

A BIZOTTSÁG (EU) 2021/392 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2021. március 4.)****a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásával kapcsolatos adatok (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti nyomon követéséről és bejelentéséről, valamint az 1014/2010/EU, a 293/2012/EU, az (EU) 2017/1152 és az (EU) 2017/1153 bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2019. április 17-i (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 7. cikke (7) bekezdésére, 12. cikke (4) bekezdésére, 13. cikke (4) bekezdésére és 15. cikke (7) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az Unióban nyilvántartásba vett személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó adatok nyomon követése és bejelentése elengedhetetlen ahhoz, hogy az (EU) 2019/631 rendeletben meghatározott szén-dioxid-kibocsátási előírások elérjék céljukat. Tekintettel arra, hogy az említett rendelet alkalmazási ideje 2020. január 1-jén kezdetét vette, helyénvaló egyszerűsíteni és egyértelművé tenni az 1014/2010/EU bizottsági végrehajtási rendeletben ⁽²⁾ és a 293/2012/EU bizottsági végrehajtási rendeletben ⁽³⁾ foglalt rendelkezéseket, és ezeket a rendelkezéseket egyetlen végrehajtási rendeletbe foglalni. A 2020-as naptári évre vonatkozó adatok bejelentése tekintetében indokolt lehetővé tenni, hogy az új és a meglévő rendelkezések 2021. február 28-ig átfedésben legyenek.
- (2) Meg kell határozni az új személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó adatok nyomon követésére és bejelentésére szolgáló eljárásokat, amelyeket a tagállamok illetékes hatóságainak, a gyártóknak, valamint a Bizottságnak és az Európai Környezetvédelmi Ügynökségnek (EEA) követniük kell.
- (3) Az (EU) 2019/631 rendelet 7. cikkében meghatározott nyomonkövetési és bejelentési ciklus három fő lépésből áll: a tagállami hatóságok évente bejelentik a Bizottságnak az új járművek előző naptári évben történt nyilvántartásba vételén alapuló előzetes adatokat; a Bizottság az Európai Környezetvédelmi Ügynökség támogatásával továbbítja ezeket az előzetes adatokat az érintett gyártóknak; a gyártók ellenőrzik az adatokat, és szükség esetén értesítik a Bizottságot az adatok helyesbítéséről.
- (4) A különböző szereplők által a vonatkozó határidőkön belül e három lépés részeként meghozandó intézkedéseket egyértelműen meg kell határozni annak érdekében, hogy megalapozott és megbízható legyen a Bizottság által az (EU) 2019/631 rendelet 9. cikke alapján közzétett azon végső adatkészlet, amely alapján megállapítják a gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátását és a fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértéknek való megfelelésüket.

⁽¹⁾ HL L 111., 2019.4.25., 13. o.

⁽²⁾ A Bizottság 1014/2010/EU végrehajtási rendelete (2010. november 10.) az új személygépkocsik nyilvántartásba vett adatainak a 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti nyomon követéséről és bejelentéséről (HL L 293., 2010.11.11., 15. o.).

⁽³⁾ A Bizottság 293/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. április 3.) az új könnyű haszongépjárművek nyilvántartásba vett adatainak az 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti ellenőrzéséről és bejelentéséről (HL L 98., 2012.4.4., 1. o.).

- (5) Az (EU) 2019/631 rendelet 12. cikke értelmében a Bizottságnak 2021-től gyűjtenie kell az új személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek valós vezetési feltételek melletti szén-dioxid-kibocsátási és tüzelőanyag- vagy energiafogyasztási adatait, amelyeket az (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet ⁽⁴⁾ 4a. cikkében meghatározott, a tüzelőanyag- és/vagy elektromosenergia-fogyasztás nyomon követését szolgáló fedélzeti eszközökkel rögzítettek.
- (6) A valós vezetési feltételek melletti adatokat, amint rendelkezésre állnak, össze kell gyűjteni, mivel a lehető leghamarabb fel kell tární, hogy a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások és tüzelőanyag- vagy energiafogyasztás, valamint a megfelelő típusjövahagyási értékek közötti különbség idővel hogyan változik, mind annak nyomon követése érdekében, hogy a szén-dioxid-kibocsátási normák hatékonyan csökkentik-e a járművek szén-dioxid-kibocsátását, mind pedig a nyilvánosság tájékoztatása érdekében.
- (7) Annak érdekében, hogy a lehető leghamarabb elérhetővé váljanak a valós vezetési feltételek melletti tüzelőanyag- és energiafogyasztási adatok, a gyártókat kötelezni kell a 2021. január 1-jétől nyilvántartásba vett új személygépkocsikkal és könnyű haszongépjárművekkel kapcsolatos adatgyűjtésre. Az adatgyűjtés történhet közvetlenül a járművekről a gyártók részére történő adattovábbítás útján, vagy úgy, hogy a hivatalos márkakereskedők vagy márkaszervizek továbbítják az adatokat a gyártóknak, amikor a járművek karbantartása vagy javítása esedékes, illetve egyéb célból le kell olvasni a fedélzeti adatokat. A gyártó rendelkezésére bocsátott adatokat be kell jelenteni a Bizottságnak, kezdve az Unióban első alkalommal 2021-ben nyilvántartásba vett új járművekre vonatkozó adatokkal.
- (8) Az (EU) 2017/1151 rendelet értelmében egyes kis sorozatú gyártókra nem vonatkozik az a kötelezettség, mely szerint a járműveket a tüzelőanyag- vagy energiafogyasztás nyomon követését szolgáló fedélzeti eszközökkel kell felszerelni, ezért indokolt e gyártókat mentesíteni a valós vezetési feltételek melletti adatok gyűjtésére és bejelentésére vonatkozó kötelezettség alól is. Ettől függetlenül azonban a kis sorozatú gyártók szolgáltathatnak valós vezetési feltételek melletti adatokat, amennyiben úgy kívánják.
- (9) A valós vezetési feltételek melletti tüzelőanyag- és energiafogyasztási adatokat a tagállamoknak a 2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ⁽⁵⁾ összhangban elvégzett műszaki vizsgálatok keretében kell gyűjteniük. E feladat megkönnyítése érdekében indokolt összehangolni a valós vezetési feltételek melletti adatok gyűjtésére vonatkozó kötelezettséget a 2014/45/EU irányelvben meghatározott követelményekkel, mind a műszaki vizsgálatok nemzeti ütemtervei, mind pedig a járművek fedélzeti diagnosztikai soros portjából származó adatok leolvasása tekintetében. Az adatgyűjtésnek ezért az első műszaki vizsgálatokkal egy időben kell kezdődnie, és azt 2023. május 20. előtt nem kell kötelezővé tenni – ez az a dátum, amelytől kezdve a szóban forgó irányelv értelmében az említett vizsgálatokat végző szervezeteket és létesítményeket fel kell szerelni a szükséges eszközökkel, például leolvasókkal. A tagállamok azonban már ezen időpont előtt is szolgáltathatnak adatokat, ha úgy kívánják.
- (10) A gyártóknak és a tagállamoknak a naptári év során gyűjtött valós vezetési feltételek melletti adatokat az Európai Környezetvédelmi Ügynökség által biztosított adattovábbítási eljárások alkalmazásával kell bejelenteniük a Bizottságnak és az Európai Környezetvédelmi Ügynökségnek. Amennyiben nem állnak rendelkezésre ilyen adatok, ami különösen a 2021-et követő első naptári években fordulhat elő, a gyártóknak és a tagállamoknak tájékoztatniuk kell erről a Bizottságot, a megfelelő indokok megadásával.
- (11) A valós vezetési feltételek melletti tüzelőanyag- és energiafogyasztási adatokat a jármű-azonosító számmal (VIN) együtt kell gyűjteni. A jármű-azonosító szám a jármű nyilvántartásba vételének időpontjától személyes adatnak minősül, és mint ilyen az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽⁶⁾ a személyes adatok védelmével kapcsolatban meghatározott követelmények tárgyát képezi. A jármű-azonosító számok (EU) 2019/631 rendelet céljaira történő kezelését az (EU) 2016/679 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében

⁽⁴⁾ A Bizottság (EU) 2017/1151 rendelete (2017. június 1.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjövahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 175., 2017.7.7., 1. o.).

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/45/EU irányelve (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 51. o.).

⁽⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

jogszerűnek kell tekinteni. Ezenkívül pontosítani kell, hogy a jármű-azonosító számok gyűjtésében, bejelentésében és kezelésében részt vevő szervezeteket az (EU) 2016/679 rendelet 4. cikkének 7. pontja értelmében, az Európai Környezetvédelmi Ügynökséget és a Bizottságot pedig az (EU) 2018/1725 európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁷⁾ 3. cikkének 8. pontja értelmében vett adatkezelőnek kell tekinteni. Gondoskodni kell továbbá arról is, hogy a jármű-azonosító számok gyűjtése biztonságos kommunikációs eszközökkel történjen, és az érintettek, nevezetesen a járműtulajdonosok az (EU) 2016/679 rendelet 13. és 14. cikke szerinti megfelelő tájékoztatást kapjanak.

- (12) Meg kell határozni továbbá a valós vezetési feltételek melletti adatok és a jármű-azonosító számok felhasználásának módját, valamint azt az időtartamot, ameddig ezeket az adatok gyűjtésében és bejelentésében részt vevő különböző szervezeteknek meg kell őrizniük. Mivel a cél annak követése, hogy a járművek valós vezetési feltételek melletti teljesítménye hogyan alakul a jármű becsült élettartama alatt, az adatokat egyazon járműre vonatkozóan 15 éven keresztül kell gyűjteni, és azokat az Európai Környezetvédelmi Ügynökségnek 20 évig meg kell őriznie. Az adatokat gyűjtő, illetve az adatokat bejelentő egyéb szervezetek esetében viszont elő kell írni, hogy az adatokat csak annyira ideig tárolják, amennyi az Európai Környezetvédelmi Ügynökség felé történő adattovábbítás előkészítéséhez szükséges.
- (13) A valós vezetési feltételek melletti adatok és a jármű-azonosító számok gyűjtésének teljes mértékben átláthatónak kell lennie, ezért a járműtulajdonosok számára lehetővé kell tenni, hogy megtagadják ezen adatok rendelkezésre bocsátását a gyártók számára, illetve a műszaki vizsgálat során. Megjegyzendő, hogy a járműtulajdonos fenti joga nem az (EU) 2016/679 rendelet 21. cikkén alapul, és az adatszolgáltatás megtagadását csak a jelen rendelet alkalmazásában gyűjtött adatok vonatkozásában kell érvényesnek tekinteni.
- (14) Az (EU) 2019/631 rendelet 12. cikkének (1) bekezdése szerint közzéteendő adatok nem tehetik lehetővé az egyes járművek vagy járművezetők azonosítását, hanem csak anonimizált és összesített adatkészletként, a jármű-azonosító számokra való hivatkozás nélkül hozhatók nyilvánosságra.
- (15) Az (EU) 2019/631 rendelet 12. cikke (3) bekezdésének első albekezdésében említett értékelés alapján a Bizottságnak felül kell vizsgálnia a valós vezetési feltételek melletti tüzelőanyag- és energiafogyasztási adatok nyomon követésére, bejelentésére és közzétételére vonatkozó rendelkezések egyes vonatkozásait, figyelembe véve többek között, hogy rendelkezésre állnak-e a közvetlenül a járművekből továbbított adatok.
- (16) Annak érdekében, hogy rendelkezésre álljanak a típusjövahagyási adatok az üzemelő személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának ellenőrzésére szolgáló eljárás létrehozása céljából, amint azt az (EU) 2019/631 rendelet 13. cikke előírja, az ilyen adatoknak az (EU) 2017/1152 bizottsági végrehajtási rendelet ⁽⁸⁾ és az (EU) 2017/1153 bizottsági végrehajtási rendelet ⁽⁹⁾ szerinti gyűjtését azután is folytatni kell, hogy az említett rendeletek szerinti adatgyűjtési kötelezettség 2021. január 1-jén megszűnik.

⁽⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2018.11.21., 39. o.).

⁽⁸⁾ A Bizottság (EU) 2017/1152 végrehajtási rendelete (2017. június 2.) a szabályozási vizsgálati eljárásnak a könnyű haszongépjárművek tekintetében történő változását tükröző megfeleletési paraméterek meghatározására szolgáló módszertan megállapításáról és a 293/2012/EU végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 175., 2017.7.7., 644. o.).

⁽⁹⁾ A Bizottság (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelete (2017. június 2.) a szabályozási vizsgálati eljárás változását tükröző megfeleletési paraméterek meghatározására szolgáló módszertan megállapításáról és az 1014/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 175., 2017.7.7., 679. o.).

- (17) A típusjövahagyó hatóságoknak ezért gondoskodniuk kell arról, hogy az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően elvégzett vizsgálatokra vonatkozó adatokat továbbra is rögzítsék, és a Bizottság Közös Kutatóközpontja által rendelkezésre bocsátott biztonságos továbbítási eljárás alkalmazásával továbbítsák a Közös Kutatóközpontnak.
- (18) A személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának meghatározását 2021. január 1-jétől már nem szükséges az (EU) 2017/1152 és az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendeletben előírt új európai menetciklus (NEDC) szerint végezni, kivéve a 2022. december 31-ig forgalomba hozott, külső feltöltésű hibrid elektromos személygépkocsik esetében, amennyiben gyártójuk az (EU) 2019/631 rendelet 5. cikkében meghatározott extra kibocsátási egységekben kíván részesülni.
- (19) mivel az NEDC-en alapuló szén-dioxid-kibocsátási előírásokról az (EU) 2017/1151 rendeletben meghatározott, könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljáráson (WLTP) alapuló előírásokra való áttérés csak 2023 végére zárul le teljesen, és a kapcsolódó jelentéstétel 2024-ben végül a CO₂-adatok éves nyomonkövetési folyamatának részét fogja képezni, továbbá különös tekintettel az ökoinnovációkkal és a kifutó sorozatú járművekkel kapcsolatos rendelkezésekre, az (EU) 2017/1152 és az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendeletnek 2024 végéig hatályban kell maradnia.
- (20) Az (EU) 2018/1725 rendelet 42. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság egyeztetett az európai adatvédelmi biztossal, aki 2021. január 14-én észrevételeket tett.
- (21) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az Éghajlatváltozási Bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy

(1) Ez a rendelet részletes szabályokat állapít meg az új személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásával kapcsolatos adatok, valamint az e járművek valós vezetési feltételek melletti szén-dioxid-kibocsátására és tüzelőanyag- vagy energiafogyasztására vonatkozó adatok tagállamok és gyártók általi nyomon követésére és bejelentésére szolgáló eljárásokra vonatkozóan.

(2) Az üzemelő járművek szén-dioxid-kibocsátásának ellenőrzésére szolgáló eljárásnak az (EU) 2019/631 rendelet 13. cikke szerinti létrehozása céljából ez a rendelet arról is rendelkezik, hogy a tagállamok illetékes hatóságai bizonyos, az (EU) 2017/1151 rendelet szerint elvégzett típusjövahagyási vizsgálatok részeként rögzített adatokat is bejelentsenek.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Az (EU) 2019/631 rendelet 3. cikkében megadott fogalommeghatározások mellett a következő fogalommeghatározások alkalmazandók:

- a) „részletes nyomonkövetési adatok”: az (EU) 2019/631 rendelet II. melléklete B. részének 2. szakaszában a személygépkocsikkal kapcsolatban, ugyanezen rendelet III. melléklete C. részének 2. szakaszában pedig a könnyű haszongépjárművekkel kapcsolatban meghatározott részletes nyomonkövetési adatok;
- b) „összesített nyomonkövetési adatok”: az (EU) 2019/631 rendelet II. melléklete B. részének 1. szakaszában a személygépkocsikkal kapcsolatban, ugyanezen rendelet III. melléklete C. részének 1. szakaszában pedig a könnyű haszongépjárművekkel kapcsolatban meghatározott összesített nyomonkövetési adatok;

- c) „valós vezetési feltételek melletti adatok”: az (EU) 2017/1151 rendelet XXII. melléklete 3.1. pontjának a) és b) alpontjában, valamint 3.2. pontjának a)–g) és l) alpontjában említett adatok, amelyeket a tüzelőanyag- és/vagy elektromosenergia-fogyasztás nyomon követését szolgáló fedélzeti eszközökkel rögzítettek.

2. FEJEZET

AZ ADATOK BEJELENTÉSE AZ (EU) 2019/631 RENDELET 7. CIKKE SZERINT

3. cikk

Összesített és részletes nyomonkövetési adatok

(1) A tagállamok gondoskodnak az összesített és részletes nyomonkövetési adatok karbantartásáról, gyűjtéséről, ellenőrzéséről, hitelesítéséről, valamint a Bizottságnak és az Európai Környezetvédelmi Ügynökségnek (EEA) való időben történő továbbításukról.

A tagállamok biztosítják, hogy kijelölt kapcsolattartóik haladéktalanul kezeljék a továbbított adatokkal kapcsolatos pontosításokra vagy azok helyesbítésére irányuló, az Európai Környezetvédelmi Ügynökségtől jövő kéréseket.

(2) Az összesített és a részletes nyomonkövetési adatokat a személygépkocsikra, illetve a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó egy-egy külön adatkészletben kell bejelenteni az (EU) 2019/631 rendelet II. mellékletének B. részével, illetve III. mellékletének C. részével összhangban.

(3) A tagállamok az összesített és részletes ellenőrzési adatokat elektronikus úton továbbítják az Európai Környezetvédelmi Ügynökség által kezelt központi adattárba. A tagállamok értesítik a Bizottságot az adattovábbítás megtörténtéről.

4. cikk

Előzetes számítások és adatok

(1) A Bizottság az Európai Környezetvédelmi Ügynökséggel együtt az (EU) 2019/631 rendelet 7. cikkének (4) bekezdésével összhangban biztosítja, hogy minden, az Unióban nyilvántartásba vett új személygépkocsierő vagy könnyű haszongépjárművekért felelős gyártót és gyártói csoportosulást értesítsenek a rájuk vonatkozó, előzetesen kiszámított fajlagos kibocsátási célértékről és átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásról, csakúgy mint a tagállamok által bejelentett adatokról.

(2) Az előzetes számításokat és az (1) bekezdésben említett adatokat a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan külön kell közölni, és azoknak tartalmazniuk kell azokat az adatrekordokat is, amelyek a gyártó neve és világonosítója (WMI) alapján az adott gyártóhoz rendelhetők.

(3) Az (EU) 2019/631 rendelet 7. cikkének (4) bekezdésében említett központi nyilvántartásnak a jármű-azonosító számok kivételével tartalmaznia kell a tagállamok által bejelentett valamennyi adatot.

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség a jármű-azonosító számokat a központi adattárba vagy üzleti adattárba való első feltöltésük napjától számított 20 évig megőrzi.

5. cikk

A gyártók adatai

Azok a gyártók, amelyek az (EU) 2019/631 rendelet hatálya alá tartozó személygépkocsikat vagy könnyű haszongépjárműveket hoznak forgalomba vagy szándékoznak forgalomba hozni az Unióban, kötelesek haladéktalanul bejelenteni a Bizottságnak a következő információkat és az ezeket érintő változásokat:

- a gyártó neve, amelyet a megfelelőségi nyilatkozatban feltüntetnek vagy fel kívánnak tüntetni;
- a gyártó világonosítója (WMI), amely megfelel a jármű-azonosító szám első három karakterének, és amelyet a megfelelőségi nyilatkozatban feltüntetnek vagy fel kívánnak tüntetni;

c) az (EU) 2019/631 rendelet 7. cikke (4) bekezdésének második albekezdésében említett értesítés céljára a gyártót képviselő azon kapcsolattartó személy neve és címe, aki az előzetes számításokról és adatokról szóló értesítést kapja.

A c) pontban említett nevek és címek az (EU) 2018/1725 rendelet értelmében vett személyes adatnak minősülnek.

6. cikk

Az előzetes számítások során felhasznált adatokban talált hibák bejelentése

(1) Amikor a gyártók az előzetes adatokat az (EU) 2019/631 rendelet 7. cikke (5) bekezdésének első albekezdésével összhangban ellenőrzik, az Európai Környezetvédelmi Ügynökség által erre a célra rendelkezésre bocsátott adatkészletet kell használniuk.

(2) Az adatkészletben talált hibákat a gyártóknak lehetőség szerint helyesbítenniük kell, és az egyes járművekhez tartozó adatkészletekben „A gyártó megjegyzései” rovatban minden járművel kapcsolatban külön meg kell adniuk a következő kódok egyikét:

- a) „A” kód, ha a gyártó módosította az adatrekordot;
- b) „B” kód, ha a gyártó nem tudja azonosítani a járművet;
- c) „C” kód, ha a jármű nem tartozik az (EU) 2019/631 rendelet hatálya alá;
- d) „D” kód, ha az a gyártó, amelyhez az N₁ kategóriájú járművet hozzárendelték, a befejezett jármű gyártója, de nem gyártója a nem teljes vagy teljes alapjárműnek.

A b) pont alkalmazásában a jármű azonosíthatatlannak tekintendő, ha jármű-azonosító száma hiányzik vagy nyilvánvalóan hibás.

(3) A gyártóknak az (EU) 2019/631 rendelet 7. cikkének (5) bekezdésének alkalmazásában oly módon kell értesíteniük a Bizottságot a hibákról, hogy a hiánytalan javított adatkészletet feltöltik az üzleti adattárba. Az értesítés elektronikus példányát tájékoztatás céljából az alábbi e-mail-címekre is el kell küldeniük:

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

és

CO₂-monitoring@eea.europa.eu

(4) A gyártóknak gondoskodniuk kell arról, hogy az e rendelet 5. cikkének c) pontjával összhangban kijelölt kapcsolattartóik haladéktalanul megválaszolják a Bizottság vagy az Európai Környezetvédelmi Ügynökség helyesbítésekkel kapcsolatban kért pontosításokra irányuló kéréseit.

(5) Amennyiben egy gyártó az (EU) 2019/631 rendelet 7. cikkének (5) bekezdésében előírt három hónapos időszakon belül nem értesíti a Bizottságot hibáról, az említett rendelet 7. cikkének (4) bekezdésével összhangban bejelentett előzetes értékeket véglegesnek kell tekinteni.

7. cikk

A befejezett könnyű haszongépjárművekre vonatkozó adatok bejelentése

Az (EU) 2019/631 rendelet III. mellékletének 1.2.2. pontjában említett alapjármű gyártói az abban a pontban említett adatokat kötelesek elektronikus úton továbbítani az üzleti adattárba legkésőbb három hónappal azt követően, hogy e rendelet 4. cikkének megfelelően értesítést kaptak az előzetes adatokról.

8. cikk

Az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátások bejelentése az (EU) 2019/631 rendelet 5. cikkének alkalmazásában

- (1) Azoknak a gyártóknak, amelyek 2021-es vagy 2022-es naptári évben nyilvántartásba vett új személygépkocsijai az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelet 5. cikkében előírtak szerint 50 g/km-nél alacsonyabb mért, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékekkel rendelkeznek, az e rendelet 6. cikkében említett értesítéssel együtt be kell jelenteniük ezeket a mért, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeket is a Bizottságnak.
- (2) A Bizottság felszólíthatja a gyártót, hogy nyújtsa be a vonatkozó megfelelőségi nyilatkozatokat és típusbizonyítványokat, amelyek alátámasztják a bejelentett szén-dioxid-kibocsátási értékeket.

3. FEJEZET

A VALÓS VEZETÉSI FELTÉTELEK MELLETTI ADATOK GYŰJTÉSE ÉS BEJELENTÉSE

9. cikk

A valós vezetési feltételek melletti adatok gyártók általi gyűjtése és bejelentése

(1) A gyártók kötelesek gyűjteni a 2021. január 1-jétől nyilvántartásba vett és az (EU) 2017/1151 rendelet 4a. cikkének megfelelően a tüzelőanyag- és/vagy energiafogyasztás nyomon követését szolgáló fedélzeti eszközökkel felszerelt új személygépkocsik és új könnyű haszongépjárművek valós vezetési feltételek melletti adatait azok jármű-azonosító számaival együtt, kivéve, ha a jármű tulajdonosa kifejezetten megtagadja ezen adatoknak a gyártó, annak hivatalos márkakereskedője vagy márkaszervize számára történő rendelkezésre bocsátását.

(2) Amennyiben a valós vezetési feltételek melletti adatokat és a jármű-azonosító számokat nem a gyártó gyűjti közvetlenül a járműről történő adattovábbítás útján, a gyártónak gondoskodnia kell arról, hogy a hivatalos márkakereskedők vagy márkaszervizek továbbítsák neki az adatokat minden alkalommal, amikor a jármű karbantartása vagy javítása esedékes, vagy más beavatkozásra kerül sor, és le kell olvasni a fedélzeti adatokat a jármű fedélzeti diagnosztikai soros portjáról. Az alkalmazott eszköznek vagy leolvasónak alkalmasnak kell lennie arra, hogy abban a formában olvassa le az adatokat, ahogyan azok a tüzelőanyag- és/vagy energiafogyasztás nyomon követését szolgáló fedélzeti eszközön rögzítésre kerültek. Az adatok leolvasása díjmentes és nem köthető semmilyen különös feltételhez.

A gyártónak és adott esetben hivatalos márkakereskedőjének vagy márkaszervizének gondoskodnia kell arról, hogy a jármű-azonosító számok gyűjtése biztonságos kommunikációs eszközökkel történjen.

(3) A gyártók 2022-től minden év április 1-jén kötelesek bejelenteni a Bizottságnak az előző naptári évben gyűjtött, a melléklet 1. táblázatában meghatározott, valós vezetési feltételek melletti minden adatot és jármű-azonosító számot, azáltal, hogy ezeket feltöltik az üzleti adattárba.

Abban az esetben, ha a gyártók ugyanabban a naptári évben ugyanarra a jármű-azonosító számra több adatrekordot gyűjtenek, a legnagyobb megtett teljes távolságot jelző adatrekordot kell jelenteni valós vezetési feltételek melletti adatként. Egy adott járműre vonatkozó, valós vezetési feltételek melletti adatokat legfeljebb 15 éven át kell gyűjteni attól a naptól számítva, amikor a szóban forgó járműre vonatkozó adatokat először jelentették az Európai Környezetvédelmi Ügynökségnek.

Amennyiben egy gyártó azt állítja, hogy nem, vagy csak részben szolgáltatathatók valós vezetési feltételek melletti adatok, erről nyilatkozatot kell tennie a Bizottságnak, a megfelelő indokok megadásával. A nyilatkozatot és az indokolást fel kell tölteni az üzleti adattárba.

(4) Az (1), (2) és (3) bekezdés nem vonatkozik az (EU) 2017/1151 rendelet 15. cikkének (11) bekezdésében említett kis sorozatú gyártókra.

10. cikk

A valós vezetési feltételek melletti adatok tagállamok általi gyűjtése és bejelentése

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 2014/45/EU irányelv 4. cikkének (2) bekezdésében említett szervek vagy létesítmények gyűjtsék a 2021. január 1-jétől nyilvántartásba vett és az (EU) 2017/1151 rendelet 4a. cikkének megfelelően a tüzelőanyag- és/vagy energiafogyasztás nyomon követését szolgáló fedélzeti eszközökkel felszerelt új személygépkocsik és új könnyű haszongépjárművek valós vezetési feltételek melletti adatait azok jármű-azonosító számaival együtt.

A valós vezetési feltételek melletti adatokat és a jármű-azonosító számokat 2023. május 20-tól akkor kell összegyűjteni, amikor a járműveket a 2014/45/EU irányelv 5. cikke szerinti ütemezésben műszaki vizsgálatra hozzák, kivéve, ha a jármű tulajdonosa kifejezetten megtagadja ezen adatok rendelkezésre bocsátását.

A valós vezetési feltételek melletti adatokat az elektronikus járműinterfészhez csatlakoztatható eszköz, például a 2014/45/EU irányelv III. mellékletében említett leolvasó segítségével kell leolvasni. Az alkalmazott eszköznek alkalmasnak kell lennie arra, hogy abban a formában olvassa le az adatokat, ahogyan azok a tüzelőanyag- és/vagy energiaforgasztás nyomon követését szolgáló fedélzeti eszközön rögzítésre kerültek.

(2) A tagállamok 2022-től gondoskodnak arról, hogy az előző naptári évben gyűjtött, a melléklet 1. táblázatában meghatározott, valós vezetési feltételek melletti adatok és jármű-azonosító számok minden évben április 1-jén bejelentésre kerüljenek a Bizottság számára, ezen adatok központi adattárba való feltöltése útján. Amennyiben ezek az adatok nem állnak rendelkezésre, egy erre vonatkozó nyilatkozatot kell feltölteni a központi adattárba, annak megindoklásával együtt, hogy az adatok miért nem állnak rendelkezésre.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az egy adott járműre vonatkozó, valós vezetési feltételek melletti adatokat legfeljebb 15 éven át gyűjtsék attól a naptól számítva, amikor a szóban forgó járműre vonatkozó adatokat először jelentették az Európai Környezetvédelmi Ügynökségnek.

A tagállam, illetve a jármű-azonosító számok gyűjtéséért felelős szervek és létesítmények gondoskodnak arról, hogy a jármű-azonosító számok gyűjtése biztonságos kommunikációs eszközökkel történjen.

11. cikk

A személyes adatok védelmével kapcsolatos kötelezettségek

(1) A jármű-azonosító számok és a valós vezetési feltételek melletti adatok közvetlenül a járművekből történő gyűjtéséért felelős alábbi jogalanyok a jármű-azonosító számok gyűjtése és kezelése tekintetében az (EU) 2016/679 rendelet 4. cikkének 7. pontja értelmében vett adatkezelőknek tekintendők:

- a) a gyártók abban az esetben, ha az adatokat közvetlenül a járművekből továbbítják a gyártónak;
- b) hivatalos márkakereskedők vagy márkaszervizek;
- c) a műszaki vizsgálatok elvégzéséért felelős szervek vagy létesítmények.

A fenti jogalanyoknak eleget kell tenniük azon kötelezettségüknek, hogy a járműtulajdonosokat mint érintetteket az említett rendelet 13. cikkének megfelelően tájékoztassák.

(2) Amennyiben a jármű-azonosító számokat a 3., a 9. vagy a 10. cikk alkalmazásában közvetve szerezték be a jármű tulajdonosától, a tagállamok és adott esetben a gyártók adatkezelői minőségükben gondoskodnak arról, hogy eleget tegyenek azon kötelezettségüknek, hogy a járműtulajdonosokat az (EU) 2016/679 rendelet 14. cikkének megfelelően tájékoztassák.

(3) Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség és a Bizottság e rendelet alkalmazásában a jármű-azonosító számok gyűjtése és kezelése tekintetében az (EU) 2018/1725 rendelet tárgyát képező adatkezelőnek minősül.

(4) Az e rendelet 9. és 10. cikkének megfelelően gyűjtött jármű-azonosító számok és valós vezetési feltételek melletti adatok az (EU) 2019/631 rendelet 12. cikkében meghatározottaktól eltérő célokra nem használhatók fel.

(5) A 9. és 10. cikknek megfelelően gyűjtött jármű-azonosító számok és valós vezetési feltételek melletti adatok csak a következő időszakokra őrizhetők meg:

- a) a gyártók esetében addig, amíg ezek az adatok a 9. cikk (3) bekezdésének megfelelően bejelentésre kerülnek;
- b) a hivatalos márkakereskedők és márkaszervizek esetében addig, amíg ezek az adatok a 9. cikk (2) bekezdésének megfelelően továbbításra kerülnek a gyártónak;
- c) a műszaki vizsgálatok elvégzéséért felelős szervek és létesítmények esetében addig, amíg ezek az adatok a 10. cikk (2) bekezdésének megfelelően továbbításra kerülnek az Európai Környezetvédelmi Ügynökséghez vagy ahhoz a hatósághoz, amelyet a tagállamok az adatok Európai Környezetvédelmi Ügynökség számára történő bejelentésére kijelöltek;
- d) a tagállamok által a valós vezetési feltételek melletti adatok Európai Környezetvédelmi Ügynökség számára történő bejelentésére kijelölt hatóságok esetében addig, amíg ezek az adatok a 10. cikk (2) bekezdésének megfelelően bejelentésre kerülnek;

- e) az Európai Környezetvédelmi Ügynökség esetében addig, amíg az adatoknak a 9. cikk (3) bekezdésének megfelelően az üzleti adattárba, illetve a 10. cikk (2) bekezdésének megfelelően a központi adattárba való első feltöltésétől számított 20 év eltelik.

12. cikk

A valós vezetési feltételek melletti adatok közzététele

A Bizottság 2022 decemberétől minden évben anonimizált és összesített adatkészleteket tesz közzé a belső égésű motorral meghajtott személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek, valamint a külső feltöltésű hibrid elektromos (OVC-HEV) személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek szerinti bontásban, amely a következő adatokat tartalmazza gyártónként:

- az átlagos tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km) a 9. és 10. cikk szerint jelentett adatok alapján;
- az átlagos elektromosenergia-fogyasztás (kWh/100 km) a 9. és 10. cikk szerint jelentett adatok alapján;
- a 9. és 10. cikk szerint jelentett adatok alapján kiszámított átlagos szén-dioxid-kibocsátás (g/km);
- az a) pontban említett átlagos tüzelőanyag-fogyasztás és ugyanazon járművek megfeleléségi nyilatkozatában rögzített tüzelőanyag-fogyasztási értékek átlaga közötti különbség, mint amelyekre vonatkozóan a valós vezetési feltételek melletti adatokat bejelentették;
- a b) pontban említett átlagos elektromosenergia-fogyasztás és ugyanazon járművek megfeleléségi nyilatkozatában rögzített elektromosenergia-fogyasztási értékek átlaga közötti különbség, mint amelyekre vonatkozóan a valós vezetési feltételek melletti adatokat bejelentették;
- a c) pontnak megfelelően kiszámított átlagos szén-dioxid-kibocsátás (g/km) és ugyanazon járművek megfeleléségi nyilatkozatában rögzített szén-dioxid-kibocsátási értékek átlaga közötti különbség, mint amelyekre vonatkozóan a valós vezetési feltételek melletti adatokat bejelentették.

A b) és az e) pont csak a külső feltöltésű hibrid elektromos járművekre (OVC-HEV) vonatkozik.

13. cikk

Felülvizsgálat

A Bizottság az (EU) 2019/631 rendelet 12. cikke (3) bekezdésének első albekezdésében említett értékelés alapján felülvizsgálja e rendelet 9–12. cikkének végrehajtását, különös tekintettel a következőkre:

- a közvetlen adattovábbítást lehetővé tévő eszközökkel felszerelt járművek száma;
- a valós vezetési feltételek melletti adatok gyártók általi folyamatos nyomon követésének és bejelentésének szükségessége;
- az az időszak, amely alatt a valós vezetési feltételek melletti adatok nyomon követésére és jelentésére szükség van;
- az e rendelet 12. cikke alapján a Bizottság által közzéteendő adatok megfelelő szintű összesítése.

4. FEJEZET

AZ (EU) 2017/1151 RENDELETNEK MEGFELELŐEN ELVÉGZETT VIZSGÁLATOKBÓL SZÁRMAZÓ ADATOK NYOMON KÖVETÉSE ÉS BEJELENTÉSE

14. cikk

Vizsgálati adatok

- (1) A típusjóváhagyó hatóságok kötelesek gondoskodni arról, hogy a melléklet 2. táblázatában meghatározott adatokat minden, az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete szerint elvégzett 1. típusú vizsgálat esetében rögzítsék.

- (2) A rögzített adatokat titkosított formátumban fel kell tölteni a Bizottság erre a célra létrehozott szerverére. Az adatok megfelelő feltöltése esetén a Bizottság szerveréről visszaigazolást kell küldeni a feltöltést végző jogalanyoknak.
- (3) A vizsgálati adatok nem tehetők közzé.

15. cikk

Hatályon kívül helyezés

- (1) Az 1014/2010/EU és a 293/2012/EU végrehajtási rendelet 2021. március 1-jével hatályát veszti.
- (2) Az (EU) 2017/1152 és az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelet 2025. január 1-jével hatályát veszti.

16. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2021. március 4-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

—

MELLÉKLET

1. A valós vezetési feltételek melletti adatok és a jármű-azonosító számok gyűjtése és bejelentése a 9. és 10. cikk szerint

1. táblázat

A 9. és 10. cikk szerint bejelentendő adatok

Paraméter	Mértékegység	M ₁ és N ₁ kategóriájú járművek	
		Tisztán belső égésű motorral felszerelt járművek és nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek ⁽¹⁾	Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek ⁽²⁾
Jármű-azonosító szám	–	√	√
Összes felhasznált tüzelőanyag (a jármű élettartama alatt)	l	√	√
Teljes megtett távolság (a jármű élettartama alatt)	km	√	√
Töltéslemerítő üzemmódban felhasznált összes tüzelőanyag (a jármű élettartama alatt)	l	–	√
A járművezető által választható töltésnövelő üzemmódban felhasznált összes tüzelőanyag (a jármű élettartama alatt)	l	–	√
Töltéslemerítő üzemmódban, lekapcsolt motorral megtett teljes távolság (a jármű élettartama alatt)	km	–	√
Töltéslemerítő üzemmódban, működő motorral megtett teljes távolság (a jármű élettartama alatt)	km	–	√
A járművezető által választható töltésnövelő üzemmódban megtett teljes távolság (a jármű élettartama alatt)	km	–	√
Az akkumulátorba töltött összes hálózati energia (a jármű élettartama alatt)	kWh	–	√

⁽¹⁾ Kizárólag ásványi dízellel, biodízellel, benzinnel, etanollal vagy ezek bármilyen kombinációjával működő meghajtással.

⁽²⁾ Elektromos energiával és ásványi dízellel, biodízellel, benzinnel vagy etanollal működő meghajtással.

2. Az adatok bejelentése a 14. cikk szerint

Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete szerint elvégzett 1. típusú vizsgálatokhoz az alábbi paramétereket kell bejelenteni minden interpolációs család esetében, azaz a magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH) vagy adott esetben az alacsony (VL) vagy közepes (M) szén-dioxid-kibocsátású járműre vonatkozóan.

Ha a 2. táblázat másként fel nem tünteti, amennyiben a magas szén-dioxid-kibocsátású vagy az alacsony szén-dioxid-kibocsátású kategóriájú járműre vonatkozóan több 1. típusú vizsgálatot végeznek, a vizsgálati adatokat a következők szerint kell jelenteni:

- két 1. típusú vizsgálat esetében a legnagyobb mért (vegyes) szén-dioxid-kibocsátással járó 1. típusú vizsgálat során rögzített vizsgálati adatok;
- három 1. típusú vizsgálat esetében a medián mért (vegyes) szén-dioxid-kibocsátással járó 1. típusú vizsgálat során rögzített vizsgálati adatok.

2. táblázat

1. típusú vizsgálati adatok

Szám	Paraméter	Mértékegység	Forrás (eltérő rendelkezés hiányában valamennyi hivatkozás az (EU) 2017/1151 rendeletre vonatkozik)	Megjegyzések
1	Az interpolációs járműcsalád azonosítója	–	A típusbizonyítvány II. szakaszának 0. pontja, az I. melléklet 4. függeléke.	Az adatokat minden típusjóváhagyással rendelkező interpolációs járműcsaládra vonatkozóan meg kell adni
2	Az interpolációs alapjárműcsalád azonosítója (adott esetben)	–	–	Az interpolációs alapjárműcsalád azonosítóját abban az esetben adja meg, ha a vizsgálati adatokat egy másik interpolációs járműcsaládra vonatkozóan határozták meg
3	Típusjóváhagyás kiterjesztése	–	EK-típusbizonyítvány	0 = Nem 1 = Igen – ha a vizsgálatot a típusjóváhagyás kiterjesztése céljából végzik
4	A meghajtás típusa	–		Tisztán belső égésű motorral felszerelt járművek (ICEV), külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek (OVC-HEV), nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek (NOVC-HEV)
5	A jármű kategóriája és osztálya		I. melléklet, 3. függelék, 0.4. pont	M ₁ vagy N ₁ kategória, 1., 2. vagy 3. osztály
6	A gyújtás típusa		I. melléklet, 3. függelék, 3.2.1.1. pont	Szikragyújtás vagy kompressziós gyújtás
7	A hengerek száma	–	I. melléklet, 3. függelék, 3.2.1.2. pont	Darabszám; ha nincs megadva szám, akkor az alapértelmezett érték 4
8	Motor lökete	mm	I. melléklet, 3. függelék, 3.2.1.2.2. pont	
9	Hengerűrtartalom	cm ³	I. melléklet, 3. függelék, 3.2.1.3. pont	
10	Névleges motorteljesítmény	kW	I. melléklet, 3. függelék, 3.2.1.8. pont	
11	Fordulatszám névleges motorteljesítmény mellett	ford./perc	I. melléklet, 3. függelék, 3.2.1.8. pont	Fordulatszám a legnagyobb hasznos motorteljesítmény mellett
12	Tüzelőanyag-típus	–	I. melléklet, 3. függelék, 3.2.2.1. pont	Dízel/benzin/LPG/földgáz vagy biometán/etanol (E85)/biodízel/hidrogén
13	Kétfajta tüzelőanyaggal működő jármű	–	I. melléklet, 3. függelék, 3.2.2.4. pont	0 = Nem 1 = Igen Kétfajta tüzelőanyaggal működő járművek esetében a vizsgálati eredményeket mindkét tüzelőanyag-típusra meg kell adni (két adat-beviteli sablon).

14	Az egyes elektromos gépek legnagyobb hasznos teljesítménye (P0, P1, P2, P2 [bolygókerekes hajtómű], P3 vagy P4) (*)	kW	I. melléklet, 3. függelék, 3.3.1.1.1. pont	OVC-HEV és NOVC-HEV
15	A REESS-cellák száma	–	I. melléklet, 3. függelék, 3.3.2.1. pont	OVC-HEV és NOVC-HEV
16	A munkaakkumulátor kapacitása	Ah	I. melléklet, 3. függelék, 3.4.4.5. pont	Az alacsony feszültségű akkumulátor kapacitása
17	A generátor névleges feszültsége	V	I. melléklet, 3. függelék, 3.4.4.5. pont	A generátor névleges feszültsége (tisztá ICEV esetében kötelező)
18	Gumiabroncsméretek (első/hátsó)	–	I. melléklet, 3. függelék, 3.5.7.1. pont: A vizsgálati jármű paramétereit	A vizsgálati jármű gumiabroncsainak kódja (pl. P195/55R1685H)
19	F0 kigurulási menetellenállási együttható	N	I. melléklet, 3. függelék, 3.5.7.1. pont	VH és VL (adott esetben)
20	F1 kigurulási menetellenállási együttható	N/(km/h)	I. melléklet, 3. függelék, 3.5.7.1. pont	VH és VL (adott esetben)
21	F2 kigurulási menetellenállási együttható	N/(km/h) ²	I. melléklet, 3. függelék, 3.5.7.1. pont	VH és VL (adott esetben)
22	Sebességváltó típusa	–	I. melléklet, 3. függelék, 4.5.1. pont	automata/kézi/CVT/bolygókerekes
23	Belső áttételi viszonzyszámok	–	I. melléklet, 3. függelék, 4.6. pont	Minden sebességfokozatra külön
24	Végáttételi arány(ok)	–	I. melléklet, 3. függelék, 4.6. pont	Ha a jármű több végáttétellel rendelkezik, minden sebességfokozatra külön-külön adjon meg értékeket
25	A biztonsági ráhagyás értékei	%	I. melléklet, 3. függelék, 4.6.1.7.1. pont	Adja meg, ha a sebességváltás kiszámításához használtak ilyen értékeket
26	Hajtott kerekek	–	I. melléklet, 4. függelék, 1.7. pont	Kétkerékmeghajtás, négykerékmeghajtás
27	Szén-dioxid-kibocsátás töltéslemerítő üzemállapotban (vegyes)	gCO ₂ /km	I. melléklet, 4. függelék, 2.5.3.2. pont	Csak OVC-HEV járművek esetében. Két vagy három vizsgálat esetén valamennyi eredményt meg kell adni
28	Súlyozott vegyes (mért) szén-dioxid-kibocsátás	gCO ₂ /km	I. melléklet, 4. függelék, 2.5.3.3. pont	Csak OVC-HEV járművek esetében. Két vagy három vizsgálat esetén valamennyi eredményt meg kell adni
29	Súlyozott vegyes (bejelentett) szén-dioxid-kibocsátás	gCO ₂ /km	I. melléklet, 4. függelék, 2.5.3.3. pont	Csak OVC-HEV járművek esetében

30	Egyenértékű teljes elektromos hatósugár (EAER), vegyes	km	I. melléklet, 4. függelék, 2.5.3.7.2. pont (EAER)	Csak OVC-HEV járművek esetében
31	A motor alapijárat fordulatszám	ford./perc	I. melléklet, 8a. függelék, 1.1.2. pont	Alapijárat fordulatszám meleg állapotban
32	Willans-tényezők (belső égésű motor esetében) a szén-dioxid-kibocsátáshoz	gCO ₂ /MJ	I. melléklet, 8a. függelék, 1.1.3. pont	A töltési egyensúly-korrekcióhoz használt érték az A6.App2/3. táblázat szerint
33	A hajtási újratölthető energiatároló rendszer kapacitása	Ah	I. melléklet, 8a. függelék, 1.1.10. pont	OVC-HEV és NOVC-HEV
34	A hajtási újratölthető energiatároló rendszer technológiájának típusa	–	I. melléklet, 8a. függelék, 1.1.10. pont	OVC-HEV és NOVC-HEV
35	A hajtási újratölthető energiatároló rendszer feszültsége, nominális vagy idősorértékek	V	I. melléklet, 8a. függelék, 1.1.10. pont	OVC-HEV és NOVC-HEV A vizsgálathoz használt nominális vagy idősorértékek (20 Hz)
36	Vizsgálati tömeg	kg	I. melléklet, 8a. függelék, 1.2.1. pont a VH esetében, 1.3.1. pont a VL esetében	VH és VL (adott esetben)
37	A fékpad tengelyeinek száma a vizsgálat során	–	I. melléklet, 8a. függelék, 2.1. pont	Görgős fékpad konfigurációja a VH/VL 1. típusú (egy tengelyes, két tengelyes) vizsgálat során
38	A generátor (DC/DC átalakító – alacsony feszültségű oldal – NOVC és OVC-HEV esetében) áramerőssége	A	Az 1. típusú vizsgálat során mérve	Tömb: 1 Hz, 0,1 A felbontás, a görgős fékpaddal összehangolt külső mérőeszköz
39	K _i regenerációs tényező multiplikatív/additív	–	I. melléklet, 8a. függelék, 2.1.1.2.1. pont	Szén-dioxid-kibocsátások. Periodikusan regeneráló rendszerrel nem rendelkező járművek esetében ennek értéke 1
40	A CO ₂ mért értéke az alacsony kibocsátású szakaszban	gCO ₂ /km	I. melléklet, 8a. függelék, 2.1.1.2.1. pont	Nem korrigált mért M _{CO₂,p.1} -érték az alacsony kibocsátású szakaszban (a töltésfenntartó üzemmódhoz tartozó érték a NOVC- és az OVC-HEV járművek esetében)
41	A CO ₂ mért értéke a közepes kibocsátású szakaszban	gCO ₂ /km	I. melléklet, 8a. függelék, 2.1.1.2.1. pont	Nem korrigált mért M _{CO₂,p.1} -érték a közepes kibocsátású szakaszban (a töltésfenntartó üzemmódhoz tartozó érték a NOVC- és az OVC-HEV járművek esetében)
42	A CO ₂ mért értéke a magas kibocsátású szakaszban	gCO ₂ /km	I. melléklet, 8a. függelék, 2.1.1.2.1. pont	Nem korrigált mért M _{CO₂,p.1} -érték a magas kibocsátású szakaszban (a töltésfenntartó üzemmódhoz tartozó érték a NOVC- és az OVC-HEV járművek esetében)
43	A CO ₂ mért értéke a rendkívül magas kibocsátású szakaszban	gCO ₂ /km	I. melléklet, 8a. függelék, 2.1.1.2.1. pont	Nem korrigált mért M _{CO₂,p.1} -érték a rendkívül magas kibocsátású szakaszban (a töltésfenntartó üzemmódhoz tartozó érték a NOVC- és az OVC-HEV járművek esetében)

44	A CO ₂ mért értéke (vegyes)	gCO ₂ /km	I. melléklet, 8a. függelék, 2.1.1.2.1. pont	Nem korrigált mért M _{CO₂,c.1} -érték a teljes ciklusra (a töltésfenntartó üzemmódhoz tartozó érték a NOVC- és az OVC-HEV járművek esetében). Két vagy három vizsgálat esetén valamennyi mért eredményt meg kell adni
45	A CO ₂ korrigált értéke (vegyes)	gCO ₂ /km	I. melléklet, 8a. függelék, 2.1.1.2.1. pont	A H és az L járműre vonatkozó, vegyes, mért szén-dioxid-kibocsátás az összes alkalmazandó korrekció után, M _{CO₂,c.5} . Két vagy három vizsgálat esetén valamennyi mért és korrigált eredményt meg kell adni. A NOVC- és az OVC-HEV járművek esetében ez a töltésfenntartó üzemmódra vonatkozik
46	A CO ₂ bejelentett értéke	gCO ₂ /km	I. melléklet, 8a. függelék, 2.1.1.2.1. pont	A gyártó által megadott érték
47	A környezetihőmérséklet-korrekcióval végzett vizsgálat (ATCT) szerinti járműcsalád korrekciós tényezője	–	I. melléklet, 8a. függelék, 2.1.1.2.2. pont	A környezetihőmérséklet-korrekcióval végzett vizsgálat (ATCT) szerinti járműcsalád korrekciós tényezője (14 °C korrekció)
48	Az 1. típusú vizsgálat során a tüzelőanyag-fogyasztás nyomon követését szolgáló fedélzeti eszközzel (OBFCM) rögzített tüzelőanyag-fogyasztás	l	I. melléklet, 8a. függelék, 2.1.1.3.1. pont	Tüzelőanyag-fogyasztás a vizsgálat során (a NOVC-HEV és az OVC-HEV járművek esetében a töltésfenntartó üzemmódra vonatkozó érték). Két vagy három vizsgálat esetén valamennyi eredményt meg kell adni
49	Az átmeneti ciklus sorszáma	–	I. melléklet, 8a. függelék, 2.1.1.4.1.4. pont	Az OVC-HEV járművek esetében fel kell tüntetni az átmeneti ciklus sorszámát
50	Az újratölthető energiatároló rendszer névleges feszültsége	V	I. melléklet, 8a. függelék, 1.1.10. pont	Az alacsony feszültségű akkumulátorok esetében a XXI. melléklet 6. al mellékletének 2. függeléke szerint
51	Töltési egyensúly-korrekció			Végeztek korrekciót? 0 = Nem 1 = Igen
52	Töltési egyensúly-korrekciós együttható	(g/km)/(Wh/km)	I. melléklet, 8a. függelék, 2.1.1.2.1. pont	NOVC-HEV és OVC-HEV járművek
53	Tüzelőanyag-fogyasztás	l/100 km	A XXI. melléklet 7. al mellékletének 6. pontja szerint meghatározva, az A7/1. táblázat 2. lépésében kiszámított kritikus kibocsátások és CO ₂ -kibocsátás eredményeit felhasználva	Az 1. típusú vizsgálat kiegyensúlyozatlan tüzelőanyag-fogyasztása a H jármű és adott esetben az L jármű esetében Két vagy három vizsgálat esetén valamennyi értéket jelteni kell
54	Idő	sec	Az 1. típusú vizsgálat során mérve	Tömb: Az OBD és a görgős fékpad adatai, 1 Hz

55	Sebességprofil (elméleti)	km/h	Az 1. típusú vizsgálat során alkalmazott módszer szerint	Tömb: 1 Hz, felbontás: 0,1 km/h. Ha nincs külön megadva, akkor a XXI. melléklet 1. al mellékletének 6. pontjában és különösen az A1/7–A1/9., az A1/11. és az A1/12. táblázatban meghatározott sebességprofil alkalmazandó
56	Sebességprofil (tényleges)	km/h	Az 1. típusú vizsgálat során mérve	Tömb: Az OBD és a görgős fékpad adatai, 1 Hz és 10 Hz, felbontás: 0,1 km/h
57	Sebességfokozati (elméleti)	–	A XXI. melléklet 2. al mellékletében meghatározott számításokon alapuló 1. típusú vizsgálat során alkalmazott módszer szerint	Tömb: 1 Hz. Kézi sebességváltóval felszerelt járművek esetében kötelező
58	Motorfordulatszám	ford./perc	Az 1. típusú vizsgálat során mérve	Tömb: 1 Hz, 10 ford./perces felbontás az OBD-ből
59	A hűtőközeg hőmérséklete	°C	Az 1. típusú vizsgálat során mérve	Tömb: az OBD adatai, 1 Hz, 1 °C-os felbontás
60	A munkaakkumulátor áramerőssége	A	Az 1. típusú vizsgálat során mérve	Tömb: 1 Hz, 0,1 A felbontás, a görgős fékpaddal összehangolt külső mérőeszköz
61	Számított terhelés	–	Az 1. típusú vizsgálat során mérve	Tömb: az OBD adatai, legalább 1 Hz (nagyobb gyakoriság lehetséges, 1 % felbontás), vizsgálati mérés
62	A hajtási újratölthető energiatároló rendszer áramerőssége	A	Az 1. típusú vizsgálat során mérve	A vizsgálat(ok) során alkalmazott 20 Hz-es idősorértékek megismétlése 1 Hz-en; a NOVC-HEV és az OVC-HEV járművek esetében kötelező
63	A motor tüzelőanyag-árama	g/s	Az 1. típusú vizsgálat során mérve	A vizsgálat során rögzített pillanatnyi jel (a NOVC-HEV és az OVC-HEV járművek esetében a töltésfenntartó üzemmódra vonatkozó érték)
64	A motor tüzelőanyag-árama	l/h	Az 1. típusú vizsgálat során mérve	Ugyanaz
65	A jármű tüzelőanyag-árama	g/s	Az 1. típusú vizsgálat során mérve	Ugyanaz
66	A teljes terhelés jelleggörbéje belső égésű motorral felszerelt járművek esetében	kW vs. ford./perc	A gyártó nyilatkozata	A teljes terhelés jelleggörbéje a motor n_{idle} és n_{rated} vagy n_{max} , vagy $n_{dv}(ngvmax) \times v_{max}$ közül a legnagyobb érték közötti fordulatszám-tartományában
67	A hajtási újratölthető energiatároló rendszer kezdeti töltöttségi szintje	%	A gyártó nyilatkozata	A hajtási újratölthető energiatároló rendszer kezdeti töltöttségi szintje töltésfenntartó üzemmódban (a NOVC-HEV és az OVC-HEV járművek esetében)

68	A motor alapjárat tüzelőanyag-fogyasztása	g/s	A gyártó nyilatkozata	Alapjárat tüzelőanyag-fogyasztás meleg állapotban
69	A generátor legnagyobb teljesítménye	kW	A gyártó nyilatkozata	
70	A generátor hatékonysága	–	A gyártó nyilatkozata	Az alapértelmezett érték = 0,67
71	Nyomatékváltó	–	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem, 1 = Igen – Alkalmaz-e a jármű nyomatékváltót?
72	Tüzelőanyag-megtakarító eszköz automata sebességváltóhoz	–	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem, 1 = Igen
73	Turbófeltöltő vagy töltőkompresszor	–	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen – Rendelkezik-e a jármű bármilyen töltőrendszerrel?
74	Start-stop rendszer	–	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen – Rendelkezik-e a jármű start-stop rendszerrel?
75	Fékenergia-visszanyerés	–	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen – Alkalmaz-e a jármű energia-visszatápláló technológiákat?
76	Állítható szelepvezérlő rendszer	–	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen – Rendelkezik-e a motor állítható szelepvezérlő rendszerrel?
77	Hőgazdálkodás	–	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen – Alkalmaz-e a jármű olyan technológiákat, amelyek aktívan befolyásolják a sebességváltó hőmérsékletét?
78	Közvetlen befecskendezés/ szívótorok-befecskendezés	–	A gyártó nyilatkozata	0 = szívótorok-befecskendezés 1 = közvetlen befecskendezés
79	Szegénykeverékes égés	–	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen – Alkalmaz-e a motor szegénykeverékes égést?
80	Hengerdeaktiválás	–	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen – Rendelkezik-e a motor hengerdeaktiváló rendszerrel? Amennyiben igen, kérjük, adja meg az aktív hengerre vonatkozó arányszámokat is.
81	Kipufogógáz-visszavezetés	–	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen – Rendelkezik-e a jármű külső kipufogógáz-visszavezető rendszerrel?
82	Részecskeszűrő	–	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen – Rendelkezik-e a jármű részecskeszűrővel?
83	Szelektív katalitikus redukció (SCR)	–	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen – Rendelkezik-e a jármű SCR-rendszerrel?
84	Szegénykeverékes NO _x -csapda	–	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen – Rendelkezik-e a jármű szegénykeverékes NO _x -csapdával?

85	Hibrid járművek konfigurációja (P0, P1, P2, P2 [bolygókerékes hajtómű], P3 vagy P4) (*)	–	A gyártó nyilatkozata	Van-e a járműben olyan elektromos gép, amelyet a jármű meghajtására vagy a P0, P1, P2, P2 (bolygókerékes hajtómű), P3 vagy P4 helyzetben elektromosenergia-termelésre vagy ezek kombinációjára használnak?
86	Az egyes elektromos gépek legnagyobb kimenő nyomatéka (P0, P1, P2, P2 [bolygókerékes hajtómű], P3 vagy P4) (*)	Nm	A gyártó nyilatkozata	
87	Az egyes elektromos gépek esetében az elektromos gép fordulatszám és a vonatkoztatási fordulatszám hányadosa (P0, P1, P2, P2 [bolygókerékes hajtómű], P3 vagy P4) (*)	–	A gyártó nyilatkozata	
88	Bekapcsolt motorral történő vitorlázás funkció	–	A gyártó nyilatkozata	Igen/Nem. Rendelkezik-e a jármű alapjáraton történő vitorlázás funkcióval (ami lehetővé teszi, hogy a tüzelőanyag-megtakarítás érdekében a jármű szabadonfutása során a motor alapjáratra kapcsoljon)?
89	Kikapcsolt motorral történő vitorlázás funkció	–	A gyártó nyilatkozata	Igen/Nem. Rendelkezik-e a jármű a motor kikapcsolt állapotában vitorlázási funkcióval (ami lehetővé teszi, hogy a tüzelőanyag-megtakarítás érdekében a jármű szabadonfutása során a motor kikapcsoljon)?
90	A jármű nem teljes	–	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem 1 = Igen – A jármű nem teljes?
91	A jármű menetkész tömege	kg	I. melléklet, 4. függelék, 1.1. pont	A jármű menetkész tömege a VH és VL járművek esetében (adott esetben)
92	Leszabályozott járműsebesség	km/h	I. melléklet, 8a. függelék, 1.2.3. pont: Ciklusválasztási paraméterek	Tüntesse fel, hogy használták-e az 1. típusú vizsgálat során a leszabályozott sebességet (és az értéket) VH vagy VL járművek esetében (adott esetben)
93	A jármű legnagyobb sebessége	km/h	I. melléklet, 8a. függelék, 1.2.3. pont: Ciklusválasztási paraméterek	Adja meg a jármű legnagyobb sebességét VH és VL járművek esetében (adott esetben)
94	A sebességváltás kiszámítására vonatkozó kiegészítő információk	ford./perc	I. melléklet, 8a. függelék, 1.2.4. pont: Fokozatváltási pont	Csak kézi sebességváltóval felszerelt járművek esetében. Információ az $n_{\min \text{ drive}}$ -ről

(*) P0: az elektromos gép a motor vezérműszíjához kapcsolódik, és ezért vonatkoztatási fordulatszámával megegyezik a motor fordulatszámával;

P1: az elektromos gép a motor forgattyústengelyéhez kapcsolódik, és ezért vonatkoztatási fordulatszámával megegyezik a motor fordulatszámával;

P2: az elektromos gép az átvitel (a sebességváltó vagy a fokozatmentes sebességváltó) előtt van beszerelve, és ezért vonatkoztatási fordulatszáma megegyezik a sebességváltó bemeneti fordulatszámaival;

P2 (bolygókerekes hajtómű): az elektromos gép a bolygókerekes hajtóműnek a belső égésű motorhoz vagy a végáttételhez nem kapcsolódó fogaskerekéhez kapcsolódik (ami itt a bolygómű oldal). Ebben az esetben a megadandó fordulatszám-hányados az elektromos gép és a bolygómű oldala fordulatszámának (vonatkoztatási fordulatszám) hányadosa, amely a fordulatszám-csökkentő áttétel fordulatszám-növelő/-csökkentő hatását tükrözi;

P3: az elektromos gép közvetlenül a meghajtott tengely végáttétele előtt van beszerelve, ezért vonatkoztatási fordulatszáma a végáttétel bemeneti forgási sebessége (idetartoznak a végáttétel oldalán bolygókerekes hajtómű fogaskerekéhez kapcsolódó elektromos gépek). Egy jármű legfeljebb két P3 géppel rendelkezhet (az egyik [P3a] az elülső, a másik [P3b] a hátsó tengelyhez kapcsolódik);

P4: az elektromos gép a végáttétel után található, és ezért vonatkoztatási fordulatszáma megegyezik a kerék fordulatszámaival. Egy jármű legfeljebb négy P4 motorral rendelkezhet (mindegyik keréknél eggyel, ahol P4a első kerékre utal, P4b pedig hátsó kerékre).
