

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2021/392 VAN DE COMMISSIE
van 4 maart 2021

betreffende de monitoring en rapportering van gegevens met betrekking tot de CO₂-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen overeenkomstig Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1014/2010, (EU) nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 en (EU) 2017/1153 van de Commissie

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissionormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 ⁽¹⁾, en met name artikel 7, lid 7, artikel 12, lid 4, artikel 13, lid 4, en artikel 15, lid 7,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De monitoring en rapportering van gegevens betreffende in de Unie geregistreerde personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen zijn essentieel voor de werking van de in Verordening (EU) 2019/631 vastgestelde CO₂-emissieprestatienormen. Aangezien die verordening op 1 januari 2020 van toepassing is geworden, is het passend de bepalingen van de Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1014/2010 ⁽²⁾ en (EU) nr. 293/2012 ⁽³⁾ van de Commissie te vereenvoudigen en te verduidelijken en deze bepalingen in één enkele uitvoeringsverordening samen te brengen. Voor de rapportering van de gegevens over het kalenderjaar 2020 is het echter passend de nieuwe en de bestaande bepalingen tot en met 28 februari 2021 te laten overlappen.
- (2) Er moeten procedures worden vastgesteld voor de monitoring en rapportering van gegevens over nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen die moeten worden gevolgd door de bevoegde instanties van de lidstaten, de fabrikanten, de Commissie en het Europees Milieuagentschap (EEA).
- (3) De monitoring- en rapportagecyclus waarin artikel 7 van Verordening (EU) 2019/631 voorziet, bestaat uit drie hoofdstappen: de jaarlijkse rapportering door de autoriteiten van de lidstaten aan de Commissie van de voorlopige gegevens op basis van registraties van nieuwe voertuigen in het voorafgaande kalenderjaar; de toezending van die voorlopige gegevens door de Commissie, met ondersteuning van het EEA, aan de betrokken fabrikanten; de verificatie van die gegevens door de fabrikanten en, in voorkomend geval, de kennisgeving aan de Commissie van correcties van die gegevens.
- (4) De maatregelen die de verschillende actoren in het kader van deze drie stappen binnen de desbetreffende termijnen moeten nemen, moeten duidelijk worden gespecificeerd zodat de robuustheid en betrouwbaarheid kunnen worden gewaarborgd van het definitieve gegevensbestand dat de Commissie overeenkomstig artikel 9 van Verordening (EU) 2019/631 publiceert, op basis waarvan de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant en de naleving van zijn specifieke CO₂-emissiedoelstelling worden bepaald.

⁽¹⁾ PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13.

⁽²⁾ Verordening (EU) nr. 1014/2010 van de Commissie van 10 november 2010 inzake de monitoring en rapportering van registratiegegevens van nieuwe personenauto's overeenkomstig Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 293 van 11.11.2010, blz. 15).

⁽³⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 293/2012 van de Commissie van 3 april 2012 inzake de monitoring en rapportering van registratiegegevens van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen overeenkomstig Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 98 van 4.4.2012, blz. 1).

- (5) Op grond van artikel 12 van Verordening (EU) 2019/631 moet de Commissie vanaf 2021 gegevens verzamelen over het werkelijke brandstof- of elektriciteitsverbruik van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen die worden geregistreerd door boordinstrumenten voor de meting van het brandstof- en/of elektriciteitsverbruik, zoals bepaald in artikel 4 bis van Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie ⁽⁴⁾.
- (6) Dergelijke werkelijke gegevens moeten worden verzameld zodra deze beschikbaar komen, aangezien het van essentieel belang is om zo snel mogelijk vast te stellen hoe het verschil tussen de werkelijke emissies en het werkelijke brandstof- of elektriciteitsverbruik en de overeenkomstige typegoedkeuringswaarden zich in de loop der tijd ontwikkelt, zowel voor het monitoren van de doeltreffendheid van de CO₂-emissionormen voor het verminderen van de CO₂-emissies van voertuigen als voor het informeren van het publiek.
- (7) Om ervoor te zorgen dat de gegevens over het werkelijke brandstof- en elektriciteitsverbruik zo spoedig mogelijk toegankelijk zijn, moeten fabrikanten worden verplicht dergelijke gegevens te verzamelen van nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen die met ingang van 1 januari 2021 zijn geregistreerd. Dergelijke gegevens kunnen worden verzameld hetzij via rechtstreekse gegevensoverdracht van voertuigen naar de fabrikanten, hetzij via hun erkende dealers of erkende reparateurs wanneer zij voertuigen voor een onderhoudsbeurt of reparatie ontvangen en de boordgegevens voor andere doeleinden moeten worden uitgelezen. Wanneer dergelijke gegevens ter beschikking van een fabrikant worden gesteld, moeten zij aan de Commissie worden meegegeed, te beginnen met gegevens over nieuwe voertuigen die in 2021 voor het eerst in de Unie zijn geregistreerd.
- (8) Overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 is de verplichting om voertuigen uit te rusten met boordinstrumenten voor de meting van het brandstof- en/of elektriciteitsverbruik niet van toepassing op bepaalde kleine fabrikanten, en daarom moeten die fabrikanten ook worden vrijgesteld van de verplichting om werkelijke gegevens te verzamelen en te rapporteren. Dit mag kleine fabrikanten er echter niet van weerhouden om, indien zij dat wensen, werkelijke gegevens te verstrekken.
- (9) Gegevens over het werkelijke brandstof- en elektriciteitsverbruik moeten door de lidstaten worden verzameld in het kader van de technische controles die overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁵⁾ worden uitgevoerd. Om deze taak te vergemakkelijken, is het passend de verplichting om werkelijke gegevens te verzamelen af te stemmen op de voorschriften van Richtlijn 2014/45/EU, zowel wat betreft de nationale tijdschema's voor de technische controles als wat betreft het uitlezen van gegevens uit de seriële poort van het OBD-systeem van de voertuigen. De gegevensverzameling moet daarom beginnen bij de eerste technische controle en mag niet verplicht worden vóór 20 mei 2023, de datum waarop de organen en instellingen die deze controles uitvoeren, overeenkomstig die richtlijn moeten worden uitgerust met de nodige hulpmiddelen, zoals scanners. De lidstaten mogen echter niet worden belet om vóór die datum gegevens te verstrekken, indien zij dat wensen.
- (10) Fabrikanten en de lidstaten moeten de tijdens een kalenderjaar verzamelde werkelijke gegevens rapporteren aan de Commissie en het EEA, met gebruikmaking van de door het EEA verstrekte procedures voor gegevensoverdracht. Indien die gegevens niet beschikbaar zijn, hetgeen met name in de eerste kalenderjaren na 2021 het geval kan zijn, moeten de fabrikanten en de lidstaten de Commissie daarvan in kennis stellen en de redenen daarvoor vermelden.
- (11) Gegevens over het werkelijke brandstof- en elektriciteitsverbruik moeten samen met het identificatienummer van het voertuig (VIN) worden verzameld. Het VIN wordt als persoonsgegeven beschouwd vanaf het moment van registratie van het voertuig en is derhalve onderworpen aan de in Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en

⁽⁴⁾ Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 1).

⁽⁵⁾ Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51).

de Raad ⁽⁶⁾ vastgestelde voorschriften inzake de bescherming van dergelijke gegevens. De verwerking van de VIN's voor de toepassing van Verordening (EU) 2019/631 moet op grond van artikel 6, lid 1, punt c), van Verordening (EU) 2016/679 als rechtmatig worden beschouwd. Bovendien moet worden gespecificeerd dat de entiteiten die betrokken zijn bij de verzameling, rapportering en verwerking van de VIN's moeten worden beschouwd als verwerkingsverantwoordelijken voor die gegevens in de zin van artikel 4, punt 7, van Verordening (EU) 2016/679, en, wat het EEA en de Commissie betreft, in de zin van artikel 3, punt 8, van Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁷⁾. Ook moet worden gewaarborgd dat de VIN's door middel van een veilig communicatiemiddel worden verzameld en dat de betrokkenen, te weten de voertuigeigenaren, overeenkomstig de artikelen 13 en 14 van Verordening (EU) 2016/679 naar behoren worden geïnformeerd.

- (12) Ook moet worden gespecificeerd hoe de werkelijke gegevens en de VIN's moeten worden gebruikt en gedurende welke periode die gegevens door de verschillende entiteiten die betrokken zijn bij de verzameling en rapportering moeten worden bewaard. Aangezien het doel is de ontwikkeling van de werkelijke prestaties van het voertuig gedurende de geraamde levensduur ervan te volgen, moeten gegevens voor hetzelfde voertuig gedurende een periode van 15 jaar worden verzameld en gedurende een periode van 20 jaar door het EEA worden bewaard. Andere entiteiten die gegevens verzamelen en rapporteren, mogen de gegevens echter niet langer bewaren dan nodig is om de gegevens voor te bereiden voor doorgifte aan het EEA.
- (13) De verzameling van werkelijke gegevens en de VIN's moet volledig transparant zijn en de voertuigeigenaren moeten daarom de mogelijkheid hebben om te weigeren die gegevens aan de fabrikanten of tijdens de technische controles beschikbaar te stellen. Er zij op gewezen dat het recht op weigering door de voertuigeigenaar niet is gebaseerd op artikel 21 van Verordening (EU) 2016/679 en dat de weigering alleen van toepassing mag zijn op de voor de in het kader van deze verordening verzamelde gegevens.
- (14) De overeenkomstig artikel 12, lid 1, van Verordening (EU) 2019/631 bekend te maken gegevens mogen de identificatie van individuele voertuigen of bestuurders niet mogelijk maken, maar mogen alleen worden gepubliceerd als een geanonimiseerd en geaggregeerd gegevensbestand zonder verwijzing naar de VIN's.
- (15) Op basis van de in artikel 12, lid 3, eerste alinea, van Verordening (EU) 2019/631 bedoelde beoordeling moet de Commissie bepaalde aspecten van de bepalingen inzake de monitoring, rapportering en bekendmaking van gegevens over het werkelijke brandstof- en elektriciteitsverbruik evalueren, waarbij zij onder meer rekening houdt met de beschikbaarheid van rechtstreekse gegevensoverdrachten van voertuigen.
- (16) Om te waarborgen dat typegoedkeuringsgegevens beschikbaar zijn met het oog op de vaststelling van een procedure voor de verificatie van de CO₂-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen tijdens het gebruik, zoals vereist bij artikel 13 van Verordening (EU) 2019/631, moet de verzameling van dergelijke gegevens uit hoofde van de Uitvoeringsverordeningen (EU) 2017/1152 ⁽⁸⁾ en (EU) 2017/1153 ⁽⁹⁾ van de Commissie ook worden voortgezet wanneer de verplichting op grond van die verordeningen om dergelijke gegevens te verzamelen met ingang van 1 januari 2021 niet meer van toepassing is.

⁽⁶⁾ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).

⁽⁷⁾ Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de instellingen, organen en instanties van de Unie en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 45/2001 en Besluit nr. 1247/2002/EG (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 39).

⁽⁸⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1152 van de Commissie van 2 juni 2017 tot vaststelling van een methode voor het bepalen van de correlatieparameters die nodig zijn om de veranderingen in de regelgevende testprocedure inzake lichte bedrijfsvoertuigen weer te geven, en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 293/2012 (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 644).

⁽⁹⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153 van de Commissie van 2 juni 2017 tot vaststelling van een methode voor het bepalen van de correlatieparameters die nodig zijn om veranderingen in de regelgevende testprocedure weer te geven, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1014/2010 (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 679).

- (17) Typegoedkeuringsinstanties moeten er daarom voor zorgen dat gegevens met betrekking tot de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 uitgevoerde tests blijven worden geregistreerd en doorgegeven aan het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek (JRC) van de Commissie, met gebruikmaking van de door het JRC verstrekte beveiligde transmissieprocedure.
- (18) Met ingang van 1 januari 2021 is het niet langer noodzakelijk om de CO₂-emissies voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te bepalen overeenkomstig de nieuwe Europese rijcyclus (NEDC) als vastgesteld in de Uitvoeringsverordeningen (EU) 2017/1152 en (EU) 2017/1153, met uitzondering van extern oplaadbare hybride elektrische personenauto's die tot en met 31 december 2022 in de handel worden gebracht, wanneer een fabrikant gebruik wenst te maken van superkredieten als bedoeld in artikel 5 van Verordening (EU) 2019/631.
- (19) Aangezien de overgang van de op de NEDC gebaseerde CO₂-emissienormen naar normen die gebaseerd zijn op de wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen, zoals vastgesteld in Verordening (EU) 2017/1151, pas tegen eind 2023 volledig zal zijn voltooid, en de NEDC nog tot en met het jaarlijkse CO₂-gegevensmonitoringsproces van 2024 zal worden gebruikt voor rapportering, en met het oog op, met name, de bepalingen inzake eco-innovaties en voertuigen uit restantvoorraden, moeten de Uitvoeringsverordeningen (EU) 2017/1152 en (EU) 2017/1153 nog tot eind 2024 van kracht blijven.
- (20) De Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming is overeenkomstig artikel 42, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1725 geraadpleegd en heeft op 14 januari 2021 opmerkingen ingediend.
- (21) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité klimaatverandering,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK 1

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp

1. In deze verordening worden gedetailleerde regels vastgesteld voor de procedures voor de monitoring en rapportering door de lidstaten en fabrikanten van gegevens met betrekking tot de CO₂-emissies van nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen, alsmede voor gegevens over de werkelijke CO₂-emissies en het werkelijke brandstof- of elektriciteitsverbruik van die voertuigen.
2. Met het oog op de vaststelling van de procedure voor de verificatie van de CO₂-emissies van in gebruik zijnde voertuigen overeenkomstig artikel 13 van Verordening (EU) 2019/631, voorziet deze verordening ook in de rapportering door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten van bepaalde gegevens die worden geregistreerd in het kader van de typegoedkeuringstests die overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 zijn uitgevoerd.

Artikel 2

Definities

Naast de definities in artikel 3 van Verordening (EU) 2019/631 wordt verstaan onder:

- a) "gedetailleerde monitoringgegevens": de gedetailleerde monitoringgegevens die voor personenauto's zijn gespecificeerd in bijlage II, deel B, punt 2, bij Verordening (EU) 2019/631 en voor lichte bedrijfsvoertuigen in bijlage III, deel C, punt 2, bij die verordening;
- b) "geaggregeerde monitoringgegevens": de geaggregeerde gegevens die voor personenauto's zijn gespecificeerd in bijlage II, deel B, punt 1, bij Verordening (EU) 2019/631 en voor lichte bedrijfsvoertuigen in bijlage III, deel C, punt 1, bij die verordening;

- c) “werkelijke gegevens”: de gegevens als bedoeld in punt 3.1, a) en b), en punt 3.2, a) tot en met g) en l), van bijlage XXII bij Verordening (EU) 2017/1151 die zijn verkregen van boordinstrumenten voor de meting van het brandstof- en/of elektriciteitsverbruik.

HOOFDSTUK 2

RAPPORTERING VAN GEGEVENS OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 7 VAN VERORDENING (EU) 2019/631

Artikel 3

Geaggregeerde en gedetailleerde monitoringgegevens

1. De lidstaten zorgen voor het onderhouden, verzamelen, controleren en verifiëren van de geaggregeerde monitoringgegevens en de gedetailleerde monitoringgegevens en voor het tijdig verzenden ervan aan de Commissie en het Europees Milieuagentschap (EEA).

De lidstaten zorgen ervoor dat verzoeken van het EEA om verduidelijking of correctie van de toegezonden gegevens onverwijld door hun daarvoor aangewezen contactpersonen worden behandeld.

2. De geaggregeerde en gedetailleerde monitoringgegevens worden gerapporteerd in twee afzonderlijke gegevensbestanden voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen, overeenkomstig deel B van bijlage II bij Verordening (EU) 2019/631 en deel C van bijlage III bij die verordening.

3. De lidstaten zenden de geaggregeerde en gedetailleerde monitoringgegevens via elektronische gegevensoverdracht naar het centrale gegevensarchief (CDR) dat door het EEA wordt beheerd. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de gegevensoverdracht.

Artikel 4

Voorlopige berekening en gegevens

1. De Commissie zorgt er samen met het EEA overeenkomstig artikel 7, lid 4, van Verordening (EU) 2019/631 voor dat elke fabrikant en groep van fabrikanten die verantwoordelijk zijn voor in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's of lichte bedrijfsvoertuigen in kennis worden gesteld van de voorlopige berekening van zijn specifieke emissiedoelstelling en zijn gemiddelde specifieke CO₂-emissies en van de door de lidstaten gerapporteerde gegevens.

2. De in lid 1 bedoelde voorlopige berekeningen en gegevens worden afzonderlijk meegedeeld voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen en omvatten de gegevens die, op basis van de naam van de fabrikant en de World Manufacturer Identifier, aan die fabrikant kunnen worden toegeschreven.

3. Het in artikel 7, lid 4, van Verordening (EU) 2019/631 bedoelde centrale gegevensregister bevat alle door de lidstaten gerapporteerde gegevens, met uitzondering van de voertuigidentificatienummers (VIN's).

De VIN's worden gedurende een periode van 20 jaar vanaf de datum waarop zij voor het eerst zijn geüpload naar het CDR of het Business Data Repository (BDR) van het EEA, door het EEA bewaard.

Artikel 5

Gegevens van de fabrikanten

Fabrikanten die binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/631 vallende personenauto's of lichte bedrijfsvoertuigen in de Unie in de handel brengen of dat voornemens zijn te doen, stellen de Commissie onverwijld in kennis van de volgende informatie en van eventuele wijzigingen van die informatie:

- a) de naam van de fabrikant die zij vermelden of voornemens zijn te vermelden op de conformiteitscertificaten;
- b) de World Manufacturer Identifier, die overeenkomt met de eerste drie tekens van het VIN, die zij op de conformiteitscertificaten vermelden of voornemens zijn te vermelden;

- c) voor de in artikel 7, lid 4, tweede alinea, van Verordening (EU) 2019/631 bedoelde kennisgeving, naam en adres van de contactpersoon die de fabrikant vertegenwoordigt en waaraan de kennisgeving van de voorlopige berekeningen en gegevens moet worden gericht.

De in punt c) bedoelde namen en adressen worden beschouwd als persoonsgegevens in de zin van Verordening (EU) 2018/1725.

Artikel 6

Kennisgeving van fouten in de voor de voorlopige berekeningen gebruikte gegevens

1. Wanneer een fabrikant de voorlopige gegevens verifieert overeenkomstig artikel 7, lid 5, eerste alinea, van Verordening (EU) 2019/631, gebruikt hij het daartoe door het EEA verstrekte gegevensbestand.
2. Wanneer in het gegevensbestand een fout wordt vastgesteld, corrigeert de fabrikant deze waar mogelijk en vermeldt hij, door middel van een afzonderlijke vermelding in het gegevensbestand voor elke voertuig, getiteld "Opmerkingen van de fabrikant", een van de volgende codes:
 - a) code A, indien de vermelding door de fabrikant is gewijzigd;
 - b) code B, indien het voertuig niet door de fabrikant kan worden geïdentificeerd;
 - c) code C, indien het voertuig buiten het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/631 valt;
 - d) code D, indien de fabrikant aan wie een voertuig van categorie N₁ is toegeschreven de fabrikant van het voltooide voertuig is, maar niet die van het incomplete of complete basisvoertuig.

Voor de toepassing van punt b) wordt een voertuig als niet-identificeerbaar beschouwd wanneer het VIN ontbreekt of duidelijk onjuist is.

3. Fabrikanten stellen de Commissie overeenkomstig artikel 7, lid 5, van Verordening (EU) 2019/631 in kennis van eventuele fouten door het volledige gecorrigeerde gegevensbestand in de BDR te uploaden. Zij zenden tevens een elektronische kopie van de kennisgeving ter informatie toe aan de volgende e-mailadressen:

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

en

CO₂-monitoring@eea.europa.eu

4. Fabrikanten zorgen ervoor dat verzoeken van de Commissie of het EEA om verduidelijking van de correcties onverwijld door hun overeenkomstig artikel 5, punt c), van deze verordening aangewezen contactpersonen worden behandeld.
5. Wanneer een fabrikant geen fouten bij de Commissie meldt vóór het verstrijken van de in artikel 7, lid 5, van Verordening (EU) 2019/631 vastgestelde termijn van drie maanden, worden de overeenkomstig artikel 7, lid 4, van die verordening meegedeelde voorlopige waarden als definitief beschouwd.

Artikel 7

Rapportering van gegevens in verband met voltooide lichte bedrijfsvoertuigen

Fabrikanten van een basisvoertuig als bedoeld in punt 1.2.2 van bijlage III bij Verordening (EU) 2019/631 zenden de in dat punt bedoelde gegevens via elektronische gegevensoverdracht binnen drie maanden na de kennisgeving van de voorlopige gegevens overeenkomstig artikel 4 van deze verordening naar de BDR toe.

*Artikel 8***Rapportering van NEDC-CO₂-emissies voor de toepassing van artikel 5 van Verordening (EU) 2019/631**

1. Een fabrikant van nieuwe personenauto's die in de kalenderjaren 2021 of 2022 zijn geregistreerd met gemeten NEDC-CO₂-waarden van minder dan 50 g CO₂/km, zoals bepaald in artikel 5 van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153, rapporteert die gemeten NEDC-CO₂-waarden samen met de in artikel 6 van deze verordening bedoelde kennisgeving aan de Commissie.
2. De Commissie kan de fabrikant verzoeken de desbetreffende conformiteitscertificaten en typegoedkeuringscertificaten ter staving van de gerapporteerde CO₂-emissiewaarden over te leggen.

HOOFDSTUK 3

VERZAMELING EN RAPPORTERING VAN WERKELIJKE GEGEVENS*Artikel 9***Verzameling en rapportering van werkelijke gegevens door fabrikanten**

1. Fabrikanten verzamelen werkelijke gegevens samen met de VIN's van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die vanaf 1 januari 2021 zijn geregistreerd en die zijn uitgerust met boordinstrumenten voor de meting van het brandstof- en/of elektriciteitsverbruik overeenkomstig artikel 4 bis van Verordening (EU) 2017/1151, tenzij de eigenaar van het voertuig uitdrukkelijk weigert die gegevens ter beschikking te stellen van de fabrikant of zijn erkende handelaar of erkende reparateur.
2. Wanneer de werkelijke gegevens en de VIN's niet door de fabrikant via rechtstreekse gegevensoverdracht van het voertuig worden verzameld, zorgt de fabrikant ervoor dat de gegevens door zijn erkende handelaar of erkende reparateur worden verzameld en aan hem worden doorgestuurd telkens wanneer die het voertuig voor een onderhoudsbeurt of reparaties of om het even welke andere interventie ontvangt en gegevens moeten worden uitgelezen vanuit de seriële poort van het OBD-systeem van het voertuig. Daartoe wordt een voorziening of scanner gebruikt die de gegevens kan uitlezen zoals deze op de boordinstrumenten voor de meting van het brandstof- en/of elektriciteitsverbruik zijn geregistreerd. De uitlezing van de gegevens is kosteloos en is niet onderworpen aan specifieke voorwaarden.

De fabrikant en, indien van toepassing, zijn erkende dealers of reparateurs zorgen ervoor dat voor de verzameling van VIN's een veilig communicatiemiddel wordt gebruikt.

3. Een fabrikant rapporteert op 1 april van elk jaar, met ingang van 2022, aan de Commissie alle werkelijke gegevens en de VIN's die in het voorgaande kalenderjaar waren verzameld, zoals gespecificeerd in tabel 1 van de bijlage, door deze naar de BDR te uploaden.

Indien in hetzelfde kalenderjaar meerdere vermeldingen met betrekking tot hetzelfde VIN door een fabrikant worden verzameld, zijn de te rapporteren werkelijke gegevens de vermelding die de hoogste totale afgelegde afstand aangeeft. Werkelijke gegevens voor een bepaald voertuig worden verzameld gedurende een periode van maximaal 15 jaar vanaf de datum waarop de gegevens voor dat voertuig voor het eerst aan het EEA werden gerapporteerd.

Wanneer een fabrikant beweert dat werkelijke gegevens niet of slechts gedeeltelijk kunnen worden gerapporteerd, legt hij een verklaring in die zin voor aan de Commissie en geeft hij de redenen daarvoor aan. De verklaring en de motivering worden naar de BDR geüpload.

4. De leden 1, 2 en 3 zijn niet van toepassing op kleine fabrikanten als bedoeld in artikel 15, lid 11, van Verordening (EU) 2017/1151.

*Artikel 10***Verzameling en rapportering van werkelijke gegevens door de lidstaten**

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de in artikel 4, lid 2, van Richtlijn 2014/45/EU bedoelde organen of instellingen werkelijke gegevens en VIN's verzamelen van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die met ingang van 1 januari 2021 zijn geregistreerd en die zijn uitgerust met boordinstrumenten voor de meting van het brandstof- en/of elektriciteitsverbruik overeenkomstig artikel 4 bis van Verordening (EU) 2017/1151.

Met ingang van 20 mei 2023 worden de werkelijke gegevens samen met de VIN's verzameld wanneer de voertuigen een technische controle ondergaan overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2014/45/EU, tenzij de eigenaar van het voertuig uitdrukkelijk weigert die gegevens beschikbaar te stellen.

De werkelijke gegevens worden uitgelezen met behulp van een apparaat om verbinding te maken met de elektronische voertuiginterface, zoals een scanner als bedoeld in bijlage III bij Richtlijn 2014/45/EU. Daartoe wordt een apparaat gebruikt dat de gegevens kan uitlezen zoals deze op de boordinstrumenten voor de meting van het brandstof- en/of elektriciteitsverbruik zijn geregistreerd.

2. Met ingang van 2022 zorgen de lidstaten ervoor dat de werkelijke gegevens samen met de VIN's, zoals gespecificeerd in tabel 1 van de bijlage, die in het voorgaande kalenderjaar werden verzameld, jaarlijks op 1 april aan de Commissie worden gerapporteerd door die gegevens in het CDR te uploaden. Indien die gegevens niet beschikbaar zijn, wordt een verklaring in die zin, met inbegrip van de redenen waarom de gegevens niet beschikbaar zijn, naar het CDR geüpload.

De lidstaten zorgen ervoor dat de werkelijke gegevens voor een bepaald voertuig worden verzameld gedurende een periode van maximaal 15 jaar vanaf de datum waarop die gegevens voor het eerst aan het EEA werden gerapporteerd.

De lidstaten en de voor de verzameling van de VIN's verantwoordelijke organen en instellingen zorgen ervoor dat voor die verzameling een veilig communicatiemiddel wordt gebruikt.

Artikel 11

Verplichtingen in verband met de bescherming van persoonsgegevens

1. De volgende entiteiten die verantwoordelijk zijn voor het verzamelen van de VIN's samen met de werkelijke gegevens rechtstreeks uit de voertuigen, worden met betrekking tot de verzameling en verwerking van de VIN's beschouwd als verwerkingsverantwoordelijken voor de relevante gegevens in de zin van artikel 4, punt 7, van Verordening (EU) 2016/679:

- a) fabrikanten in het geval van rechtstreekse gegevensoverdracht van de voertuigen naar de fabrikant;
- b) erkende dealers of erkende reparateurs;
- c) organen of instellingen die belast zijn met de technische controle.

Deze entiteiten zorgen ervoor dat zij voldoen aan de verplichting om de voertuigeigenaren in hun hoedanigheid van betrokkenen informatie te verstrekken, zoals bepaald in artikel 13 van die verordening.

2. Wanneer de VIN's voor de toepassing van de artikelen 3, 9 en 10 indirect van de eigenaar van het voertuig zijn verkregen, zorgen de lidstaten en, indien van toepassing, de fabrikanten, er in hun hoedanigheid van verwerkingsverantwoordelijken voor dat zij voldoen aan de verplichting om de voertuigeigenaren informatie te verstrekken, zoals bepaald in artikel 14 van Verordening (EU) 2016/679.

3. Het EEA en de Commissie worden met betrekking tot de verzameling en verwerking van de VIN's beschouwd als verwerkingsverantwoordelijken die binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2018/1725 vallen.

4. De overeenkomstig de artikelen 9 en 10 van deze verordening verzamelde VIN's en werkelijke gegevens mogen niet worden gebruikt voor andere doeleinden dan die welke zijn gespecificeerd in artikel 12 van Verordening (EU) 2019/631.

5. De overeenkomstig de artikelen 9 en 10 verzamelde VIN's en werkelijke gegevens mogen slechts gedurende de volgende perioden worden bewaard:

- a) door fabrikanten, totdat die gegevens overeenkomstig artikel 9, lid 3, zijn gerapporteerd;
- b) door erkende handelaren en reparateurs, totdat die gegevens overeenkomstig artikel 9, lid 2, aan de fabrikant zijn doorgegeven;
- c) door organen en instellingen die belast zijn met de technische controle, totdat die gegevens overeenkomstig artikel 10, lid 2, aan het EEA, of aan de instantie die door de lidstaten is aangewezen om de gegevens aan het EEA te rapporteren, zijn toegezonden;
- d) door de autoriteiten die door de lidstaten zijn aangewezen voor de rapportering van de werkelijke gegevens aan het EEA, totdat die gegevens overeenkomstig artikel 10, lid 2, zijn gerapporteerd;

- e) door het EEA, tot 20 jaar na de datum waarop de gegevens voor het eerst in de BDR zijn geüpload overeenkomstig artikel 9, lid 3, of in het CDR overeenkomstig artikel 10, lid 2.

Artikel 12

Bekendmaking van werkelijke gegevens

Met ingang van december 2022 maakt de Commissie elk jaar geanonimiseerde en geaggregeerde gegevensbestanden bekend die worden uitgesplitst tussen personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen met een interne verbrandingsmotor en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) van dezelfde categorieën, met inbegrip van de volgende gegevens per fabrikant:

- a) het gemiddelde brandstofverbruik (l/100 km) op basis van de overeenkomstig de artikelen 9 en 10 gerapporteerde gegevens;
- b) het gemiddelde elektriciteitsverbruik (kWh/100 km) op basis van de overeenkomstig de artikelen 9 en 10 gerapporteerde gegevens;
- c) de gemiddelde CO₂-emissies (g/km), berekend op basis van de overeenkomstig de artikelen 9 en 10 gerapporteerde gegevens;
- d) het verschil tussen het in punt a) bedoelde gemiddelde brandstofverbruik en het gemiddelde van de brandstofverbruikswaarden die zijn vermeld op de conformiteitscertificaten van dezelfde voertuigen als die waarvoor de werkelijke gegevens zijn gerapporteerd;
- e) het verschil tussen het in punt b) bedoelde gemiddelde elektriciteitsverbruik en het gemiddelde van de elektriciteitsverbruikswaarden die zijn vermeld op de conformiteitscertificaten van dezelfde voertuigen als die waarvoor de werkelijke gegevens zijn gerapporteerd;
- f) het verschil tussen de overeenkomstig punt c) berekende gemiddelde CO₂-emissies (g/km) en het gemiddelde van de CO₂-emissiewaarden die zijn vermeld op de conformiteitscertificaten van dezelfde voertuigen als die waarvoor de werkelijke gegevens zijn gerapporteerd.

De punten b) en e) zijn alleen van toepassing op OVC-HEV's.

Artikel 13

Evaluatie

De Commissie evalueert de uitvoering van de artikelen 9 tot en met 12 van deze verordening, op basis van de in artikel 12, lid 3, eerste alinea, van Verordening (EU) 2019/631 bedoelde beoordeling, waarbij zij met name rekening houdt met:

- a) het aantal voertuigen dat is uitgerust met apparatuur voor rechtstreekse gegevensoverdracht;
- b) de noodzaak van voortdurende monitoring en rapportering van werkelijke gegevens door fabrikanten;
- c) de periode waarin werkelijke gegevens moeten worden gemonitord en gerapporteerd;
- d) het passende aggregatieniveau van gegevens die door de Commissie overeenkomstig artikel 12 van deze verordening moeten worden bekendgemaakt.

HOOFDSTUK 4

MONITORING EN RAPPORTERING VAN GEGEVENS VAN OVEREENKOMSTIG VERORDENING (EU) 2017/1151 UITGEVOERDE TESTS

Artikel 14

Testgegevens

1. Typegoedkeuringsinstanties zorgen ervoor dat de in tabel 2 van de bijlage gespecificeerde gegevens worden geregistreerd voor elke overeenkomstig bijlage XXI bij Verordening (EU) 2017/1151 uitgevoerde test van type 1.

2. De geregistreerde gegevens worden in een versleuteld formaat naar de daarvoor bestemde server van de Commissie geüpload. Wanneer de gegevens correct zijn geüpload, wordt van de server van de Commissie een ontvangstbewijs naar de uploadende entiteit gestuurd.
3. De testgegevens mogen niet worden bekendgemaakt.

Artikel 15

Intrekking

1. De Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1014/2010 en (EU) nr. 293/2012 worden met ingang van 1 maart 2021 ingetrokken.
2. De Uitvoeringsverordeningen (EU) 2017/1152 en (EU) 2017/1153 worden met ingang van 1 januari 2025 ingetrokken.

Artikel 16

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 4 maart 2021.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE

1. Verzameling en rapportage van werkelijke gegevens en VIN's overeenkomstig de artikelen 9 en 10

Tabel 1

Overeenkomstig de artikelen 9 en 10 te rapporteren gegevens

Parameter	Eenheid	Voertuigen van de categorieën M ₁ en N ₁	
		Voertuigen die alleen een verbrandingsmotor hebben en niet-extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen ⁽¹⁾	Extern oplaadbaar hybride elektrisch voertuig ⁽²⁾
Voertuigidentificatienummer	–	√	√
Totaal brandstofverbruik (geaccumuleerd)	l	√	√
Totale afgelegde afstand (geaccumuleerd)	km	√	√
Totaal brandstofverbruik onder bedrijfsomstandigheden met ontlading (geaccumuleerd)	l	–	√
Totaal brandstofverbruik onder door de bestuurder selecteerbare bedrijfsomstandigheden met oplading (geaccumuleerd)	l	–	√
Totale afgelegde afstand onder bedrijfsomstandigheden met ontlading met uitgeschakelde motor (geaccumuleerd)	km	–	√
Totale afgelegde afstand onder bedrijfsomstandigheden met ontlading met draaiende motor (geaccumuleerd)	km	–	√
Totale afgelegde afstand onder door de bestuurder selecteerbare bedrijfsomstandigheden met oplading (geaccumuleerd)	km	–	√
Totale hoeveelheid in de accu gestroomde energie uit het elektriciteitsnet (geaccumuleerd)	kWh	–	√

⁽¹⁾ Uitsluitend aangedreven door minerale diesel, biodiesel, benzine, ethanol of door een combinatie van deze brandstoffen.

⁽²⁾ Aangedreven door elektriciteit en minerale diesel, biodiesel, benzine of ethanol.

2. Rapportage van gegevens overeenkomstig artikel 14

De volgende parameters worden voor elke interpolatiefamilie, d.w.z. voor voertuig High (VH) en, indien van toepassing, voertuig Low (VL) of voertuig M, gerapporteerd voor de overeenkomstig bijlage XXI bij Verordening (EU) 2017/1151 uitgevoerde tests van type 1.

Tenzij anders vermeld in tabel 2 moeten, wanneer meer dan één test van type 1 van voertuig High of Low wordt uitgevoerd, de testgegevens als volgt worden gerapporteerd:

- in het geval van twee tests van type 1, de testgegevens voor de test van type 1 met de hoogste gemeten CO₂-emissies (gecombineerd);
- in het geval van drie tests van type 1, de testgegevens voor de test van type 1 met de mediaan van de gemeten CO₂-emissies (gecombineerd).

Tabel 2

Gegevens voor de test van type 1

Nr.	Parameters	Eenheid	Bron (tenzij anders vermeld, verwijzen alle verwijzingen naar Verordening (EU) 2017/1151)	Opmerkingen
1	Identificatiekenmerk van de interpolatiefamilie	–	Bijlage I, aanhangsel 4, deel II van het typegoedkeuringscertificaat, punt 0	Gegevens moeten worden verstrekt voor elke interpolatiefamilie waarvoor typegoedkeuring is verleend.
2	Identificatiecode van de ouderinterpolatiefamilie (indien van toepassing)	–	–	Vermeld het identificatienummer van de ouderinterpolatiefamilie als de testgegevens voor een andere interpolatiefamilie zijn bepaald.
3	Uitbreiding van typegoedkeuring	–	EG-typegoedkeuringscertificaat	0 = nee 1 = ja — als de test is verricht met het oog op de uitbreiding van een typegoedkeuring
4	Aandrijvingstype	–		Puur-ICEV, OVC-HEV, NOVC-HEV
5	Voertuigcategorie en -klasse		Bijlage I, aanhangsel 3, punt 0.4	M ₁ of klasse 1, 2 of 3 van N ₁
6	Ontstekingstype		Bijlage I, aanhangsel 3, punt 3.2.1.1	Elektrische ontsteking of compressieontsteking
7	Aantal cilinders	–	Bijlage I, aanhangsel 3, punt 3.2.1.2	Aantal; indien niet verstrekt is het standaard aantal 4
8	Slag	mm	Bijlage I, aanhangsel 3, punt 3.2.1.2.2	
9	Cilinderinhoud	cm ³	Bijlage I, aanhangsel 3, punt 3.2.1.3	
10	Nominaal motorvermogen	kW	Bijlage I, aanhangsel 3, punt 3.2.1.8	
11	Motortoerental bij nominaal motorvermogen	min ⁻¹	Bijlage I, aanhangsel 3, punt 3.2.1.8	Motortoerental bij maximaal nettovermogen
12	Brandstoftype	–	Bijlage I, aanhangsel 3, punt 3.2.2.1	Diesel/benzine/lpg/aardgas of biomethaan/ethanol (E85)/biodiesel/waterstof
13	Bifuelvoertuig	–	Bijlage I, aanhangsel 3, punt 3.2.2.4	0 = nee 1 = ja Bij bifuelvoertuigen moeten de testresultaten voor beide brandstoftypen worden verstrekt (2 inputmodellen)

14	Maximaal vermogen van elke elektrische machine (P0, P1, P2, P2 (planetair), P3 of P4) (*)	kW	Bijlage I, aanhangsel 3, punt 3.3.1.1.1	OVC-HEV en NOVC-HEV
15	Aantal REESS-cellen	–	Bijlage I, aanhangsel 3, punt 3.3.2.1	OVC-HEV en NOVC-HEV
16	Vermogen dienstaccu	Ah	Bijlage I, aanhangsel 3, punt 3.4.4.5	Capaciteit van de laagspanningsbatterij
17	Nominale spanning van de alternator	V	Bijlage I, aanhangsel 3, punt 3.4.4.5	Nominale spanning van de alternator (verplicht voor puur-ICEV)
18	Afmetingen van de banden (voor/achter)	–	Bijlage I, aanhangsel 3, Parameters testvoertuig, punt 3.5.7.1	Bandencode (bv. P195/55R1685H) van de banden van het testvoertuig
19	Wegbelastingcoëfficiënt f_0	N	Bijlage I, aanhangsel 3, punt 3.5.7.1	VH en VL (indien van toepassing)
20	Wegbelastingcoëfficiënt f_1	N/(km/h)	Bijlage I, aanhangsel 3, punt 3.5.7.1	VH en VL (indien van toepassing)
21	Wegbelastingcoëfficiënt f_2	N/(km/h) ²	Bijlage I, aanhangsel 3, punt 3.5.7.1	VH en VL (indien van toepassing)
22	Type versnellingsbak	–	Bijlage I, aanhangsel 3, punt 4.5.1	Automatisch/manueel/CVT/planeet
23	Overbrengingsverhoudingen	–	Bijlage I, aanhangsel 3, punt 4.6	Voor elke versnelling afzonderlijk
24	Eindoverbrengingsverhouding(en)	–	Bijlage I, aanhangsel 3, punt 4.6	Indien het voertuig meer dan één eindaandrijving heeft, moeten de waarden voor elke versnelling afzonderlijk worden ingevoerd
25	ASM-waarden	%	Bijlage I, aanhangsel 3, punt 4.6.1.7.1	Rapporteer waarden wanneer die worden gebruikt voor de berekening van de schakelpunten
26	Aangedreven wielen	–	Bijlage I, aanhangsel 4, punt 1.7	Tweewielaandrijving, vierwielaandrijving
27	CO ₂ -emissies bij ontlading (gecombineerd)	g CO ₂ /km	Bijlage I, aanhangsel 4, punt 2.5.3.2	Alleen OVC-HEV In het geval van 2 en 3 testen worden alle gemeten resultaten verstrekt.
28	CO ₂ -emissies (gewogen, gecombineerd) (gemeten)	g CO ₂ /km	Bijlage I, aanhangsel 4, punt 2.5.3.3	Alleen OVC-HEV. In het geval van 2 en 3 testen worden alle gemeten resultaten verstrekt.
29	CO ₂ -emissies (gewogen, gecombineerd) (opgegeven)	g CO ₂ /km	Bijlage I, aanhangsel 4, punt 2.5.3.3	Alleen OVC-HEV

30	Equivalente totale elektrische actieradius (EAER), gecombineerd	km	Bijlage I, aanhangsel 4, EAER, punt 2.5.3.7.2	<i>Alleen OVC-HEV</i>
31	Stationair toerental	min ⁻¹	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 1.1.2	<i>Stationair toerental met opgewarmde motor</i>
32	Willansfactoren voor verbrandingsmotoren voor CO ₂ -emissies	g CO ₂ /MJ	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 1.1.3	<i>Waarde volgens tabel A6.App2/3 gebruikt voor RCB-correctie</i>
33	Capaciteit tractie-REESS	Ah	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 1.1.10	<i>OVC-HEV en NOVC-HEV</i>
34	Type technologie tractie-REESS	–	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 1.1.10	<i>OVC-HEV en NOVC-HEV</i>
35	Nominale spanning of tijdreeks tractie-REESS	V	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 1.1.10	<i>OVC-HEV en NOVC-HEV Voor de test gebruikte nominale of tijdreeks-waarden (20 Hz)</i>
36	Testmassa	kg	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 1.2.1 voor VH en punt 1.3.1 voor VL	<i>VH en VL (indien van toepassing)</i>
37	Aantal assen van de dynamometer tijdens de test	–	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 2.1	<i>Rollenbankconfiguratie tijdens de test van type 1 (1-as, 2-as) voor VH/VL</i>
38	Alternatorstroomsterkte (DC/DC-omzetter — laagspanningszijde — bij NOVC-HEV's en OVC-HEV's)	A	Zoals gemeten bij de test van type 1	<i>Array: 1 Hz, resolutie 0,1A, externe meetvoorziening die is gesynchroniseerd met de rollenbank</i>
39	Regeneratiefactor K _r multiplicatief/additief	–	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 2.1.1.2.1	<i>CO₂-emissies; voor voertuigen zonder periodiek regenererende systemen is deze waarde 1.</i>
40	Gemeten CO ₂ -waarde tijdens fase Low	g CO ₂ /km	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 2.1.1.2.1	<i>Niet-gecorrigeerde gemeten waarde M_{CO₂,p,1} tijdens fase Low (waarde bij ladingbehoud bij NOVC-HEV's en OVC-HEV's)</i>
41	Gemeten CO ₂ -waarde tijdens fase Medium	g CO ₂ /km	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 2.1.1.2.1	<i>Niet-gecorrigeerde gemeten waarde M_{CO₂,p,1} tijdens fase Medium (waarde bij ladingbehoud bij NOVC-HEV's en OVC-HEV's)</i>
42	Gemeten CO ₂ -waarde tijdens fase High	g CO ₂ /km	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 2.1.1.2.1	<i>Niet-gecorrigeerde gemeten waarde M_{CO₂,p,1} tijdens fase High (waarde bij ladingbehoud bij NOVC-HEV's en OVC-HEV's)</i>
43	Gemeten CO ₂ -waarde tijdens fase Extra High	g CO ₂ /km	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 2.1.1.2.1	<i>Niet-gecorrigeerde gemeten waarde M_{CO₂,p,1} tijdens fase Extra High (waarde bij ladingbehoud bij NOVC-HEV's en OVC-HEV's)</i>

44	Gemeten CO ₂ -waarde (gecombineerd)	g CO ₂ /km	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 2.1.1.2.1	<i>Niet-gecorrigeerde gemeten waarde $M_{CO_2,c,1}$ tijdens volledige cyclus (waarde bij ladingbehoud bij NOVC-HEV's en OVC-HEV's) In het geval van 2 en 3 tests worden alle gemeten resultaten verstrekt.</i>
45	Gecorrigeerde gemeten CO ₂ -waarde (gecombineerd)	g CO ₂ /km	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 2.1.1.2.1	<i>Gecombineerde gemeten CO₂-emissies voor voertuig H en L na toepassing van alle correcties, $M_{CO_2,c,5}$ In het geval van 2 en 3 tests worden alle gemeten resultaten verstrekt. Bij OVC-HEV's en NOVC-HEV's is dit met ladingbehoud.</i>
46	Opgegeven CO ₂ -waarde	g CO ₂ /km	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 2.1.1.2.1	<i>Door de fabrikant opgegeven waarde</i>
47	ATCT-familiecorrectiefactor	–	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 2.1.1.2.2	<i>ATCT-familiecorrectiefactor (correctie 14 °C)</i>
48	Brandstofverbruik tijdens de test van type 1 zoals geregistreerd op de boordapparatuur voor de monitoring van het brandstofverbruik (OBFCM)	1	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 2.1.1.3.1	<i>Tijdens de test verbruikte brandstof (waarde bij ladingbehoud bij NOVC-HEV's en OVC-HEV's). In het geval van 2 en 3 testen worden alle resultaten verstrekt.</i>
49	Indexnummer van de overgangscyclus	–	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 2.1.1.4.1.4	<i>Voor OVC-HEV's het indexnummer van de overgangscyclus vermelden</i>
50	Nominale REESS-spanning	V	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 1.1.10	<i>Voor laagspanningsbatterij als beschreven in bijlage XXI, subbijlage 6, aanhangsel 2</i>
51	RCB-correctie			<i>Correctie verricht? 0 = nee 1 = ja</i>
52	RCB-correctiecoëfficiënt	(g/km)/(Wh/km)	Bijlage I, aanhangsel 8a, punt 2.1.1.2.1	<i>NOVC-HEV en OVC-HEV</i>
53	Brandstofverbruik	l/100 km	Bepaald overeenkomstig bijlage XXI, subbijlage 7, punt 6, en met gebruikmaking van de resultaten voor gereguleerde emissies en CO ₂ -emissies van stap 2 in tabel A7/1	<i>Niet-gebalanceerd brandstofverbruik van de test van type 1 van voertuig H en, indien van toepassing, voertuig L. Bij twee of drie tests moeten alle waarden worden gerapporteerd.</i>
54	Tijd	s	Zoals gemeten bij de test van type 1	<i>Array: OBD- en rollenbankgegevens, 1 Hz</i>

55	Snelheidsprofiel (theoretisch)	km/h	Zoals toegepast bij de test van type 1	Array: 1 Hz, resolutie 0,1 km/h Indien niet verstrekt, is het snelheidsprofiel zoals gedefinieerd in bijlage XXI, subbijlage 1, punt 6, van toepassing, en met name de tabellen A1/7-A1/9, A1/11 en A1/12.
56	Snelheidsprofiel (daadwerkelijk)	km/h	Zoals gemeten bij de test van type 1	Array: OBD- en rollenbankgegevens, 1 Hz en 10 Hz, resolutie 0,1 km/h
57	Versnelling (theoretisch)	–	Zoals toegepast bij de test van type 1 op basis van de berekeningen in bijlage XXI, subbijlage 2	Array: 1 Hz. Verplicht voor voertuigen met handgeschakelde versnellingsbak
58	Motortoerental	omw./min	Zoals gemeten bij de test van type 1	Array: 1 Hz, 10 omw./min, resolutie van OBD
59	Motorkoelmiddeltemperatuur	°C	Zoals gemeten bij de test van type 1	Array: OBD-gegevens, 1 Hz, resolutie 1 °C
60	Vermogen van de dienstaccu	A	Zoals gemeten bij de test van type 1	Array: 1 Hz, resolutie 0,1A, externe meetvoorziening die is gesynchroniseerd met de rollenbank
61	Berekende belasting	–	Zoals gemeten bij de test van type 1	Array: OBD-gegevens, ten minste 1 Hz (hogere frequenties mogelijk, resolutie 1 %), testmeting
62	Stroomsterkte tractie-REESS	A	Zoals gemeten bij de test van type 1	Waarden van voor de test(s) gebruikte tijdreeksen van 20 Hz, herbemonsterd tot 1 Hz Verplicht voor NOVC-HEV's en OVC-HEV's
63	Brandstofdebiet van de motor	g/s	Zoals gemeten bij de test van type 1	Momenteel signaal geregistreerd voor de test (waarde bij ladingbehoud bij NOVC-HEV's en OVC-HEV's).
64	Brandstofdebiet van de motor	l/h	Zoals gemeten bij de test van type 1	Idem.
65	Brandstofdebiet van het voertuig	g/s	Zoals gemeten bij de test van type 1	Idem.
66	Vermogenscurve bij volle belasting voor ICEV's	kW vs. omw./min	Verklaring fabrikant	De vermogenscurve bij volle belasting over het motortoerentalbereik van n_{idle} tot n_{rated} of n_{max} of $n_{dv} (n_{gvmx}) \times v_{max}$ waarbij de hoogste waarde van toepassing is
67	Initieel oplaadniveau tractie-REESS	%	Verklaring fabrikant	Initieel oplaadniveau van tractie-REESS bij ladingbehoud (voor OVC-HEV's en NOVC-HEV's)

68	Brandstofverbruik bij stationaire motor	g/s	Verklaring fabrikant	Brandstofverbruik bij stationaire, opgewarmde motor
69	Maximumvermogen alternator	kW	Verklaring fabrikant	
70	Rendement van de alternator	–	Verklaring fabrikant	Standaardwaarde = 0,67
71	Koppelmvormer	–	Verklaring fabrikant	0 = nee, 1 = ja; Gebruikt het voertuig een koppelmvormer?
72	Brandstofbesparende versnelling bij automatische transmissie	–	Verklaring fabrikant	0 = nee, 1 = ja
73	Turbocompressor of drukvulling	–	Verklaring fabrikant	0 = nee 1 = ja — Is de motor uitgerust met een oplaadsysteem?
74	Start-stop	–	Verklaring fabrikant	0 = nee 1 = ja — Is het voertuig uitgerust met een start-stopsysteem?
75	Terugwinning remenergie	–	Verklaring fabrikant	0 = nee 1 = ja — Is het voertuig uitgerust met technologieën voor energierugwinning?
76	Variabele kleptiming	–	Verklaring fabrikant	0 = nee 1 = ja — Is de motor uitgerust met variabele kleptiming?
77	Thermisch beheer	–	Verklaring fabrikant	0 = nee 1 = ja — Is het voertuig uitgerust met technologieën die de temperatuur bij de versnellingsbak actief beheren?
78	Directe inspuiting/indirecte inspuiting	–	Verklaring fabrikant	0 = II 1 = DI
79	Arm mengsel	–	Verklaring fabrikant	0 = nee 1 = ja — Gebruikt de motor een arm mengsel?
80	Cilinderdeactivering	–	Verklaring fabrikant	0 = nee 1 = ja — Gebruikt de motor een cilinderdeactiveringsysteem? Zo ja, gelieve de verhouding van actieve cylinders verstrekken
81	Uitlaatgasrecirculatie (EGR)	–	Verklaring fabrikant	0 = nee 1 = ja — Is het voertuig uitgerust met een extern EGR-systeem?
82	Deeltjesfilter	–	Verklaring fabrikant	0 = nee 1 = ja — Is het voertuig uitgerust met een deeltjesfilter?
83	Selectieve katalytische reductie (SCR)	–	Verklaring fabrikant	0 = nee 1 = ja — Is het voertuig uitgerust met een SCR-systeem?
84	NO _x -opslagkatalysator	–	Verklaring fabrikant	0 = nee 1 = ja — Is het voertuig uitgerust met een NO _x -opslagkatalysator?

85	Hybride voertuigconfiguratie (P0, P1, P2, P2 (planetair), P3 of P4) (*)	–	Verklaring fabrikant	<i>Is het voertuig uitgerust met een elektrische machine die wordt gebruikt voor de aandrijving van het voertuig en de opwekking van elektrische energie in positie P0, P1, P2, P2 (planetair), P3 of P4, of een combinatie daarvan?</i>
86	Maximale koppeloutput van elke elektrische machine (P0, P1, P2, P2 (planetair), P3 of P4) (*)	Nm	Verklaring fabrikant	
87	Voor elke elektrische machine, de verhouding tussen het toerental van de elektrische machine en het referentietoerental (P0, P1, P2, P2 (planetair), P3 of P4) (*)	–	Verklaring fabrikant	
88	Vrijlooptoestand bij ingeschakelde motor	–	Verklaring fabrikant	<i>Ja/Nee. Is het voertuig uitgerust met een vrijlooptoestand met stationaire motor (laat de motor tijdens de vrijloop stationair draaien om brandstof te besparen)?</i>
89	Vrijlooptoestand bij uitgeschakelde motor	–	Verklaring fabrikant	<i>Ja/Nee. Is het voertuig uitgerust met een vrijlooptoestand met uitschakeling van de motor (laat de motor uitschakelen tijdens de vrijloop om brandstof te besparen)?</i>
90	Voertuig is incompleet	–	Verklaring fabrikant	<i>0 = nee 1 = ja — Is het voertuig incompleet?</i>
91	Massa van het voertuig in rijklare toestand	kg	Bijlage I, aanhangsel 4, punt 1.1	<i>Massa in rijklare toestand voor VH en VL (indien van toepassing)</i>
92	Begrensde voertuigsnelheid	km/h	Parameters voor selectie van de cyclus, bijlage I, aanhangsel 8a, punt 1.2.3	<i>Vermeld of de begrensde snelheid (en de waarde) is gebruikt bij de test van type 1 voor VH en VL (indien van toepassing)</i>
93	Maximalsnelheid van het voertuig	km/h	Parameters voor selectie van de cyclus, bijlage I, aanhangsel 8a, punt 1.2.3	<i>Vermeld de maximalsnelheid van het voertuig voor VH en VL (indien van toepassing)</i>
94	Aanvullende informatie voor de berekening van de schakelpunten	min ⁻¹	Bijlage I, aanhangsel 8a, schakelpunt 1.2.4	<i>Alleen voor voertuigen met handgeschakelde overbrenging. Informatie over n_{min drive}</i>

(*) P0: de elektrische machine is met de distributieriem van de machine verbonden en daarom is de referentiesnelheid het motortoerental;
P1: de elektrische machine is met de kruk van de motor verbonden en daarom is de referentiesnelheid het motortoerental;

P2: de elektrische machine is net vóór de transmissie (versnellingsbak of continu variabele transmissie) gemonteerd en daarom is het referentietoerental het toerental van de ingaande aandrijf-as van de transmissie;

P2 (planetair): de elektrische machine is verbonden met het aandrijfmechanisme van een planetair tandwielstelsel dat niet is verbonden met de interne verbrandingsmotor of met de zijden van de eindaandrijving, hier aangeduid als de planetaire zijde. In dit geval is de te specificeren toerentalverhouding de verhouding tussen het toerental van de elektrische machine en het toerental van de planetaire zijde (referentiesnelheid) die het effect van een toerentalverhoging/toerentalreductie van een vertragingskoppeling weergeeft;

P3: de elektrische machine bevindt zich juist vóór de eindaandrijving van een aangedreven as en daarom is de referentiesnelheid het invoertoerental van de eindaandrijving (dit omvat elektrische machines die op het aandrijfmechanisme van een planetair tandwielstelsel gemonteerd zijn aan de kant van de eindaandrijving). Een voertuig kan maximaal twee P3-machines hebben (één voor de vooras (P3a) en één voor de achteras (P3b));

P4: de elektrische machine bevindt zich achter de eindaandrijving en daarom is de referentiesnelheid het motortoerental. Een voertuig kan maximaal vier P4-motoren hebben (één voor elk wiel, waarbij P4a de voorwielen en P4b de achterwielen aanduidt).
