

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2021/392 AL COMISIEI**din 4 martie 2021****privind monitorizarea și raportarea datelor referitoare la emisiile de CO₂ ale autoturismelor și ale vehiculelor utilitare ușoare în temeiul Regulamentului (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1014/2010, (UE) nr. 293/2012, (UE) 2017/1152 și (UE) 2017/1153 ale Comisiei****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 ⁽¹⁾, în special articolul 7 alineatul (7), articolul 12 alineatul (4), articolul 13 alineatul (4) și articolul 15 alineatul (7),

întrucât:

- (1) Monitorizarea și raportarea datelor privind autoturismele și vehiculele utilitare ușoare înmatriculate în Uniune sunt esențiale pentru funcționarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ stabilite în Regulamentul (UE) 2019/631. Având în vedere că regulamentul respectiv a început să se aplice de la 1 ianuarie 2020, este oportun să se simplifice și să se clarifice dispozițiile prevăzute în Regulamentele de punere în aplicare (UE) nr. 1014/2010 ⁽²⁾ și (UE) nr. 293/2012 ⁽³⁾ ale Comisiei și să se introducă aceste dispoziții într-un singur regulament de punere în aplicare. Cu toate acestea, pentru raportarea datelor corespunzătoare anului calendaristic 2020, este oportun să se permită ca noile dispoziții și dispozițiile existente să coexiste până la 28 februarie 2021.
- (2) Este necesar să se stabilească proceduri pentru monitorizarea și raportarea datelor referitoare la autoturismele noi și la vehiculele utilitare ușoare noi care să fie respectate de autoritățile competente ale statelor membre, de producători, precum și de Comisie și de Agenția Europeană de Mediu (AEM).
- (3) Ciclul de monitorizare și raportare prevăzut la articolul 7 din Regulamentul (UE) 2019/631 constă din trei etape principale: raportarea anuală de către autoritățile statelor membre către Comisie a datelor provizorii bazate pe înmatriculările de vehicule noi în anul calendaristic precedent; transmiterea acestor date provizorii de către Comisie, cu sprijinul AEM, producătorilor respectivi; verificarea datelor respective de către producători și, după caz, notificarea Comisiei cu privire la corectarea datelor respective.
- (4) Măsurile care trebuie luate de diferiții actori, ca parte a acestor trei etape în termenele relevante, ar trebui specificate în mod clar, cu obiectivul de a asigura soliditatea și fiabilitatea setului de date final publicat de Comisie în temeiul articolului 9 din Regulamentul (UE) 2019/631, pe baza căruia se determină media emisiilor specifice de CO₂ ale unui producător și conformitatea cu obiectivul acestuia în ceea ce privește emisiile specifice de CO₂.

⁽¹⁾ JO L 111, 25.4.2019, p. 13.

⁽²⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1014/2010 al Comisiei din 10 noiembrie 2010 privind monitorizarea și raportarea datelor referitoare la înmatricularea autoturismelor noi în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 293, 11.11.2010, p. 15).

⁽³⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 293/2012 al Comisiei din 3 aprilie 2012 privind monitorizarea și raportarea datelor referitoare la înmatricularea vehiculelor utilitare ușoare noi în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 98, 4.4.2012, p. 1).

- (5) În temeiul articolului 12 din Regulamentul (UE) 2019/631, Comisia trebuie să colecteze, începând cu 2021, date privind consumul în condiții reale de combustibil sau de energie al autoturismelor și al vehiculelor utilitare ușoare care sunt înregistrate de dispozitivele de monitorizare la bord a consumului de combustibil și/sau de energie, în conformitate cu articolul 4a din Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei ⁽⁴⁾.
- (6) Astfel de date în condiții reale ar trebui colectate de îndată ce sunt disponibile, deoarece este esențial să se identifice, cât mai curând posibil, cum evoluează în timp emisiile și consumul de combustibil sau de energie în condiții reale și valorile corespunzătoare de omologare de tip, atât pentru monitorizarea eficacității standardelor de emisii de CO₂ în reducerea emisiilor de CO₂ ale vehiculelor, cât și pentru informarea publicului.
- (7) Pentru a se asigura că datele privind consumul de combustibil și de energie în condiții reale sunt cunoscute cât mai curând posibil, producătorii ar trebui să aibă obligația de a colecta astfel de date de la autoturismele noi și de la vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate începând cu 1 ianuarie 2021. Astfel de date pot fi colectate fie prin transferuri directe de date de la vehicule către producători, fie prin intermediul distribuitorilor lor autorizați sau al reparatoarelor autorizați, atunci când vehiculele sunt prezentate pentru service sau reparații și datele de la bord trebuie citite în alte scopuri. În cazul în care aceste date sunt puse la dispoziția producătorilor, acestea ar trebui raportate Comisiei, începând cu datele referitoare la vehiculele noi înmatriculate în Uniune pentru prima dată în 2021.
- (8) În temeiul Regulamentului (UE) 2017/1151, obligația de a echipa vehiculele cu dispozitive de monitorizare la bord a consumului de combustibil sau de energie nu se aplică anumitor mici producători și, prin urmare, este oportun ca aceștia să fie scutiți și de obligația de a colecta și raporta date în condiții reale. Totuși, acest lucru nu ar trebui să împiedice micii producători să furnizeze date în condiții reale dacă doresc acest lucru.
- (9) Datele privind consumul de combustibil și de energie în condiții reale ar trebui să fie colectate de statele membre în cadrul inspecțiilor tehnice auto efectuate în conformitate cu Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁵⁾. Pentru a facilita această sarcină, este oportun să se alinieze obligația de colectare a datelor în condiții reale la cerințele prevăzute în Directiva 2014/45/UE, atât în ceea ce privește calendarele naționale pentru inspecțiile tehnice auto, cât și în ceea ce privește citirea datelor din portul serial de diagnosticare de la bordul vehiculelor. Colectarea datelor ar trebui să înceapă de la primele inspecții tehnice auto și nu ar trebui să fie obligatorie înainte de 20 mai 2023, care este data începând de la care organismele și entitățile care efectuează inspecțiile respective trebuie să fie echipate cu dispozitivele necesare, cum ar fi instrumente de scanare, în temeiul directivei respective. Cu toate acestea, statele membre nu ar trebui să fie împiedicate să transmită date înainte de data respectivă, dacă doresc acest lucru.
- (10) Producătorii și statele membre ar trebui să raporteze Comisiei și AEM datele în condiții reale colectate în cursul unui an calendaristic, utilizând procedurile de transmitere a datelor furnizate de AEM. În cazul în care astfel de date nu sunt disponibile, ceea ce se poate întâmpla în special în primii ani calendaristici de după 2021, producătorii și statele membre ar trebui să informeze Comisia și să motiveze acest lucru.
- (11) Datele privind consumul de combustibil și de energie în condiții reale ar trebui colectate împreună cu numărul de identificare al vehiculului (codul VIN). Codul VIN este considerat a face parte din categoria datelor cu caracter personal din momentul în care vehiculul este înmatriculat și face, prin urmare, obiectul cerințelor stabilite în ceea ce privește protecția unor astfel de date în Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁶⁾. Prelucrarea codurilor VIN în sensul Regulamentului (UE) 2019/631 ar trebui să fie considerată legală în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (UE) 2016/679. Mai mult, ar trebui specificat că entitățile

⁽⁴⁾ Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei (JO L 175, 7.7.2017, p. 1).

⁽⁵⁾ Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51).

⁽⁶⁾ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

implicate în colectarea, raportarea și prelucrarea codurilor VIN trebuie să fie considerate ca fiind operatori de date în ceea ce privește astfel de date în sensul articolului 4 punctul 7 din Regulamentul (UE) 2016/679 și, în ceea ce privește AEM și Comisia, în sensul articolului 3 alineatul (8) din Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁷⁾. Ar trebui să se asigure, de asemenea, că codurile VIN sunt colectate prin intermediul unor mijloace sigure de comunicare și că persoanele vizate, respectiv proprietarii vehiculelor, sunt informate în mod adecvat în conformitate cu articolele 13 și 14 din Regulamentul (UE) 2016/679.

- (12) Totodată, ar trebui să se specifice modul în care urmează să fie utilizate datele în condiții reale și codurile VIN, precum și perioada de timp pentru care datele sunt păstrate de diferitele entități implicate în colectare și raportare. Având în vedere că obiectivul este de a urmări evoluția performanței vehiculului în condiții reale pe parcursul duratei sale de viață estimate, datele ar trebui colectate pentru o perioadă de 15 ani pentru același vehicul și păstrate de AEM pentru o perioadă de 20 ani. Cu toate acestea, în ceea ce privește alte entități care colectează și raportează date, acestea ar trebui să păstreze datele numai pe perioada de timp necesară pregătirii datelor pentru transmiterea către AEM.
- (13) Colectarea datelor în condiții reale și a codurilor VIN ar trebui să fie pe deplin transparentă, iar proprietarii de vehicule ar trebui, în consecință, să aibă posibilitatea de a refuza să pună aceste date la dispoziție producătorilor sau în timpul inspecțiilor tehnice auto. Ar trebui remarcat că dreptul proprietarului vehiculului de a refuza nu se întemeiază pe articolul 21 din Regulamentul (UE) 2016/679 și că refuzul ar trebui considerat valabil numai în ceea ce privește colectarea de date în sensul prezentului regulament.
- (14) Datele care urmează să fie publicate în conformitate cu articolul 12 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/631 nu ar trebui să permită identificarea vehiculelor individuale sau a conducătorilor auto individuali, ci ar trebui să fie publicate numai ca un set de date anonimizate și agregate fără nicio trimitere la codurile VIN.
- (15) Pe baza evaluării menționate la articolul 12 alineatul (3) primul paragraf din Regulamentul (UE) 2019/631, Comisia ar trebui să revizuiască anumite aspecte ale dispozițiilor privind monitorizarea, raportarea și publicarea datelor privind consumul de combustibil și de energie în condiții reale, luând în considerare, între altele, disponibilitatea transferurilor directe de date de la vehicule.
- (16) În vederea asigurării disponibilității datelor privind omologarea de tip în scopul instituirii procedurii de verificare a emisiilor de CO₂ ale autoturismelor și ale vehiculelor utilitare ușoare aflate în circulație, așa cum se prevede la articolul 13 din Regulamentul (UE) 2019/631, colectarea acestor date în temeiul Regulamentelor de punere în aplicare (UE) 2017/1152 ⁽⁸⁾ și (UE) 2017/1153 ⁽⁹⁾ ale Comisiei ar trebui să continue și după încetarea la 1 ianuarie 2021 a obligației de a colecta astfel de date în temeiul regulamentelor respective.

⁽⁷⁾ Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2018 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile, organele, oficiile și agențiile Uniunii și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 și a Deciziei nr. 1247/2002/CE (JO L 295, 21.11.2018, p. 39).

⁽⁸⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1152 al Comisiei din 2 iunie 2017 de stabilire a metodologiei de determinare a parametrilor de corelare necesari pentru a reflecta schimbarea procedurii reglementare de testare pentru vehiculele utilitare ușoare și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 293/2012 (JO L 175, 7.7.2017, p. 644).

⁽⁹⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1153 al Comisiei din 2 iunie 2017 de stabilire a metodologiei de determinare a parametrilor de corelare necesari pentru a reflecta schimbarea procedurii reglementare de testare și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1014/2010 (JO L 175, 7.7.2017, p. 679).

- (17) Autoritățile de omologare de tip ar trebui să se asigure, prin urmare, că datele referitoare la încercările efectuate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151 continuă să fie înregistrate și transmise Centrului Comun de Cercetare al Comisiei, utilizând procedura de transmitere securizată furnizată de acesta.
- (18) Începând cu 1 ianuarie 2021, nu mai este necesar să se determine emisiile de CO₂ pentru autoturisme și vehicule utilitare ușoare în conformitate noul ciclu european de conducere (NEDC), așa cum se prevede în Regulamentele de punere în aplicare (UE) 2017/1152 și (UE) 2017/1153, cu excepția autoturismelor electrice hibride cu încărcare externă introduse pe piață până la 31 decembrie 2022, în cazul cărora producătorul dorește să beneficieze de credite suplimentare, astfel cum se prevede la articolul 5 din Regulamentul (UE) 2019/631.
- (19) Având în vedere că tranziția de la standardele de emisii de CO₂ bazate pe NEDC la standardele bazate pe procedura de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP) stabilită în Regulamentul (UE) 2017/1151 va fi finalizată numai la sfârșitul anului 2023 și va fi raportată în cele din urmă ca parte a procesului anual de monitorizare a datelor privind emisiile de CO₂ în 2024, și având în vedere, în special, dispozițiile privind ecoinovațiile și vehiculele sfârșit de serie, Regulamentele de punere în aplicare (UE) 2017/1152 și (UE) 2017/1153 ar trebui să rămână în vigoare până la sfârșitul anului 2024.
- (20) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1725 și și-a prezentat observațiile la 14 ianuarie 2021.
- (21) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului privind schimbările climatice,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL 1

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiect

- (1) Prezentul regulament stabilește norme detaliate privind procedurile de monitorizare și raportare de către statele membre și producători a datelor referitoare la emisiile de CO₂ produse de autoturismele noi și de vehiculele utilitare ușoare noi, precum și a datelor privind emisiile de CO₂ și privind consumul de combustibil sau de energie al acestor vehicule în condiții reale.
- (2) În scopul instituirii procedurii de verificare a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor în circulație în conformitate cu articolul 13 din Regulamentul (UE) 2019/631, prezentul regulament prevede, de asemenea, raportarea de către autoritățile competente ale statelor membre a anumitor date înregistrate în cadrul omologărilor de tip efectuate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1151.

Articolul 2

Definiții

Pe lângă definițiile menționate la articolul 3 din Regulamentul (UE) 2019/631, se aplică următoarele definiții:

- (a) „date de monitorizare detaliate” înseamnă datele de monitorizare detaliate specificate pentru autoturisme în secțiunea 2 din partea B a anexei II la Regulamentul (UE) 2019/631 și pentru vehiculele utilitare ușoare în secțiunea 2 din partea C a anexei III la regulamentul respectiv;
- (b) „date de monitorizare agregate” înseamnă datele agregate specificate pentru autoturisme în secțiunea 1 din partea B a anexei II la Regulamentul (UE) 2019/631 și pentru vehiculele utilitare ușoare în secțiunea 1 din partea C a anexei III la regulamentul respectiv;

- (c) „date în condiții reale” înseamnă datele menționate la punctul 3.1 literele (a) și (b) și la punctul 3.2 literele (a)-(g) și litera (l) din anexa XXII la Regulamentul (UE) 2017/1151, care au fost obținute de la dispozitivele de monitorizare la bord a consumului de combustibil și/sau de energie.

CAPITOLUL 2

RAPORTAREA DATELOR ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 7 DIN REGULAMENTUL (UE) 2019/631

Articolul 3

Date de monitorizare agregate și date de monitorizare detaliate

- (1) Statele membre asigură întreținerea, colectarea, controlul, verificarea și transmiterea în timp util a datelor de monitorizare agregate și a datelor de monitorizare detaliate către Comisie și către Agenția Europeană de Mediu (AEM).

Statele membre se asigură că cererile AEM de clarificare sau corectare a datelor transmise sunt soluționate fără întârziere de către persoanele lor de contact desemnate.

- (2) Datele de monitorizare agregate și datele de monitorizare detaliate se raportează în două seturi de date separate pentru autoturisme și, respectiv, pentru vehiculele utilitare ușoare, în conformitate cu partea B din anexa II la Regulamentul (UE) 2019/631 și cu partea C din anexa III la regulamentul respectiv.

- (3) Statele membre transmit datele de monitorizare agregate și datele de monitorizare detaliate prin transfer electronic de date către depozitul central de date (*Central Data Repository* – CDR) gestionat de AEM. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la data transmiterii informațiilor.

Articolul 4

Calculul și datele provizorii

- (1) Comisia, împreună cu AEM, asigură, în conformitate cu articolul 7 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2019/631, că fiecare producător și fiecare asociație de producători responsabili de autoturismele noi sau de vehiculele utilitare noi înmatriculate în Uniune primesc notificări cu privire la calculul provizoriu al obiectivului referitor la emisiile specifice și la media privind emisiile specifice de CO₂, precum și cu privire la datele raportate de statele membre.

- (2) Calculul și datele provizorii menționate la alineatul (1) se notifică separat pentru autoturisme și pentru vehiculele utilitare ușoare și includ înregistrările care, pe baza numelui producătorului și a codului de identificare a producătorului la nivel mondial, pot fi atribuite producătorului respectiv.

- (3) Depozitul central de date menționat la articolul 7 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2019/631 include toate intrările de date raportate de statele membre, cu excepția numerelor de identificare a vehiculelor (codurile VIN).

Codurile VIN sunt păstrate de AEM pe o perioadă de 20 de ani de la data la care au fost încărcate pentru prima dată în CDR sau în depozitul de date comerciale (*Business Data Repository* – BDR) ale AEM.

Articolul 5

Datele privind producătorul

Producătorii care introduc sau intenționează să introducă pe piața Uniunii autoturisme sau vehiculele utilitare ușoare care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/631 notifică fără întârziere Comisiei următoarele informații și orice modificări ale acestor informații:

- (a) numele producătorului pe care îl indică sau intenționează să îl indice pe certificatele de conformitate;
- (b) codul de identificare a producătorului la nivel mondial, corespunzător primelor trei caractere ale codului VIN, pe care îl indică sau intenționează să îl indice pe certificatele de conformitate;

- (c) în scopul notificării menționate la articolul 7 alineatul (4) al doilea paragraf din Regulamentul (UE) 2019/631, numele și adresa persoanei de contact reprezentând producătorul căreia trebuie să îi fie adresată notificarea privind calculele provizorii și datele.

Numele și adresele menționate la punctul (c) se consideră a fi date cu caracter personal în sensul Regulamentului (UE) 2018/1725.

Articolul 6

Notificarea erorilor în datele utilizate pentru calculele provizorii

- (1) În cazul în care un producător verifică datele provizorii în conformitate cu articolul 7 alineatul (5) primul paragraf din Regulamentul (UE) 2019/631, acesta utilizează setul de date furnizat în scopul respectiv de către AEM.
- (2) În cazul în care se identifică o eroare în setul de date, producătorul o corectează, acolo unde este posibil, și introduce, într-o intrare separată în setul de date pentru înregistrarea fiecărui vehicul, intitulată „Observațiile producătorului”, unul dintre următoarele coduri:
- (a) codul A, dacă producătorul a modificat înregistrarea;
 - (b) codul B, dacă producătorul nu poate identifica vehiculul;
 - (c) codul C, dacă vehiculul nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/631;
 - (d) codul D, dacă producătorul căruia i-a fost atribuit un vehicul din categoria N1 este producătorul vehiculului completat, dar nu al vehiculului de bază incomplet sau complet.

În sensul literei (b), un vehicul este considerat neidentificabil în cazul în care codul VIN lipsește sau este în mod evident incorect.

- (3) Producătorii notifică Comisiei orice eroare în conformitate cu articolul 7 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2019/631 prin încărcarea în BDR a setului complet de date corectate. De asemenea, aceștia trimit spre informare o copie electronică a notificării la adresele de e-mail:

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

și

CO₂-monitoring@eea.europa.eu

- (4) Producătorii se asigură că cererile de clarificări ale corecțiilor din partea Comisiei sau a AEM sunt soluționate fără întârziere de către persoanele lor de contact desemnate în conformitate cu articolul 5 litera (c) din prezentul regulament.
- (5) În cazul în care un producător nu notifică Comisiei nicio eroare înainte de expirarea perioadei de trei luni prevăzute la articolul 7 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2019/631, valorile provizorii notificate în conformitate cu articolul 7 alineatul (4) din regulamentul respectiv sunt considerate definitive.

Articolul 7

Raportarea datelor referitoare la vehiculele comerciale ușoare completate

Producătorii unui vehicul de bază menționat la punctul 1.2.2 din anexa III la Regulamentul (UE) 2019/631 transmit datele menționate la punctul respectiv prin transfer electronic de date către BDR în termen de cel mult trei luni de la data notificării datelor provizorii în conformitate cu articolul 4 din prezentul regulament.

*Articolul 8***Raportarea emisiilor de CO₂ ale noului ciclu de conducere european în sensul articolului 5 din Regulamentul (UE) 2019/631**

(1) Producătorul autoturismelor noi înmatriculate în anii calendaristici 2021 sau 2022 cu valori măsurate ale emisiilor de CO₂ corespunzătoare noului ciclu de conducere european (NEDC) mai mici de 50 g CO₂/km, în conformitate cu articolul 5 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1153, raportează Comisiei valorile măsurate respective ale emisiilor de CO₂ NEDC împreună cu notificarea menționată la articolul 6 din prezentul regulament.

(2) Comisia poate solicita producătorului să furnizeze certificatele de conformitate și certificatele de omologare de tip relevante care susțin valorile raportate ale emisiilor de CO₂.

CAPITOLUL 3

COLECTAREA ȘI RAPORTAREA DATELOR ÎN CONDIȚII REALE*Articolul 9***Colectarea și raportarea datelor în condiții reale de către producători**

(1) Producătorii colectează date în condiții reale împreună cu codurile VIN ale autoturismelor noi și ale vehiculelor utilitare ușoare noi care sunt înmatriculate începând cu 1 ianuarie 2021 și care sunt echipate cu dispozitive de monitorizare la bord a consumului de combustibil și/sau de energie în conformitate cu articolul 4a din Regulamentul (UE) 2017/1151, cu excepția cazului în care proprietarul vehiculului refuză în mod expres să pună datele respective la dispoziția producătorului, a distribuitorului autorizat sau a reparatorului autorizat.

(2) În cazul în care datele în condiții reale și codurile VIN nu sunt colectate de producător prin transfer direct de la vehicul, producătorul se asigură că datele sunt colectate și îi sunt transmise de către distribuitorul autorizat sau reparatorul autorizat ori de câte ori vehiculul este prezentat pentru service sau reparații ori orice altă intervenție, iar datele trebuie citite de pe portul serial de diagnosticare aflat la bordul vehiculului. Dispozitivul sau instrumentul de scanare utilizat trebuie să poată citi datele astfel cum sunt înregistrate pe dispozitivul de monitorizare a consumului de combustibil și/sau de energie aflat la bord. Citirea datelor este gratuită și nu face obiectul niciunei condiții specifice.

Producătorul și, după caz, distribuitorul sau reparatorul său autorizat se asigură că pentru colectarea codurilor VIN se utilizează mijloace de comunicare sigure.

(3) La data de 1 aprilie a fiecărui an, începând cu 2022, producătorul raportează Comisiei toate datele în condiții reale și codurile VIN care au fost colectate în anul calendaristic precedent, astfel cum se specifică în tabelul 1 din anexă, prin încărcarea acestora în BDR.

În eventualitatea că un producător colectează mai multe înregistrări referitoare la același cod VIN în același an calendaristic, datele în condiții reale care trebuie raportate sunt cele din înregistrarea care indică cea mai mare distanță totală parcursă. Datele în condiții reale pentru un anumit vehicul se colectează pe o perioadă maximă de 15 ani de la data la care s-au raportat pentru prima dată către AEM date referitoare la vehiculul respectiv.

În cazul în care un producător susține că nu pot fi raportate date în condiții reale sau că pot fi raportate numai parțial, acesta adresează Comisiei o declarație în acest sens și îi furnizează motivele pe care se bazează. Declarația și justificarea se încarcă în BDR.

(4) Alineatele (1), (2) și (3) nu se aplică micilor producători menționați la articolul 15 alineatul (11) din Regulamentul (UE) 2017/1151.

*Articolul 10***Colectarea și raportarea datelor în condiții reale de către statele membre**

(1) Statele membre se asigură că organismele sau unitățile menționate la articolul 4 alineatul (2) din Directiva 2014/45/UE colectează date în condiții reale și codurile VIN ale autoturismelor noi și ale vehiculelor utilitare noi care sunt înmatriculate începând cu 1 ianuarie 2021 și care sunt echipate la bord cu dispozitive de monitorizare a consumului de combustibil și/sau de energie în conformitate cu articolul 4a din Regulamentul (UE) 2017/1151.

Începând cu 20 mai 2023, datele în condiții reale și codurile VIN se colectează atunci când vehiculele sunt supuse inspecțiilor tehnice auto în conformitate cu articolul 5 din Directiva 2014/45/UE, cu excepția cazului în care proprietarul vehiculului refuză în mod expres să pună aceste date la dispoziție.

Datele în condiții reale se citesc utilizând un dispozitiv pentru a se conecta la interfața electronică a vehiculului, cum ar fi un instrument de scanare, astfel cum se menționează în anexa III la Directiva 2014/45/UE. Dispozitivul utilizat trebuie să poată citi datele astfel cum sunt înregistrate pe dispozitivul de monitorizare a consumului de combustibil și/sau de energie aflat la bord.

(2) Începând cu 2022, statele membre se asigură că datele în condiții reale colectate împreună cu codurile VIN, astfel cum se menționează în tabelul 1 din anexă, în anul calendaristic precedent sunt raportate anual Comisiei la 1 aprilie, prin încărcarea datelor respective în depozitul central de date. În cazul în care nu sunt disponibile astfel de date, se încarcă în depozitul central de date o declarație în acest sens, inclusiv motivele pentru care datele nu sunt disponibile.

Statele membre se asigură că datele în condiții reale pentru un anumit vehicul sunt colectate pentru o perioadă maximă de 15 ani de la data la care datele respective au fost raportate pentru prima dată către AEM pentru vehiculul respectiv.

Statul membru și organismele și unitățile responsabile cu colectarea codurilor VIN se asigură că pentru colectare se utilizează mijloace de comunicare sigure.

Articolul 11

Obligații referitoare la protecția datelor cu caracter personal

(1) Următoarele entități responsabile cu colectarea codurilor VIN împreună cu datele în condiții reale direct de la vehicule sunt considerate, din punctul de vedere al colectării și procesării codurilor VIN, drept operatori în ceea ce privește datele relevante în sensul articolului 4 punctul 7 din Regulamentul (UE) 2016/679:

- (a) producătorii, în cazul transferurilor directe de date de la vehicule la producător;
- (b) distribuitorii autorizați sau reparatorii autorizați;
- (c) organismele sau unitățile responsabile cu inspecția tehnică auto.

Aceste entități se asigură că îndeplinesc obligația de a furniza informații proprietarilor vehiculelor în calitatea lor de persoane vizate, astfel cum se prevede la articolul 13 din regulamentul respectiv.

(2) În cazurile în care codurile VIN au fost obținute în mod indirect de la proprietarul vehiculului în scopurile articolelor 3, 9 sau 10, statele membre și, după caz, producătorii se asigură că, în calitatea lor de operatori de date, îndeplinesc obligațiile de a furniza informații proprietarilor vehiculelor, astfel cum se prevede la articolul 14 din Regulamentul (UE) 2016/679.

(3) În ceea ce privește colectarea și procesarea codurilor VIN în scopul prezentului regulament, AEM și Comisia sunt considerate operatori de date în conformitate cu dispozițiile stabilite de Regulamentul (UE) 2018/1725.

(4) Codurile VIN și datele în condiții reale colectate în conformitate cu articolele 9 și 10 din prezentul regulament nu pot fi utilizate în niciun alt scop decât cele menționate la articolul 12 din Regulamentul (UE) 2019/631.

(5) Codurile VIN și datele în condiții reale colectate în conformitate cu articolele 9 și 10 pot fi păstrate numai pentru următoarele perioade:

- (a) de către producători, până la raportarea datelor respective în conformitate cu articolul 9 alineatul (3);
- (b) de către distribuitorii și reparatorii autorizați, până când datele respective au fost transmise producătorului în conformitate cu articolul 9 alineatul (2);
- (c) de către organismele și unitățile responsabile cu inspecția tehnică auto, până când datele au fost transmise AEM sau autorității desemnate de statele membre pentru raportarea datelor către AEM, în conformitate cu articolul 10 alineatul (2);
- (d) de către autoritățile desemnate de statele membre pentru raportarea datelor în condiții reale către AEM, până când datele respective au fost raportate în conformitate cu articolul 10 alineatul (2);

- (e) de către AEM, până la 20 de ani de la data la care datele au fost încărcate pentru prima dată în depozitul de date comerciale în conformitate cu articolul 9 alineatul (3) sau în depozitul central de date în conformitate cu articolul 10 alineatul (2).

Articolul 12

Publicarea datelor în condiții reale

Începând din decembrie 2022, Comisia publică în fiecare an seturi de date anonimizate și agregate defalcate pe autoturisme și vehicule utilitare ușoare acționate de motoare cu ardere internă și pe vehicule electrice hibride fără încărcare externă (OVC-HEV) din aceleași categorii, inclusiv următoarele date pentru fiecare producător:

- (a) consumul mediu de combustibil (l/100 km) pe baza datelor raportate în temeiul articolelor 9 și 10;
- (b) consumul mediu de energie (kWh/100 km) pe baza datelor raportate în temeiul articolelor 9 și 10;
- (c) emisiile medii de CO₂ (g/km), calculate pe baza datelor raportate în temeiul articolelor 9 și 10;
- (d) diferența dintre consumul mediu de combustibil menționat la litera (a) și media valorilor consumului de combustibil înregistrate în certificatele de conformitate ale aceluiași vehicule ca acelea pentru care au fost raportate date în condiții reale;
- (e) diferența dintre consumul mediu de energie menționat la litera (b) și media valorilor consumului de energie înregistrate în certificatele de conformitate ale aceluiași vehicule ca acelea pentru care au fost raportate date în condiții reale;
- (f) diferența dintre emisiile medii de CO₂ (g/km) calculate în conformitate cu litera (c) și media valorilor emisiilor de CO₂ înregistrate în certificatele de conformitate ale aceluiași vehicule ca acelea pentru care au fost raportate date în condiții reale.

Literele (b) și (e) se aplică numai în ceea ce privește OVC-HEV.

Articolul 13

Reexaminare

Pe baza evaluării menționate la articolul 12 alineatul (3) primul paragraf din Regulamentul (UE) 2019/631, Comisia reexaminează punerea în aplicare a articolelor 9-12 din prezentul regulament, luând în considerare, în special, următoarele:

- (a) numărul de vehicule echipate cu dispozitive pentru transferul direct de date;
- (b) necesitatea monitorizării și raportării continue a datelor în condiții reale de către producători;
- (c) perioada de timp în care datele în condiții reale trebuie monitorizate și raportate;
- (d) nivelul adecvat de agregare a datelor care urmează a fi publicate de Comisie în temeiul articolului 12 din prezentul regulament.

CAPITOLUL 4

MONITORIZAREA ȘI RAPORTAREA DATELOR DIN ÎNCERCĂRILE EFECTUATE ÎN CONFORMITATE CU REGULAMENTUL (UE) 2017/1151

Articolul 14

Date de încercare

- (1) Autoritățile de omologare de tip se asigură că datele specificate în tabelul 2 din anexă sunt înregistrate pentru fiecare încercare de tip 1 efectuată în conformitate cu anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151.

- (2) Datele înregistrate se încarcă într-un format criptat pe serverul dedicat al Comisiei. Atunci când datele au fost încărcate corect, se trimite o confirmare de primire de pe serverul Comisiei entității care încarcă datele.
- (3) Datele de încercare nu se publică.

Articolul 15

Abrogare

- (1) Regulamentele de punere în aplicare (UE) nr. 1014/2010 și (UE) nr. 293/2012 se abrogă cu efect de la 1 martie 2021.
- (2) Regulamentele de punere în aplicare (UE) 2017/1152 și (UE) 2017/1153 se abrogă cu efect de la 1 ianuarie 2025.

Articolul 16

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 4 martie 2021.

Pentru Comisie
Președintele
Ursula VON DER LEYEN

ANEXĂ

1. Colectarea și raportarea datelor în condiții reale și a codurilor VIN în conformitate cu articolele 9 și 10

Tabelul 1

Date care trebuie raportate în conformitate cu articolele 9 și 10

Parametru	Unitate	Vehicule din categoriile M1 și N1	
		Vehicule cu motor cu ardere internă pure și vehicule electrice hibride fără încărcare externă ⁽¹⁾	Vehicule electrice hibride cu încărcare externă ⁽²⁾
Numărul de identificare al vehiculului	-	√	√
Combustibilul total consumat (pe durata de viață)	l	√	√
Distanța totală parcursă (pe durata de viață)	km	√	√
Combustibilul total consumat în mod de funcționare cu consum de sarcină (pe durata de viață)	l	-	√
Combustibilul total consumat în mod de funcționare cu creștere de sarcină selectabil de către conducătorul auto (pe durata de viață)	l	-	√
Distanța totală parcursă în mod de funcționare cu consum de sarcină cu motorul oprit (pe durata de viață)	km	-	√
Distanța totală parcursă în mod de funcționare cu consum de sarcină cu motorul pornit (pe durata de viață)	km	-	√
Distanța totală parcursă în mod de funcționare cu creștere de sarcină selectabil de către conducătorul auto (pe durata de viață)	km	-	√
Acumularea totală de energie din rețea în baterie (pe durata de viață)	kWh	-	√

(1) Alimentate exclusiv cu motorină minerală, biomotorină, benzină, etanol sau orice combinație a acestor combustibili.

(2) Alimentate cu energie electrică și motorină minerală, biomotorină, benzină sau etanol

2. Raportarea datelor în conformitate cu articolul 14

Următorii parametri se raportează pentru fiecare familie de interpolare, adică pentru vehiculul H (cu valorile cele mai ridicate, *vehicle high* – VH) și, după caz, pentru vehiculul L (cu valorile cele mai scăzute, *vehicle low* – VL) sau pentru vehiculul M, pentru încercările de tip 1 efectuate în conformitate cu anexa XXI la Regulamentul (UE) 2017/1151.

Cu excepția cazului în care se indică altfel în tabelul 2, atunci când se efectuează mai mult de o încercare de tip 1 a vehiculului H sau a vehiculului L, datele de încercare se raportează în conformitate cu următoarele:

- în cazul a două încercări de tip 1, datele de încercare pentru încercarea de tip 1 cu cele mai ridicate emisii de CO₂ măsurate (valori combinate);
- în cazul a trei încercări de tip 1, datele de încercare pentru încercarea de tip 1 cu mediana emisiilor de CO₂ măsurate (valori combinate).

Tabelul 2

Datele de încercare pentru încercările de tip 1

Nr.	Parametri	Unitate	Sursa [cu excepția cazului în care se specifică altfel, toate trimiterile se referă la Regulamentul (UE) 2017/1151]	Observații
1	Identificatorul familiei de interpolare	-	Punctul 0, secțiunea II din certificatul de omologare de tip, anexa I apendicele 4.	Se furnizează date pentru fiecare familie de interpolare care a făcut obiectul unei omologări de tip
2	Identificatorul familiei de interpolare (după caz);	-	-	Se indică identificatorul familiei de interpolare, dacă datele de încercare au fost determinate pentru o altă familie de interpolare
3	Prelungirea unei omologări de tip	-	Certificat de omologare CE de tip	0 = Nu 1 = Da – dacă încercarea se efectuează în scopul prelungirii unei omologări de tip
4	Tipul de propulsie	-		ICEV, OVC-HEV, NOVC-HEV pure
5	Categoria și clasa vehiculului		Punctul 0.4, anexa I apendicele 3	M1 sau N1 clasa 1, 2 sau 3
6	Tipul aprinderii		Punctul 3.2.1.1, anexa I apendicele 3	Aprindere prin scântee sau aprindere prin compresie
7	Numărul de cilindri	-	Punctul 3.2.1.2, anexa I apendicele 3	Numărul, dacă nu este furnizat, este, implicit, 4
8	Cursa pistonului	mm	Punctul 3.2.1.2.2, anexa I apendicele 3	
9	Cilindree	cm ³	Punctul 3.2.1.3, anexa I apendicele 3	
10	Puterea nominală a motorului	kW	Punctul 3.2.1.8, anexa I apendicele 3	
11	Turația motorului la putere nominală	min ⁻¹	Punctul 3.2.1.8, anexa I apendicele 3	Turația motorului la puterea netă maximă
12	Tipul de combustibil	-	Punctul 3.2.2.1, anexa I apendicele 3	Motorină/benzină/GPL/GN sau biometan/etanol (E85)/biomotorină/hidrogen
13	Vehicul bicarburant	-	Punctul 3.2.2.4, anexa I apendicele 3	0 = Nu 1 = Da În cazul vehiculelor bicarburant, se furnizează rezultatele încercărilor pentru ambele tipuri de combustibil (formularele cu două intrări)

14	Producția maximă de energie a fiecărei mașini electrice (P0, P1, P2, P2 planetar, P3 sau P4) (*)	kW	Punctul 3.3.1.1.1, anexa I apendicele 3	OVC-HEV și NOVC-HEV
15	Număr de celule SRSEE	-	Punctul 3.3.2.1, anexa I apendicele 3	OVC-HEV și NOVC-HEV
16	Capacitatea bateriei de serviciu	Ah	Punctul 3.4.4.5, anexa I apendicele 3	Capacitatea bateriei de joasă tensiune
17	Tensiunea nominală a alternatorului	V	Punctul 3.4.4.5, anexa I apendicele 3	Tensiunea nominală a alternatorului (obligatoriu pentru ICEV pur)
18	Dimensiunile pneurilor (față/spate):	-	Punctul 3.5.7.1 Parametrii vehiculului de încercare, anexa I apendicele 3	Codul anvelopei (de exemplu, P195/55R1685H) al anvelopelor vehiculului de încercare
19	Coeficientul de rezistență la înaintare pe drum F0	N	Punctul 3.5.7.1, anexa I apendicele 3	VH și VL (după caz)
20	Coeficientul de rezistență la înaintare pe drum F1	N/(km/h)	Punctul 3.5.7.1, anexa I apendicele 3	VH și VL (după caz)
21	Coeficientul de rezistență la înaintare pe drum F2	N/(km/h) ²	Punctul 3.5.7.1, anexa I apendicele 3	VH și VL (după caz)
22	Tipul cutiei de viteze	-	Punctul 4.5.1, anexa I apendicele 3	Automată/manuală/CVT/planetară
23	Rapoartele de transmisie ale cutiei de viteze	-	Punctul 4.6, anexa I apendicele 3	Pentru fiecare treaptă de viteză în mod separat
24	Raportul (rapoartele) de transmisie final(e)	-	Punctul 4.6, anexa I apendicele 3	Dacă vehiculul are mai mult de o transmisie finală, se introduc valori pentru fiecare treaptă de viteză în mod separat
25	Valori suplimentare ale marjei de siguranță (ASM)	%	Punctul 4.6.1.7.1, anexa I apendicele 3	Se raportează valorile atunci când sunt utilizate pentru calcularea schimbării treptei de viteză
26	Roți de tracțiune	-	Punctul 1.7, anexa I apendicele 4	Două roți motoare, patru roți motoare.
27	Emisiile de CO ₂ în mod de funcționare cu consum de sarcină (valori combinate)	gCO ₂ /km	Punctul 2.5.3.2, anexa I apendicele 4	Exclusiv OVC-HEV În cazul a 2 sau 3 încercări, se furnizează toate rezultatele.
28	Emisiile de CO ₂ ponderate combinate (valori măsurate)	gCO ₂ /km	Punctul 2.5.3.3, anexa I apendicele 4	Exclusiv OVC-HEV. În cazul a 2 sau 3 încercări, se furnizează toate rezultatele.
29	Emisiile de CO ₂ ponderate combinate (valori declarate)	gCO ₂ /km	Punctul 2.5.3.3, anexa I apendicele 4	Exclusiv OVC-HEV

30	Autonomia echivalentă în mod pur electric (EAER) combinată	km	Punctul 2.5.3.7.2, (EAER), anexa I apendicele 4	Exclusiv OVC-HEV
31	Turația motorului la ralanti	min ⁻¹	Punctul 1.1.2, anexa I apendicele 8a	Turația la ralanti la cald
32	Factorii Willans pentru ICE pentru emisiile de CO ₂	gCO ₂ /MJ	Punctul 1.1.3, anexa I apendicele 8a	Valoarea în conformitate cu tabelul A6.App2/3 utilizată pentru corecția RCB
33	Capacitatea SRSEE de tracțiune	Ah	Punctul 1.1.10, anexa I apendicele 8a	OVC-HEV și NOVC-HEV
34	Tipul de tehnologie al SRSEE de tracțiune	-	Punctul 1.1.10, anexa I apendicele 8a	OVC-HEV și NOVC-HEV
35	Valoarea nominală sau seria de timp a tensiunii SRSEE de tracțiune	V	Punctul 1.1.10, anexa I apendicele 8a	OVC-HEV și NOVC-HEV Valorile nominale sau seriile de timp utilizate pentru încercare (20 Hz)
36	Masa de încercare	kg	Punctul 1.2.1 pentru VH și punctul 1.3.1 pentru VL, anexa I apendicele 8a	VH și VL (după caz)
37	Numărul de axe dyno în timpul încercării	-	Punctul 2.1, anexa I apendicele 8a	Configurația standului cu role în timpul încercării de tip 1 (cu o axă motoare, cu 2 axe motoare) pentru VH/VL
38	Curentul furnizat de alternator (convertor DC/DC – partea de joasă tensiune – pentru NOVC și OVC-HEV)	A	Astfel cum a fost măsurat în cadrul încercării de tip 1	Set: 1 Hz, rezoluția 0,1 A, dispozitiv de măsurare extern sincronizat cu standul cu role
39	Factorul de regenerare K _i multiplicativ/aditiv	-	Punctul 2.1.1.2.1, anexa I apendicele 8a	Emisiile de CO ₂ ; Pentru vehiculele fără sisteme de regenerare periodică, această valoare este egală cu 1.
40	Valoarea măsurată a CO ₂ în faza joasă	gCO ₂ /km	Punctul 2.1.1.2.1, anexa I apendicele 8a	Valoarea M _{CO₂,p.1} măsurată necorectată pentru faza joasă (valoarea în mod de funcționare cu menținere de sarcină pentru NOVC și OVC-HEV)
41	Valoarea măsurată a CO ₂ în faza medie	gCO ₂ /km	Punctul 2.1.1.2.1, anexa I apendicele 8a	Valoarea M _{CO₂,p.1} măsurată necorectată pentru faza medie (valoarea în mod de funcționare cu menținere de sarcină pentru NOVC și OVC-HEV)
42	Valoarea măsurată a CO ₂ în faza înaltă	gCO ₂ /km	Punctul 2.1.1.2.1, anexa I apendicele 8a	Valoarea M _{CO₂,p.1} măsurată necorectată pentru faza înaltă (valoarea în mod de funcționare cu menținere de sarcină pentru NOVC și OVC-HEV)
43	Valoarea măsurată a CO ₂ în faza foarte înaltă	gCO ₂ /km	Punctul 2.1.1.2.1, anexa I apendicele 8a	Valoarea M _{CO₂,p.1} măsurată necorectată pentru faza foarte înaltă (valoarea în mod de funcționare cu menținere de sarcină pentru NOVC și OVC-HEV)

44	Valoarea măsurată a CO ₂ (valori combinate)	gCO ₂ /km	Punctul 2.1.1.2.1, anexa I apendicele 8a	Valoarea $M_{CO_2,c.1}$ măsurată necorectată pentru ciclul complet (valoarea în mod de funcționare cu menținere de sarcină pentru NOVC și OVC-HEV) În cazul a 2 și 3 încercări, se furnizează toate rezultatele măsurate.
45	Valoarea măsurată corectată a CO ₂ (valori combinate)	gCO ₂ /km	Punctul 2.1.1.2.1, anexa I apendicele 8a	Emisiile de CO ₂ măsurate combinate pentru vehiculele H și L, după toate corecțiile aplicabile, $M_{CO_2,c.5}$. În cazul a 2 și 3 încercări, se furnizează toate rezultatele măsurate corectate. În cazul OVC-HEV și NOVC-HEV, acesta este modul cu menținere de sarcină
46	Valoarea declarată a CO ₂	gCO ₂ /km	Punctul 2.1.1.2.1, anexa I apendicele 8a	Valoarea declarată de producător
47	Factorul de corecție al familiei ATCT	-	Punctul 2.1.1.2.2, anexa I apendicele 8a	Factorul de corecție al familiei ATCT (corecție 14 °C)
48	Consumul de combustibil în cadrul încercării de tip 1, astfel cum este înregistrat pe dispozitivul de monitorizare a consumului de combustibil de la bord (OBFCM)	l	Punctul 2.1.1.3.1, anexa I apendicele 8a	Combustibilul consumat în timpul încercării (valoarea în regimul de menținere de sarcină în cazul NOVC-HEV și OVC-HEV). În cazul a 2 și 3 încercări, se furnizează toate rezultatele.
49	Numărul de ordine al ciclului de tranziție	-	Punctul 2.1.1.4.1.4, anexa I apendicele 8a	pentru OVC-HEV, se indică numărul de ordine al ciclului de tranziție
50	Tensiunea nominală a SRSEE	V	Punctul 1.1.10, anexa I apendicele 8a	Pentru alimentarea la joasă tensiune, definită în apendicele 2 la subanexa 6 a anexei XXI
51	Corecția RCB			S-a efectuat corecția? 0 = Nu 1 = Da
52	Coeficientul de corecție RCB	(g/km)/(Wh/km)	Punctul 2.1.1.2.1, anexa I apendicele 8a	NOVC-HEV și OVC-HEV
53	Consumul de combustibil	l/100 km	Determinat în conformitate cu punctul 6 din subanexa 7 la anexa XXI și utilizând rezultatele pentru emisiile reglementate și emisiile de CO ₂ din etapa 2 din tabelul A7/1	Consumul de combustibil necompensat în cadrul încercării de tip 1 pentru vehiculul H și, după caz, vehiculul L. În cazul a două sau trei încercări, se raportează toate valorile.
54	Timp	sec	Astfel cum a fost măsurat în cadrul încercării de tip 1	Set: Datele sistemului OBD și ale standului cu role, 1 Hz

55	Profilul vitezei (teoretic)	km/h	Astfel cum a fost aplicat în cadrul încercării de tip 1	Set: 1 Hz, rezoluția 0,1 km/h. Dacă nu este furnizat, se aplică profilul de viteză definit la punctul 6 din subanexa 1 a anexei XXI, în special în tabelele A1/7-A1/9, A1/11 și A1/12.
56	Profilul vitezei (teoretic)	km/h	Astfel cum a fost măsurat în cadrul încercării de tip 1	Set: Datele sistemului OBD și ale standului cu role, 1 Hz și 10 Hz, rezoluția 0,1 km/h
57	Treapta de viteză (teoretică)	-	Astfel cum a fost aplicat în cadrul încercării de tip 1, pe baza calculelor definite în subanexa 2 la anexa XXI	Set: 1 Hz. Obligativ pentru vehiculele cu transmisie manuală
58	Turația motorului	rpm	Astfel cum a fost măsurat în cadrul încercării de tip 1	Set: 1 Hz, rezoluție de 10 rpm de la sistemul OBD
59	Temperatura lichidului de răcire a motorului	°C	Astfel cum a fost măsurat în cadrul încercării de tip 1	Set: Datele sistemului OBD, 1 Hz, rezoluția 1 °C
60	Curentul bateriei de serviciu	A	Astfel cum a fost măsurat în cadrul încercării de tip 1	Set: 1 Hz, rezoluția 0,1 A, dispozitiv de măsurare extern sincronizat cu standul cu role
61	Încărcarea calculată	-	Astfel cum a fost măsurată în cadrul încercării de tip 1	Set: Datele sistemului OBD, frecvența de cel puțin 1 Hz (sunt posibile și frecvențe mai înalte, cu rezoluție de 1 %), măsurătoare efectuată în cadrul încercării
62	Curentul SRSEE de tracțiune	A	Astfel cum a fost măsurat în cadrul încercării de tip 1	Valorile seriei de timp la 20 Hz utilizate pentru încercări reșantionate la 1 Hz obligatorii pentru NOVC-HEV și OVC-HEV
63	Debitul de combustibil al motorului	g/s	Astfel cum a fost măsurat în cadrul încercării de tip 1	Semnal instantaneu înregistrat pentru încercare (valoarea în regimul de menținere de sarcină în cazul NOVC-HEV și OVC-HEV).
64	Debitul de combustibil al motorului	l/h	Astfel cum a fost măsurat în cadrul încercării de tip 1	Idem
65	Debitul de combustibil al vehiculului	g/s	Astfel cum a fost măsurat în cadrul încercării de tip 1	Idem
66	Curba de putere la sarcină maximă pentru vehiculele cu motor cu ardere internă (ICEV)	kW vs. rpm	Declarația producătorului	Curba puterii la sarcină maximă pentru intervalul de turații ale motorului de la n_{idle} la n_{rated} sau n_{max} , ori n_{dv} (ngv_{max}) \times v_{max} , reținându-se valoarea cea mai mare
67	Starea inițială de încărcare a SRSEE de tracțiune	%	Declarația producătorului	Starea inițială de încărcare a SRSEE de tracțiune în regim de menținere (pentru OVC-HEV și NOVC-HEV)

68	Consumul de combustibil al motorului la ralanti	g/s	Declarația producătorului	Consumul de combustibil la ralanti la cald
69	Puterea maximă a alternatorului	kW	Declarația producătorului	
70	Randamentul alternatorului	-	Declarația producătorului	Valoarea implicită = 0,67
71	Convertizorul de cuplu	-	Declarația producătorului	0 = Nu, 1 = Da; Are vehiculul un convertizor de cuplu?
72	Trepte de viteză pentru economisirea combustibilului în cazul transmisiei automate	-	Declarația producătorului	0 = Nu, 1 = Da
73	Turbocompresorul sau compresorul mecanic pentru supraalimentare	-	Declarația producătorului	0 = Nu 1 = Da – Este motorul echipat cu orice tip de sistem de supraalimentare?
74	Start-stop	-	Declarația producătorului	0 = Nu 1 = Da – Are vehiculul sistem de start-stop?
75	Recuperarea energiei de frânare	-	Declarația producătorului	0 = Nu 1 = Da – Este vehiculul echipat cu tehnologie de recuperare a energiei?
76	Distribuția variabilă	-	Declarația producătorului	0 = Nu 1 = Da – Este motorul echipat cu sistem de distribuție variabilă?
77	Managementul termic	-	Declarația producătorului	0 = Nu 1 = Da – Este vehiculul echipat cu tehnologie de management activ al temperaturii cutiei de viteze?
78	Injecție directă/injecție indirectă	-	Declarația producătorului	0 = Injecție indirectă 1 = Injecție directă
79	Amestec sărac	-	Declarația producătorului	0 = Nu 1 = Da – Utilizează motorul amestec sărac?
80	Dezactivarea cilindrilor	-	Declarația producătorului	0 = Nu 1 = Da – Este motorul echipat cu sistem de dezactivare a cilindrilor? În caz afirmativ, vă rugăm să furnizați de asemenea și rapoartele de compresie
81	Recircularea gazelor de evacuare	-	Declarația producătorului	0 = Nu 1 = Da – Are vehiculul sistem extern de RGE?
82	Filtrul de particule	-	Declarația producătorului	0 = Nu 1 = Da – Are vehiculul un filtru de particule?
83	Reducerea catalitică selectivă (RCS)	-	Declarația producătorului	0 = Nu 1 = Da – Are vehiculul un sistem de RCS?
84	Captator de NOx	-	Declarația producătorului	0 = Nu 1 = Da – Este vehiculul echipat cu captator de NOx?

85	Configurația vehiculului hibrid (P0, P1, P2, P2 planetar, P3 sau P4) (*)	-	Declarația producătorului	<i>Este vehiculul echipat cu o mașină electrică pentru propulsia vehiculului și generarea de energie electrică în pozițiile P0, P1, P2, P2 planetar, P3 sau P4 sau o combinație a acestora?</i>
86	Cuplul maxim dezvoltat pentru fiecare mașină electrică (P0, P1, P2, P2 planetar, P3 sau P4) (*)	Nm	Declarația producătorului	
87	Pentru fiecare mașină electrică, raportul dintre turația mașinii electrice și turația de referință (P0, P1, P2, P2 planetar, P3 sau P4) (*)	-	Declarația producătorului	
88	Funcția de rulare liberă cu motorul pornit	-	Declarația producătorului	<i>Da/Nu. Are vehiculul funcția de rulare liberă cu motorul la ralanti (care permite motorului să funcționeze la ralanti în timpul rulării libere a vehiculului pentru a economisi combustibil)?</i>
89	Funcția de rulare liberă cu motorul oprit	-	Declarația producătorului	<i>Da/Nu. Are vehiculul funcția de rulare liberă cu motorul oprit (care permite oprirea motorului în timpul rulării libere a vehiculului pentru a economisi combustibil)?</i>
90	Vehiculul este incomplet	-	Declarația producătorului	<i>0 = Nu 1 = Da – Este vehiculul incomplet?</i>
91	Masa vehiculului în stare de funcționare	kg	Punctul 1.1, anexa I apendicele 4	<i>MRO pentru VH și VL (după caz)</i>
92	Limită de viteză a vehiculului	km/h	Parametri de selecție ai ciclului, punctul 1.2.3, anexa I apendicele 8a	<i>Se indică dacă s-a folosit viteza limitată (și valoarea) în cadrul încercării de tip 1 pentru VH și VL (după caz)</i>
93	Viteza maximă a vehiculului	km/h	Parametri de selecție ai ciclului, punctul 1.2.3, anexa I apendicele 8a	<i>Se indică viteza maximă a vehiculului pentru VH și VL (după caz)</i>
94	Informații suplimentare pentru calculul schimbării treptei de viteză	min ⁻¹	Schimbarea treptei de viteză, punctul 1.2.4, anexa I apendicele 8a	<i>Exclusiv pentru vehiculele cu transmisie manuală. Informații despre transmisia n_min</i>

(*) P0: mașina electrică este conectată la cureaua de distribuție a motorului, prin urmare turația motorului este turația de referință;
P1: mașina electrică este conectată la arborele cotit al motorului, prin urmare turația motorului este turația de referință;

P2: mașina electrică este montată imediat în amonte față de transmisie (cutie de viteze sau transmisie cu variație continuă) și, prin urmare, turația transmisiei de intrare este turația de referință;

P2 planetar: mașina electrică este conectată la componenta unui angrenaj planetar care nu este conectat la motorul cu ardere internă sau la părțile de transmisie finală, componentă denumită aici partea angrenajului planetar. În acest caz, raportul de turație care trebuie specificat este raportul dintre turația mașinii electrice și turația părții angrenajului planetar (turația de referință), care reflectă efectul de amplificare/reducere a turației al unui angrenaj de reducere;

P3: mașina electrică este imediat în amonte față de transmisia finală a unei axe motoare, prin urmare turația transmisiei finale de intrare este turația de referință (aceasta include mașinile electrice montate pe componenta unui angrenaj planetar pe partea transmisiei finale). Un vehicul poate avea până la două mașini P3 (una pentru axa față (P3a) și una pentru axa spate (P3b));

P4: mașina electrică este în aval față de transmisia finală, prin urmare turația roții este turația de referință. Un vehicul poate avea cel mult patru motoare P4 (câte unul pentru fiecare roată, unde P4a indică roțile din față și P4b roțile din spate).
