettent ou qui ont l'intention de mettre sur le marché de l'Union des voitures particulières ou des véhicules utilitaires légers relevant du règlement (UE) 2019/631 notifient sans tarder à la Commission les informations suivantes ainsi que toute modification apportée à ces informations:

- le nom du constructeur qu'ils indiquent ou envisagent d'indiquer sur les certificats de conformité;
- le code d'identification mondiale du constructeur, correspondant aux trois premiers caractères du VIN, qu'ils indiquent ou envisagent d'indiquer sur les certificats de conformité;

- c) aux fins de la notification visée à l'article 7, paragraphe 4, deuxième alinéa, du règlement (UE) 2019/631, le nom et l'adresse de la personne de contact représentant le constructeur à laquelle la notification des calculs et données provisoires doit être adressée.

Les noms et adresses visés au point c) sont considérés comme des données à caractère personnel au sens du règlement (UE) 2018/1725.

Article 6

Notification d'erreurs dans les données utilisées pour les calculs provisoires

1. Lorsqu'un constructeur vérifie les données provisoires conformément à l'article 7, paragraphe 5, premier alinéa, du règlement (UE) 2019/631, il utilise l'ensemble de données fourni à cette fin par l'AEE.
2. Lorsqu'il détecte une erreur dans l'ensemble de données, le constructeur la corrige, si possible, et indique, par une entrée distincte de l'ensemble de données intitulée «Observations du constructeur», pour chaque enregistrement de véhicule, l'un des codes suivants:
 - a) code A, si l'enregistrement a été modifié par le constructeur;
 - b) code B, si le véhicule ne peut pas être identifié par le constructeur;
 - c) code C, si le véhicule ne relève pas du règlement (UE) 2019/631;
 - d) code D, si le constructeur auquel un véhicule de catégorie N1 a été attribué est le constructeur du véhicule complété, mais pas du véhicule de base incomplet ou complet.

Aux fins du point b), un véhicule est considéré comme non identifiable lorsque le VIN fait défaut ou est manifestement incorrect.

3. Les constructeurs notifient toute erreur à la Commission conformément à l'article 7, paragraphe 5, du règlement (UE) 2019/631 en chargeant l'ensemble de données complet corrigé dans le BDR. Ils envoient également une copie électronique de la notification pour information aux adresses électroniques suivantes:

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

et

CO₂-monitoring@eea.europa.eu

4. Les constructeurs veillent à ce que les demandes de clarification des corrections émanant de la Commission ou de l'AEE soient traitées sans délai par leurs personnes de contact désignées conformément à l'article 5, point c), du présent règlement.
5. Lorsqu'un constructeur ne notifie aucune erreur à la Commission avant l'expiration du délai de trois mois prévu à l'article 7, paragraphe 5, du règlement (UE) 2019/631, les valeurs provisoires notifiées conformément à l'article 7, paragraphe 4, dudit règlement sont considérées comme définitives.

Article 7

Communication des données relatives aux véhicules utilitaires légers complétés

Les constructeurs d'un véhicule de base visé à l'annexe III, point 1.2.2, du règlement (UE) 2019/631 transmettent les données mentionnées audit point par transfert électronique de données au BDR au plus tard trois mois après réception de la notification des données provisoires conformément à l'article 4 du présent règlement.

*Article 8***Déclaration des émissions de CO₂ NEDC aux fins de l'article 5 du règlement (UE) 2019/631**

1. Un constructeur de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année civile 2021 ou 2022 dont les émissions de CO₂ NEDC mesurées sont inférieures à 50 g de CO₂/km, conformément à l'article 5 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153, communique ces valeurs CO₂ NEDC mesurées à la Commission en même temps que la notification visée à l'article 6 du présent règlement.
2. La Commission peut demander au constructeur de fournir les certificats de conformité et les fiches de réception par type pertinents à l'appui des valeurs d'émissions de CO₂ déclarées.

CHAPITRE 3

COLLECTE ET COMMUNICATION DE DONNÉES EN CONDITIONS D'UTILISATION RÉELLES*Article 9***Collecte et communication de données en conditions d'utilisation réelles par les constructeurs**

1. Les constructeurs collectent les données en conditions d'utilisation réelles ainsi que les VIN des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs qui sont immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2021 et qui sont équipés de dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie conformément à l'article 4 bis du règlement (UE) 2017/1151, à moins que le propriétaire du véhicule ne refuse expressément de mettre ces données à la disposition du constructeur ou de son concessionnaire ou réparateur agréé.
2. Lorsque les données en conditions d'utilisation réelles et les VIN ne sont pas collectés par le constructeur par transfert direct des données à partir du véhicule, le constructeur veille à ce que ces données soient collectées et lui soient transmises par son concessionnaire ou son réparateur agréé chaque fois que le véhicule est présenté pour un entretien, une réparation ou toute autre intervention et que des données doivent être lues à partir du port série du dispositif de diagnostic embarqué du véhicule. Le dispositif ou l'outil d'analyse utilisé peut lire les données telles qu'elles sont enregistrées sur le dispositif embarqué de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie. La lecture des données est gratuite et n'est soumise à aucune condition particulière.

Le constructeur et, le cas échéant, son concessionnaire ou son réparateur agréé veillent à ce que des moyens de communication sécurisés soient utilisés pour la collecte des VIN.

3. Le 1^{er} avril de chaque année, à partir de 2022, les constructeurs communiquent à la Commission toutes les données en conditions d'utilisation réelles et les VIN qui ont été collectés au cours de l'année civile précédente, comme indiqué dans le tableau 1 figurant en annexe, en les chargeant dans le BDR.

Dans le cas où plusieurs enregistrements se rapportant au même VIN sont collectés par un constructeur au cours de la même année civile, les données en conditions d'utilisation réelles à communiquer sont celles correspondant à l'enregistrement indiquant la distance totale parcourue la plus élevée. Les données en conditions d'utilisation réelles d'un véhicule donné sont recueillies pendant une période maximale de 15 ans à compter de la date à laquelle ces données sont communiquées pour la première fois à l'AEE.

Lorsqu'un constructeur affirme que des données en conditions d'utilisation réelles ne peuvent pas être communiquées, ou ne peuvent l'être qu'en partie, il adresse une déclaration en ce sens à la Commission, en indiquant les raisons. La déclaration et la justification sont chargées dans le BDR.

4. Les paragraphes 1, 2 et 3 ne s'appliquent pas aux petits constructeurs visés à l'article 15, paragraphe 11, du règlement (UE) 2017/1151.

*Article 10***Collecte et communication de données en conditions d'utilisation réelles par les États membres**

1. Les États membres veillent à ce que les organismes ou établissements visés à l'article 4, paragraphe 2, de la directive 2014/45/UE collectent les données en conditions d'utilisation réelles et les VIN des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2021 qui sont équipés de dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie conformément à l'article 4 bis du règlement (UE) 2017/1151.

À partir du 20 mai 2023, les données en conditions d'utilisation réelles et les VIN sont collectés lors du contrôle technique des véhicules conformément à l'article 5 de la directive 2014/45/UE, sauf si le propriétaire du véhicule refuse expressément de mettre ces données à disposition.

Les données en conditions d'utilisation réelles sont lues à l'aide d'un dispositif de connexion à l'interface électronique du véhicule, tel qu'un outil d'analyse visé à l'annexe III de la directive 2014/45/UE. Le dispositif peut lire les données telles qu'elles sont enregistrées sur le dispositif embarqué de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie.

2. À partir de 2022, les États membres veillent à ce que les données en conditions d'utilisation réelles et les VIN, comme indiqué dans le tableau 1 figurant en annexe, qui ont été collectés au cours de l'année civile précédente, soient communiqués à la Commission, chaque année au 1^{er} avril, par téléchargement de ces données dans le CDR. En l'absence de telles données, une déclaration en ce sens, indiquant les raisons pour lesquelles les données ne sont pas disponibles, est chargée dans le CDR.

Les États membres veillent à ce que les données en conditions d'utilisation réelles d'un véhicule donné soient recueillies pendant une période maximale de 15 ans à compter de la date à laquelle ces données sont communiquées pour la première fois à l'AEE.

Les États membres ainsi que les organismes et établissements chargés de la collecte des VIN veillent à ce que des moyens de communication sécurisés soient utilisés pour cette collecte.

Article 11

Obligations relatives à la protection des données à caractère personnel

1. Les entités ci-après, chargées de collecter les VIN et les données en conditions d'utilisation réelles directement à partir des véhicules, sont considérées, en ce qui concerne la collecte et le traitement des VIN, comme responsables du traitement des données correspondantes au sens de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679:

- a) les constructeurs, dans le cas de transferts directs des données au constructeur à partir des véhicules;
- b) les concessionnaires ou les réparateurs agréés;
- c) les organismes ou établissements chargés du contrôle technique.

Ces entités veillent à satisfaire à l'obligation de fournir des informations aux propriétaires de véhicules en leur qualité de personnes concernées, conformément à l'article 13 dudit règlement.

2. Lorsque les VIN ont été obtenus indirectement auprès du propriétaire du véhicule aux fins de l'article 3, 9 ou 10, les États membres et, le cas échéant, les constructeurs, en leur qualité de responsables du traitement des données, veillent à satisfaire à l'obligation de fournir des informations aux propriétaires de véhicules énoncée à l'article 14 du règlement (UE) 2016/679.

3. En ce qui concerne la collecte et le traitement des VIN, l'AEE et la Commission sont considérées comme des responsables du traitement des données soumis aux dispositions du règlement (UE) 2018/1725.

4. Les VIN et les données en conditions d'utilisation réelles collectés conformément aux articles 9 et 10 du présent règlement ne peuvent être utilisés à d'autres fins que celles précisées à l'article 12 du règlement (UE) 2019/631.

5. Les VIN et les données en conditions d'utilisation réelles collectés conformément aux articles 9 et 10 ne peuvent être conservés que pendant la durée suivante:

- a) en cas de collecte par les constructeurs, jusqu'à ce que ces données aient été communiquées conformément à l'article 9, paragraphe 3;
- b) en cas de collecte par des concessionnaires et réparateurs agréés, jusqu'à ce que ces données aient été transmises au constructeur conformément à l'article 9, paragraphe 2;
- c) en cas de collecte par des organismes et établissements chargés du contrôle technique, jusqu'à ce que ces données aient été transmises à l'AEE ou à l'autorité désignée par les États membres pour communiquer les données à l'AEE, conformément à l'article 10, paragraphe 2;
- d) en cas de collecte par des autorités désignées par les États membres pour communiquer les données en conditions d'utilisation réelles à l'AEE, jusqu'à ce que ces données aient été communiquées conformément à l'article 10, paragraphe 2;

- e) en cas de collecte par l'AEE, pendant 20 ans au maximum à compter de la date à laquelle les données ont été chargées pour la première fois dans le BDR conformément à l'article 9, paragraphe 3, ou dans le CDR conformément à l'article 10, paragraphe 2.

Article 12

Publication des données en conditions d'utilisation réelles

À partir de décembre 2022, la Commission publie chaque année des ensembles de données anonymisés et agrégés, ventilés entre les voitures particulières et véhicules utilitaires légers équipés de moteurs à combustion interne et les véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) des mêmes catégories, y compris les données suivantes par constructeur:

- a) la consommation moyenne de carburant (l/100 km) sur la base des données communiquées conformément aux articles 9 et 10;
- b) la consommation moyenne d'énergie électrique (kWh/100 km) sur la base des données communiquées conformément aux articles 9 et 10;
- c) les émissions moyennes de CO₂ (g/km) calculées sur la base des données communiquées conformément aux articles 9 et 10;
- d) la différence entre la consommation moyenne de carburant visée au point a) et la moyenne des valeurs de consommation de carburant consignées dans les certificats de conformité des mêmes véhicules que ceux pour lesquels des données en conditions d'utilisation réelles ont été communiquées;
- e) la différence entre la consommation moyenne d'énergie électrique visée au point b) et la moyenne des valeurs de consommation d'énergie électrique consignées dans les certificats de conformité des mêmes véhicules que ceux pour lesquels des données en conditions d'utilisation réelles ont été communiquées;
- f) la différence entre les émissions moyennes de CO₂ (g/km) calculées conformément au point c) et la moyenne des valeurs d'émissions de CO₂ consignées dans les certificats de conformité des mêmes véhicules que ceux pour lesquels des données en conditions d'utilisation réelles ont été communiquées.

Les points b) et e) ne s'appliquent qu'aux VHE-RE.

Article 13

Examen

Sur la base de l'évaluation visée à l'article 12, paragraphe 3, premier alinéa, du règlement (UE) 2019/631, la Commission examine la mise en œuvre des articles 9 à 12 du présent règlement en tenant plus particulièrement compte des éléments suivants:

- a) le nombre de véhicules équipés de dispositifs de transfert direct de données;
- b) la nécessité de poursuivre la surveillance et la communication de données en conditions d'utilisation réelles par les constructeurs;
- c) la période durant laquelle les données en conditions d'utilisation réelles doivent être surveillées et communiquées;
- d) le niveau approprié d'agrégation des données à publier par la Commission conformément à l'article 12 du présent règlement.

CHAPITRE 4

SURVEILLANCE ET COMMUNICATION DES DONNÉES D'ESSAIS EFFECTUÉS CONFORMÉMENT AU RÈGLEMENT (UE) 2017/1151

Article 14

Données d'essai

1. Les autorités compétentes en matière de réception par type veillent à ce que les données spécifiées dans le tableau 2 figurant en annexe soient enregistrées pour chaque essai du type 1 effectué conformément à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151.

2. Les données enregistrées sont téléchargées dans un format crypté sur le serveur dédié de la Commission. Lorsque les données ont été correctement chargées, un reçu est envoyé par le serveur de la Commission à l'entité qui a procédé au téléchargement.

3. Les données d'essai ne sont pas publiées.

Article 15

Abrogation

1. Les règlements d'exécution (UE) n° 1014/2010 et (UE) n° 293/2012 sont abrogés avec effet au 1^{er} mars 2021.
2. Les règlements d'exécution (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 sont abrogés avec effet au 1^{er} janvier 2025.

Article 16

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 4 mars 2021.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

1. Collecte et communication des données en conditions d'utilisation réelles et des numéros d'identification des véhicules (VIN) conformément aux articles 9 et 10

Tableau 1

Données à communiquer conformément aux articles 9 et 10

Paramètre	Unité	Véhicules des catégories M1 et N1	
		Véhicules à moteur à combustion interne purs et véhicules électriques hybrides non rechargeables de l'extérieur ⁽¹⁾	Véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur ⁽²⁾
Numéro d'identification du véhicule	-	√	√
Consommation totale de carburant (durée de vie)	l	√	√
Distance totale parcourue (durée de vie)	km	√	√
Consommation totale de carburant en mode épuisement de la charge (durée de vie)	l	-	√
Consommation totale de carburant en mode augmentation de la charge sélectionné par le conducteur (durée de vie)	l	-	√
Distance totale parcourue en mode épuisement de la charge, moteur éteint (durée de vie)	km	-	√
Distance totale parcourue en mode épuisement de la charge, moteur allumé (durée de vie)	km	-	√
Distance totale parcourue en mode augmentation de la charge sélectionné par le conducteur (durée de vie)	km	-	√
Accumulation totale d'énergie du réseau dans la batterie (durée de vie)	kWh	-	√

⁽¹⁾ Fonctionnant exclusivement au gazole minéral, au biogazole, à l'essence, à l'éthanol ou avec une combinaison quelconque de ces carburants.

⁽²⁾ Fonctionnant à l'électricité et au gazole minéral, au biogazole, à l'essence ou à l'éthanol.

2. Communication des données conformément à l'article 14

Les paramètres suivants doivent être indiqués pour chaque famille d'interpolation, c'est-à-dire pour Véhicule H (VH) et, le cas échéant, pour Véhicule L (VL) ou Véhicule M, pour les essais du type 1 réalisés conformément à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151.

Sauf indication contraire dans le tableau 2, lorsqu'il est procédé à plus d'un essai du type 1 pour VH ou VL, les données d'essai doivent être communiquées conformément aux dispositions suivantes:

- dans le cas de deux essais du type 1, il s'agit des données d'essai du type 1 présentant les émissions de CO₂ mesurées (combinées) les plus élevées;
- dans le cas de trois essais du type 1, il s'agit des données d'essai du type 1 présentant les émissions de CO₂ mesurées (combinées) médianes.

Tableau 2

Données d'essai du type 1

N°	Paramètres	Unité	Source [sauf indication contraire, toutes les références sont faites au règlement (UE) 2017/1151]	Remarques
1	Identifiant de la famille d'interpolation	-	Annexe I, appendice 4, section II, point 0 de la fiche de réception.	<i>Les données doivent être fournies pour chaque famille d'interpolation ayant fait l'objet d'une réception par type.</i>
2	Identifiant de famille d'interpolation parente (le cas échéant)	-	-	<i>Indiquer l'identifiant de la famille d'interpolation parente si les données d'essai ont été déterminées pour une autre famille d'interpolation</i>
3	Extension d'une réception par type	-	Fiche de réception CE par type	<i>0 = Non 1 = Oui – si l'essai est effectué aux fins de l'extension d'une réception par type</i>
4	Type de propulsion	-		<i>Véhicule ICE pur, VHE-RE, VHE-NRE</i>
5	Catégorie et classe de véhicule		Annexe I, appendice 3, point 0.4	<i>M1 ou N1 Classe 1, 2 ou 3</i>
6	Type d'allumage		Annexe I, appendice 3, point 3.2.1.1	<i>Allumage commandé ou allumage par compression</i>
7	Nombre de cylindres	-	Annexe I, appendice 3, point 3.2.1.2	<i>Par défaut, le nombre de cylindres est égal à 4</i>
8	Course du piston	mm	Annexe I, appendice 3, point 3.2.1.2.2	
9	Cylindrée du moteur	cm ³	Annexe I, appendice 3, point 3.2.1.3	
10	Puissance nominale du moteur	kW	Annexe I, appendice 3, point 3.2.1.8	
11	Régime du moteur à la puissance nominale	min ⁻¹	Annexe I, appendice 3, point 3.2.1.8	<i>Régime du moteur à la puissance nette maximale</i>
12	Type de carburant	-	Annexe I, appendice 3, point 3.2.2.1	<i>Gazole/essence/GPL/GN ou biométhane/éthanol(E85)/biogazole/hydrogène</i>
13	Véhicule bicarburant	-	Annexe I, appendice 3, point 3.2.2.4	<i>0 = Non, 1 = Oui Dans le cas des véhicules bicarburant, les résultats des essais doivent être fournis pour les deux types de carburant (2 modèles de saisie)</i>

14	Puissance maximale de chaque machine électrique (P0, P1, P2, P2 épicycloïdal, P3 ou P4) (*)	kW	Annexe I, appendice 3, point 3.3.1.1.1	VHE-RE et VHE-NRE
15	Nombre d'éléments du SRSEE	-	Annexe I, appendice 3, point 3.3.2.1	VHE-RE et VHE-NRE
16	Capacité de la batterie de service	Ah	Annexe I, appendice 3, point 3.4.4.5	Capacité de la batterie basse tension
17	Tension nominale de l'alternateur	V	Annexe I, appendice 3, point 3.4.4.5	Tension nominale de l'alternateur (obligatoire pour un véhicule ICE pur)
18	Dimensions des pneumatiques (avant/arrière)	-	Annexe I, appendice 3, point 3.5.7.1 Paramètres du véhicule d'essai	Code (par exemple P195/55R1685H) des pneumatiques du véhicule d'essai
19	Coefficient de résistance à l'avancement sur route F0	N	Annexe I, appendice 3, point 3.5.7.1	VH et VL (le cas échéant)
20	Coefficient de résistance à l'avancement sur route F1	N/(km/h)	Annexe I, appendice 3, point 3.5.7.1	VH et VL (le cas échéant)
21	Coefficient de résistance à l'avancement sur route F2	N/(km/h) ²	Annexe I, appendice 3, point 3.5.7.1	VH et VL (le cas échéant)
22	Type de boîte de vitesses	-	Annexe I, appendice 3, point 4.5.1.	Automatique/manuelle/CVT(à variation continue)/épicycloïdale
23	Rapports de boîte	-	Annexe I, appendice 3, point 4.6	Pour chaque rapport séparément
24	Rapport(s) de transmission finale	-	Annexe I, appendice 3, point 4.6	Si le véhicule dispose de plusieurs rapports de transmission finale, indiquer des valeurs pour chaque rapport séparément
25	Valeurs de la marge de sécurité supplémentaire (ASM)	%	Annexe I, appendice 3, point 4.6.1.7.1	Déclarer les valeurs lorsqu'elles sont utilisées pour les calculs de changement de vitesse
26	Roues motrices	-	Annexe I, appendice 4, point 1.7	Deux roues motrices, quatre roues motrices
27	Émissions de CO ₂ (combinées) en mode épuisement de la charge	gCO ₂ /km	Annexe I, appendice 4, point 2.5.3.2	VHE-RE uniquement Dans le cas de 2 ou 3 essais, tous les résultats doivent être fournis.
28	Émissions de CO ₂ combinées pondérées (mesurées)	gCO ₂ /km	Annexe I, appendice 4, point 2.5.3.3	VHE-RE uniquement Dans le cas de 2 ou 3 essais, tous les résultats doivent être fournis.
29	Émissions de CO ₂ combinées pondérées (déclarées)	gCO ₂ /km	Annexe I, appendice 4, point 2.5.3.3	VHE-RE uniquement

30	Autonomie équivalente en mode tout électrique (EAER) combinée	km	Annexe I, appendice 4, point 2.5.3.7.2 (EAER)	VHE-RE uniquement
31	Régime du ralenti moteur	min ⁻¹	Annexe I, appendice 8a, point 1.1.2.	Régime de ralenti à chaud
32	Facteurs de Willans (pour moteurs à combustion interne) pour les émissions de CO ₂	gCO ₂ /MJ	Annexe I, appendice 8a, point 1.1.3.	Valeur selon le tableau A6.App2/3 utilisée pour la correction RCB
33	Capacité du SRSEE de traction	Ah	Annexe I, appendice 8a, point 1.1.10.	VHE-RE et VHE-NRE
34	Type de technologie du SRSEE de traction	-	Annexe I, appendice 8a, point 1.1.10.	VHE-RE et VHE-NRE
35	Valeur nominale/série chronologique de la tension du SRSEE de traction	V	Annexe I, appendice 8a, point 1.1.10.	VHE-RE et VHE-NRE Valeurs nominales ou série chronologique utilisées pour l'essai (20 Hz)
36	Masse d'essai	kg	Annexe I, appendice 8a, point 1.2.1 pour VH et point 1.3.1 pour VL	VH et VL (le cas échéant)
37	Nombre d'axes du banc à rouleaux au cours de l'essai	-	Annexe I, appendice 8a, point 2.1	Configuration du banc à rouleaux lors de l'essai du type 1 (1 essieu, 2 essieux) pour VH/VL
38	Courant de l'alternateur (convertisseur continu-continu - côté basse tension – pour les VHE-NRE et les VHE-RE)	A	Tel que mesuré dans l'essai du type 1	Matrice: 1 Hz, résolution 0,1 A, dispositif de mesure externe synchronisé avec le banc à rouleaux
39	Facteur de régénération K _i multiplicatif/additif	-	Annexe I, appendice 8a, point 2.1.1.2.1.	Émissions de CO ₂ ; dans le cas des véhicules non équipés de systèmes à régénération périodique, cette valeur est égale à 1.
40	Valeur mesurée du CO ₂ phase basse	gCO ₂ /km	Annexe I, appendice 8a, point 2.1.1.2.1.	Valeur mesurée non corrigée M _{CO₂,p.1} de la phase basse (valeur en mode maintien de la charge pour les VHE-NRE et les VHE-RE)
41	Valeur mesurée du CO ₂ phase moyenne	gCO ₂ /km	Annexe I, appendice 8a, point 2.1.1.2.1.	Valeur mesurée non corrigée M _{CO₂,p.1} de la phase moyenne (valeur en mode maintien de la charge pour les VHE-NRE et les VHE-RE)
42	Valeur mesurée du CO ₂ phase haute	gCO ₂ /km	Annexe I, appendice 8a, point 2.1.1.2.1.	Valeur mesurée non corrigée M _{CO₂,p.1} de la phase haute (valeur en mode maintien de la charge pour les VHE-NRE et les VHE-RE)
43	Valeur mesurée du CO ₂ phase extra-haute	gCO ₂ /km	Annexe I, appendice 8a, point 2.1.1.2.1.	Valeur mesurée non corrigée M _{CO₂,p.1} de la phase extra-haute (valeur en mode maintien de la charge pour les VHE-NRE et les VHE-RE).

44	Valeur mesurée du CO ₂ (combinée)	gCO ₂ /km	Annexe I, appendice 8a, point 2.1.1.2.1.	Valeur mesurée non corrigée $M_{CO_2, e.1}$ du cycle complet (valeur en mode maintien de la charge pour les VHE-NRE et les VHE-RE). Dans le cas de 2 et 3 essais, tous les résultats mesurés doivent être fournis.
45	Valeur mesurée corrigée du CO ₂ (combinée)	gCO ₂ /km	Annexe I, appendice 8a, point 2.1.1.2.1.	Émissions de CO ₂ combinées mesurées pour Véhicule H et Véhicule L après toutes les corrections applicables, $M_{CO_2, c.5}$. Dans le cas de 2 et 3 essais, tous les résultats mesurés corrigés doivent être fournis. Dans le cas des VHE-RE et des VHE-NRE, il s'agit du mode maintien de la charge.
46	Valeur déclarée du CO ₂	gCO ₂ /km	Annexe I, appendice 8a, point 2.1.1.2.1.	Valeur déclarée par le constructeur
47	Facteur de correction de la famille ATCT	-	Annexe I, appendice 8a, point 2.1.1.2.2.	Facteur de correction de la famille ATCT (correction à 14 °C)
48	Consommation de carburant durant l'essai du type 1 telle qu'enregistrée par le dispositif embarqué de surveillance de la consommation de carburant (OBFCM)	1	Annexe I, appendice 8a, point 2.1.1.3.1.	Carburant consommé pendant l'essai (valeur en mode maintien de la charge dans le cas des VHE-NRE et des VHE-RE). Dans le cas de 2 et 3 essais, tous les résultats doivent être fournis.
49	Numéro d'ordre du cycle de transition	-	Annexe I, appendice 8a, point 2.1.1.4.1.4	pour les VHE-RE, indiquer le numéro d'ordre du cycle de transition
50	Tension nominale du SRSEE	V	Annexe I, appendice 8a, point 1.1.10.	Dans le cas d'une batterie basse tension, comme décrit à l'annexe XXI, sous-annexe 6, appendice 2
51	Correction RCB			Correction effectuée? 0 = Non, 1 = Oui
52	Coefficient de correction RCB	(g/km)/(Wh/km)	Annexe I, appendice 8a, point 2.1.1.2.1.	VHE-NRE et VHE-RE
53	Consommation de carburant	l/100 km	Déterminée conformément à l'annexe XXI, sous-annexe 7, point 6, sur la base des résultats obtenus pour les émissions de référence et les émissions de CO ₂ à l'étape 2 du tableau A7/1	Consommation de carburant non compensée de l'essai du type 1 pour Véhicule H et, le cas échéant, pour Véhicule L. Dans le cas de deux ou trois essais, toutes les valeurs doivent être indiquées.
54	Durée	sec	Telle que mesurée dans l'essai du type 1	Matrice: données du système OBD et du banc à rouleaux, 1 Hz

55	Profil de vitesse (théorique)	(km/h)	Tel qu'appliqué dans l'essai du type 1	Matrice: 1 Hz, résolution 0,1 km/h. À défaut, le profil de vitesse défini à l'annexe XXI, sous-annexe 1, point 6, et en particulier dans les tableaux A1/7 à A1/9, A1/11 et A1/12, s'applique.
56	Profil de vitesse (réel)	(km/h)	Tel que mesuré dans l'essai du type 1	Matrice: données du système OBD et du banc à rouleaux, 1 Hz et 10 Hz, résolution 0,1 km/h
57	Rapport de transmission (théorique)	-	Tel qu'appliqué dans l'essai du type 1 sur la base des calculs définis à l'annexe XXI, sous-annexe 2	Matrice: 1 Hz. Obligatoire pour les véhicules à transmission manuelle
58	Régime moteur	tours/min	Tel que mesuré dans l'essai du type 1	Matrice: 1 Hz, résolution OBD 10 TR/MIN
59	Température du liquide de refroidissement du moteur	°C	Telle que mesurée dans l'essai du type 1	Matrice: données OBD, 1 Hz, résolution 1 °C
60	Courant de la batterie de service	A	Tel que mesuré dans l'essai du type 1	Matrice: 1 Hz, résolution 0,1 A, dispositif de mesure externe synchronisé avec le banc à rouleaux
61	Charge calculée	-	Telle que mesurée dans l'essai du type 1	Matrice: données OBD, 1 Hz au minimum (fréquences plus élevées possibles, résolution 1 %), mesure de l'essai
62	Courant du SRSEE de traction	A	Tel que mesuré dans l'essai du type 1	Valeurs de la série chronologique à 20 Hz utilisées pour les essais, ré-échantillonnées à 1 Hz obligatoire pour les VHE-NRE et les VHE-RE
63	Débit de carburant moteur	g/s	Tel que mesuré dans l'essai du type 1	Signal instantané enregistré lors de l'essai (valeur en mode maintien de la charge dans le cas des VHE-NRE et des VHE-RE).
64	Débit de carburant moteur	l/h	Tel que mesuré dans l'essai du type 1	Idem
65	Débit de carburant véhicule	g/s	Tel que mesuré dans l'essai du type 1	Idem
66	Courbe de puissance à pleine charge pour les véhicules ICE	kW vs tr/min	Déclaration du constructeur	Courbe de puissance à pleine charge sur la plage de régime moteur allant de n_{idle} à n_{rated} ou n_{max} , ou $n_{dv}(n_{gymax}) \times v_{max}$, la valeur la plus élevée étant retenue
67	Niveau de charge initial du SRSEE de traction	%	Déclaration du constructeur	Valeur SOC initiale du SRSEE de traction en mode maintien de la charge (pour les VHE-RE et les VHE-NRE)

68	Consommation de carburant au ralenti	g/s	Déclaration du constructeur	<i>Consommation de carburant au ralenti à chaud</i>
69	Puissance maximale de l'alternateur	kW	Déclaration du constructeur	
70	Rendement de l'alternateur	-	Déclaration du constructeur	<i>Valeur par défaut = 0,67</i>
71	Convertisseur de couple	-	Déclaration du constructeur	<i>0 = Non, 1 = Oui - Le véhicule utilise-t-il un convertisseur de couple?</i>
72	Mode économie de carburant pour la transmission automatique	-	Déclaration du constructeur	<i>0 = Non, 1 = Oui</i>
73	Turbocompresseur ou compresseur d'alimentation	-	Déclaration du constructeur	<i>0 = Non 1 = Oui - Le moteur est-il équipé d'un système de suralimentation?</i>
74	Arrêt-démarrage automatique	-	Déclaration du constructeur	<i>0 = Non 1 = Oui - Le véhicule est-il équipé d'un système d'arrêt-démarrage automatique?</i>
75	Récupération de l'énergie de freinage	-	Déclaration du constructeur	<i>0 = Non 1 = Oui - Le véhicule utilise-t-il des technologies de récupération de l'énergie?</i>
76	Distribution à programme variable	-	Déclaration du constructeur	<i>0 = Non 1 = Oui - Le moteur dispose-t-il d'une distribution à programme variable?</i>
77	Gestion thermique	-	Déclaration du constructeur	<i>0 = Non 1 = Oui - Le véhicule est-il équipé de technologies de gestion active de la température au niveau de la boîte de vitesses?</i>
78	Injection directe/ injection indirecte	-	Déclaration du constructeur	<i>0 = Injection indirecte 1 = Injection directe</i>
79	Mélange pauvre	-	Déclaration du constructeur	<i>0 = Non 1 = Oui - Le moteur utilise-t-il un mélange pauvre?</i>
80	Désactivation de cylindres	-	Déclaration du constructeur	<i>0 = Non 1 = Oui - Le moteur utilise-t-il un système de désactivation de cylindres? Dans l'affirmative, veuillez aussi indiquer la proportion de cylindres actifs</i>
81	Recyclage des gaz d'échappement	-	Déclaration du constructeur	<i>0 = Non 1 = Oui - Le véhicule est-il équipé d'un système externe de RGE?</i>
82	Filtre à particules	-	Déclaration du constructeur	<i>0 = Non 1 = Oui - Le véhicule est-il équipé d'un filtre à particules?</i>
83	Réduction catalytique sélective (SCR - Selective Catalytic Reduction)	-	Déclaration du constructeur	<i>0 = Non 1 = Oui - Le véhicule est-il équipé d'un système SCR?</i>
84	Piège à NOx	-	Déclaration du constructeur	<i>0 = Non 1 = Oui - Le véhicule est-il équipé d'un piège à NOx?</i>

85	Configuration du véhicule hybride (P0, P1, P2, P2 épicycloïdal, P3, ou P4) (*)	-	Déclaration du constructeur	<i>Le véhicule dispose-t-il d'une machine électrique servant à la propulsion du véhicule ou à la production d'énergie électrique en position P0, P1, P2, P2 épicycloïdal, P3 ou P4, ou dans une combinaison de ces positions?</i>
86	Couple maximal délivré par chaque machine électrique (P0, P1, P2, P2 épicycloïdal, P3 ou P4) (*)	Nm	Déclaration du constructeur	
87	Pour chaque machine électrique, le rapport entre la vitesse de rotation de la machine électrique et la vitesse de rotation de référence (P0, P1, P2, P2 épicycloïdal, P3 ou P4) (*)	-	Déclaration du constructeur	
88	Fonction de ralenti roue libre	-	Déclaration du constructeur	<i>Oui/Non Le véhicule est-il équipé d'une fonction de ralenti roue libre (permettant au moteur de tourner au ralenti lorsque le véhicule est en roue libre afin d'économiser du carburant)?</i>
89	Fonction de roue libre moteur coupé	-	Déclaration du constructeur	<i>Oui/Non Le véhicule est-il équipé d'une fonction de roue libre moteur coupé (permettant l'arrêt du moteur lorsque le véhicule est en roue libre afin d'économiser du carburant)?</i>
90	Le véhicule est incomplet	-	Déclaration du constructeur	<i>0 = Non 1 = Oui – Le véhicule est-il incomplet?</i>
91	Masse du véhicule en ordre de marche	kg	Annexe I, appendice 4, point 1.1	<i>Masse du véhicule en ordre de marche pour VH et VL (le cas échéant)</i>
92	Vitesse limitée du véhicule	km/h	Annexe I, appendice 8a, point 1.2.3. Paramètres de sélection du cycle	<i>Indiquer si une vitesse limitée a été utilisée (et sa valeur) lors de l'essai du type 1 pour VH et VL (le cas échéant)</i>
93	Vitesse maximale du véhicule	km/h	Annexe I, appendice 8a, point 1.2.3. Paramètres de sélection du cycle	<i>Indiquer la vitesse maximale du véhicule pour VH et VL (le cas échéant)</i>
94	Informations supplémentaires pour le calcul du changement de vitesse	min ⁻¹	Annexe I, appendice 8a, point 1.2.4. Point de changement de rapport	<i>Pour les véhicules à transmission manuelle uniquement. Informations concernant n_min drive.</i>

(*) P0: la machine électrique est raccordée à la courroie de transmission du moteur et le régime du moteur est donc sa vitesse de référence;
P1: la machine électrique est raccordée au vilebrequin du moteur et le régime du moteur est donc sa vitesse de référence;

P2: la machine électrique est montée directement en amont de la transmission (boîte de vitesses ou transmission à variation continue) et la vitesse à l'entrée de la transmission est donc sa vitesse de référence;

P2 épicycloïdal: la machine électrique est raccordée à l'engrenage d'un train épicycloïdal qui n'est pas relié au moteur à combustion interne ni à la transmission finale (configuration dénommée ci-après, le «côté train épicycloïdal»). Dans ce cas, le rapport de transmission à spécifier est le rapport entre la vitesse de rotation de la machine électrique et la vitesse de rotation du côté train épicycloïdal (vitesse de référence) qui reflète l'effet d'augmentation/de réduction du réducteur;

P3: la machine électrique est placée directement en amont de la transmission finale d'un essieu moteur et sa vitesse de référence est donc la vitesse de rotation à l'entrée de la transmission finale (y compris pour les machines électriques raccordées à l'engrenage d'un train épicycloïdal du côté de la transmission finale). Un véhicule peut comprendre jusqu'à deux machines P3 [une pour l'essieu avant (P3a) et une pour l'essieu arrière (P3b)];

P4: la machine électrique est placée en aval de la transmission finale et sa vitesse de référence est donc celle de la roue. Un véhicule peut comprendre jusqu'à 4 moteurs P4 (un pour chaque roue, auquel cas P4a correspond aux roues avant et P4b aux roues arrière).
