

**KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2021/392****af 4. marts 2021****om overvågning og rapportering af data om CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 1014/2010 samt gennemførelsesforordning (EU) nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 og (EU) 2017/1153****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 <sup>(1)</sup>, og navnlig artikel 7, stk. 7, artikel 12, stk. 4, artikel 13, stk. 4, og artikel 15, stk. 7, heri, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Overvågning og rapportering af data om personbiler og lette erhvervskøretøjer, der er registreret i EU, er afgørende for, at de fastsatte præstationsnormer for CO<sub>2</sub>-emissioner i forordning (EU) 2019/631 fungerer korrekt. I betragtning af at denne forordning trådte i kraft den 1. januar 2020, er det relevant at forenkle og præcisere bestemmelserne i Kommissionens forordning (EU) nr. 1014/2010 <sup>(2)</sup> og gennemførelsesforordning (EU) nr. 293/2012 <sup>(3)</sup> og samle disse i én samlet gennemførelsesforordning. Til rapportering af data for kalenderåret 2020 er det dog relevant at tillade overlappning af både de nye og de eksisterende bestemmelser indtil den 28. februar 2021.
- (2) Det er nødvendigt at fastsætte procedurer for overvågning og rapportering af data om nye personbiler og lette erhvervskøretøjer, som skal følges af medlemsstaternes kompetente myndigheder, fabrikkerne, Kommissionen og Det Europæiske Miljøagentur (EEA).
- (3) Den overvågnings- og rapporteringscyklus, der er fastsat i artikel 7 i forordning (EU) 2019/631, består af tre hovedtrin: en årlig rapportering fra medlemsstaternes myndigheder til Kommissionen af de foreløbige data baseret på registreringer af nye køretøjer i det foregående kalenderår, videresendelse til de berørte fabrikker af de foreløbige data fra Kommissionen med støtte fra EEA, verificering af de pågældende data fra fabrikkerne og, hvis nødvendigt, underretning af Kommissionen om eventuelle rettelser til disse data.
- (4) Det bør tydeligt specificeres, hvilke foranstaltninger der skal træffes af de forskellige aktører som en del af ovennævnte tre trin inden for de relevante tidsfrister for at sikre robustheden og pålideligheden af det endelige datasæt, der offentliggøres af Kommissionen i henhold til artikel 9 i forordning (EU) 2019/631, og som anvendes som basis for fastsættelsen af fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner og overholdelsen af fabrikantens specifikke CO<sub>2</sub>-emissionsmål.

<sup>(1)</sup> EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13.

<sup>(2)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 1014/2010 af 10. november 2010 om overvågning og rapportering af data om registrering af nye personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 293 af 11.11.2010, s. 15).

<sup>(3)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 293/2012 af 3. april 2012 om overvågning og rapportering af data om registrering af nye lette erhvervskøretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 (EUT L 98 af 4.4.2012, s. 1).

- (5) I henhold til artikel 12 i forordning (EU) 2019/631 er Kommissionen fra 2021 forpligtet til at indsamle data om brændstof- eller energiforbrug under faktiske forhold i personbiler og lette erhvervskøretøjer, som registreres af indbyggede anordninger til overvågning af brændstof- og/eller energiforbrug som anført i artikel 4a i Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 <sup>(4)</sup>.
- (6) Sådanne data under faktiske forhold bør indsamles, så snart de er tilgængelige, da de er afgørende for så tidligt som muligt at kunne identificere, hvilken udvikling der finder sted over tid med hensyn til forskellen mellem emissioner og brændstof- eller energiforbrug og de tilsvarende typegodkendelsesværdier, både for at kunne overvåge effektiviteten af CO<sub>2</sub>-standarderne for så vidt angår reduktion af køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og for at kunne informere offentligheden herom.
- (7) For at sikre, at det er muligt at få adgang til data vedrørende brændstof- og energiforbrug under faktiske forhold så tidligt som muligt, bør der være krav om, at fabrikanterne skal indsamle disse data for nye personbiler og lette erhvervskøretøjer, der registreres fra 1. januar 2021. Disse data kan enten indsamles gennem direkte dataoverførsler fra køretøjerne til fabrikanterne eller gennem de autoriserede forhandlere eller autoriserede værksteder, når der skal foretages service eller reparation af køretøjerne, og de indbyggede dataanordninger alligevel skal udlæses til andre formål. Hvis disse data gøres tilgængelige for en fabrikant, bør Kommissionen underrettes herom, begyndende med data vedrørende nye køretøjer, der er registreret i Den Europæiske Union for første gang i 2021.
- (8) I henhold til forordning (EU) 2017/1151 finder forpligtelsen til at forsyne køretøjer med indbyggede anordninger til overvågning af brændstof- og/eller energiforbrug ikke anvendelse på visse fabrikanter af små mængder af køretøjer, og det er derfor passende, at disse fabrikanter også bør fritages for forpligtelsen til at indsamle og rapportere data under faktiske forhold. Dette bør dog ikke forhindre fabrikanter af små mængder af køretøjer i at levere data under faktiske forhold, hvis de måtte ønske dette.
- (9) Data vedrørende brændstof- og energiforbrug under faktiske forhold bør indsamles af medlemsstaterne som en del af de tekniske kontroller, der udføres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU <sup>(5)</sup>. For at lette denne opgave er det hensigtsmæssigt at afpasse forpligtelsen til at indsamle data under faktiske forhold efter kravene i direktiv 2014/45/EU, både med hensyn til de nationale tidsplaner for de tekniske kontroller og udlæsning af data fra køretøjernes indbyggede diagnosticeringsserieport. Dataindsamlingen bør derfor påbegyndes fra den første tekniske kontrol og bør ikke være påkrævet før den 20. maj 2023, som er den dato, hvor de organer og virksomheder, der udfører de pågældende kontroller, skal være klar med de nødvendige anordninger til dette, såsom scanningsværktøjer, i henhold til det pågældende direktiv. Medlemsstaterne bør dog ikke forhindres i at levere data før denne dato, hvis de ønsker dette.
- (10) Fabrikanter og medlemsstater bør rapportere de data under faktiske forhold, der er registreret i løbet af et kalenderår, til Kommissionen og EEA ved hjælp af de dataoverførselsprocedurer, der er angivet af EEA. Hvis disse data ikke er tilgængelige, hvilket navnlig kan være tilfældet i de første kalenderår efter 2021, bør fabrikanterne og medlemsstaterne underrette Kommissionen om dette og angive årsagerne hertil.
- (11) Data vedrørende brændstof- og energiforbrug under faktiske forhold bør indsamles sammen med køretøjets identifikationsnummer (VIN). VIN-nummeret anses for at være personoplysninger fra det øjeblik, køretøjet er registreret, og er derfor underlagt kravene om beskyttelse af sådanne oplysninger, som er fastsat i Europa-

<sup>(4)</sup> Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

<sup>(5)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51).

Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 <sup>(6)</sup>. Behandlingen af VIN-numre i henhold til forordning (EU) 2016/631 bør anses for at være lovpligtig i henhold til artikel 6, stk. 1, litra c), i forordning (EU) 2016/679. Endvidere bør det specificeres, at de virksomheder, der er involveret i indsamling, rapportering og behandling af VIN-numre, skal betragtes som værende dataansvarlige for disse data i henhold til definitionen i artikel 4, nr. 7, i forordning (EU) 2016/679, og, for så vidt angår EEA og Kommissionen, i henhold til artikel 3, stk. 8, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 <sup>(7)</sup>. Det bør også sikres, at VIN-numrene indsamles ved hjælp af sikre kommunikationsmidler, og at datasubjekterne, dvs. køretøjsindehaverne, informeres tilstrækkeligt i overensstemmelse med artikel 13 og 14 i forordning (EU) 2016/679.

- (12) Det bør også specificeres, hvordan dataene under faktiske forhold og VIN-numrene skal anvendes, og der bør angives en tidsperiode for, hvor længe disse data skal opbevares af de forskellige enheder, der er involveret i indsamling og rapportering heraf. Da formålet er at følge udviklingen af køretøjets præstationer under faktiske forhold i løbet af dets forventede levetid, bør der indsamles data for en periode på 15 år for samme køretøj, og disse bør opbevares af EEA i en periode på 20 år. Andre enheder, der indsamler og rapporterer data, bør imidlertid blot opbevare disse data, så længe det er nødvendigt for at klargøre dataene til overførsel til EEA.
- (13) Indsamlingen af data under faktiske forhold og af VIN-numre bør være fuldt gennemsigtig, og indehaverne af køretøjerne bør derfor have mulighed for at afvise at gøre disse data tilgængelige for fabrikanterne eller under de tekniske kontroller. Det bør bemærkes, at køretøjsindehaverens ret til afvisning ikke er baseret på artikel 21 i forordning (EU) 2016/679, og at en sådan afvisning kun bør anses for at være gyldig for så vidt angår de data, der er indsamlet i henhold til nærværende forordning.
- (14) Data, der skal offentliggøres i overensstemmelse med artikel 12, stk. 1, i forordning (EU) 2019/631, bør ikke give mulighed for at identificere individuelle køretøjer eller deres førere, men kun offentliggøres i anonymiserede og aggregerede data uden henvisning til VIN-numrene.
- (15) På baggrund af den vurdering, der henvises til i artikel 12, stk. 3, første afsnit, i forordning (EU) 2019/631, bør Kommissionen gennemgå visse aspekter af bestemmelserne om overvågning, rapportering og offentliggørelse af data vedrørende brændstof- og energiforbrug under faktiske forhold under hensyntagen til bl.a. tilgængeligheden af direkte dataoverførsler fra køretøjer.
- (16) For at sikre tilgængeligheden af typegodkendelsesdata med henblik på at etablere en procedure for verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra ibrugtagne personbiler og lette kommercielle køretøjer i henhold til kravene i artikel 13 i forordning (EU) 2019/631 bør indsamlingen af sådanne data under Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152 <sup>(8)</sup> og (EU) 2017/1153 <sup>(9)</sup> fortsætte, også efter at forpligtelsen til at indsamle disse data i henhold til de nævnte forordninger ophører den 1. januar 2021.

<sup>(6)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

<sup>(7)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39).

<sup>(8)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152 af 2. juni 2017 om fastsættelse af en metode til at bestemme de nødvendige korrelationsparametre til at afspejle ændringen i den lovpligtige prøvningsprocedure for lette erhvervs-køretøjer og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 293/2012 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 644).

<sup>(9)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153 af 2. juni 2017 om fastsættelse af en metode til bestemmelse af de nødvendige korrelationsparametre til afspejling af ændringen i den lovpligtige prøvningsprocedure og om ændring af forordning (EU) nr. 1014/2010 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 679).

- (17) Typegodkendelsesmyndighederne bør derfor sikre, at data i forbindelse med de kontroller, der udføres i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1151, fortsat registreres og overføres til Kommissionens Fælles Forskningscenter ved hjælp af den sikre overførselsprocedure, der er etableret til dette formål.
- (18) Fra den 1. januar 2021 er det ikke længere nødvendigt at bestemme CO<sub>2</sub>-emissionerne for personbiler og lette erhvervskøretøjer i henhold til NEDC (New European Drive Cycle) som fastsat i gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152 og (EU) 2017/1153, dog med undtagelse af hybride køretøjer med ekstern opladning, der markedsføres indtil den 31. december 2022, hvis en fabrikation ønsker at udnytte superkreditter, jf. artikel 5 i forordning (EU) 2019/631.
- (19) Da omstillingen fra NEDC-baserede standarder for CO<sub>2</sub>-emissioner til standarder baseret på den verdensomspændende harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer, der er fastsat i forordning (EU) 2017/1151, først vil være fuldt gennemført i slutningen af 2023 og først vil blive anvendt til endelig rapportering som en del af den årlige CO<sub>2</sub>-dataovervågningsproces i 2024, samt i lyset af navnlig bestemmelserne om miljøinnovationer og restkøretøjer, bør gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152 og (EU) 2017/1153 fortsat være gældende indtil slutningen af 2024.
- (20) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 42, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1725 og afgav sine bemærkninger den 14. januar 2021.
- (21) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelsen fra Udvalget for Klimaændringer —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

## KAPITEL 1

### GENERELLE BESTEMMELSER

#### Artikel 1

#### Emne

1. I denne forordning fastsættes detaljerede regler om procedurer for medlemsstaternes og fabrikanternes overvågning og rapportering af data vedrørende CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye personbiler og lette erhvervskøretøjer samt data vedrørende CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstof- og energiforbrug under faktiske forhold for disse køretøjer.
2. Med henblik på at fastsætte proceduren for verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner for ibrugtagne køretøjer i overensstemmelse med artikel 13 i forordning (EU) 2019/631 indeholder denne forordning også bestemmelser om medlemsstaternes kompetente myndigheders rapportering af visse data registreret som en del af typegodkendelseskontrollerne i henhold til forordning (EU) 2017/1151.

#### Artikel 2

### Definitioner

Ud over de definitioner, der er fastsat i artikel 3 i forordning (EU) 2019/631, forstås ved:

- a) »detaljerede overvågningsdata«: de detaljerede overvågningsdata, der er specificeret for personbiler i bilag II, del B, afsnit 2, i forordning (EU) 2019/631, og for lette erhvervskøretøjer i bilag III, del C, afsnit 2 til samme forordning
- b) »aggregerede overvågningsdata«: de aggregerede overvågningsdata, der er specificeret for personbiler i bilag II, del B, afsnit 1, i forordning (EU) 2019/631, og for lette erhvervskøretøjer i bilag III, del C, afsnit 1 til samme forordning

- c) »data under faktiske forhold«: de data, der henvises til i punkt 3.1, litra a) og b), og punkt 3.2, litra a)-g) og litra l), i bilag XXII til forordning (EU) 2017/1151, og som er indsamlet fra indbyggede anordninger til overvågning af brændstof- og/eller energiforbrug.

## KAPITEL 2

### RAPPORTERING AF DATA I HENHOLD TIL ARTIKEL 7 I FORORDNING (EU) 2019/631

#### Artikel 3

##### Aggregerede og detaljerede overvågningsdata

1. Medlemsstaterne sikrer, at de aggregerede og detaljerede overvågningsdata vedligeholdes, indsamles, kontrolleres, verificeres og overføres rettidigt til Kommissionen og Det Europæiske Miljøagentur (EEA).

Medlemsstaterne sikrer, at anmodninger fra EEA om afklaring eller korrigerende af de overførte data håndteres uden forsinkelse af de udpegede kontaktpersoner.

2. De aggregerede og detaljerede overvågningsdata rapporteres i to separate datasæt for henholdsvis personbiler og lette erhvervskøretøjer i overensstemmelse med bilag II, del B, til forordning (EU) 2019/631 og bilag III, del C, til samme forordning.

3. Medlemsstaterne overfører de aggregerede og detaljerede overvågningsdata via elektronisk dataoverførsel til det centrale dataregister (CDR), der administreres af EEA. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om overførsler af data.

#### Artikel 4

##### Foreløbige beregninger og data

1. Kommissionen sikrer i samarbejde med EEA og i overensstemmelse med artikel 7, stk. 4, i forordning (EU) 2019/631, at den enkelte fabrikant og gruppe af fabrikanter, der er ansvarlige for nye personbiler eller lette erhvervskøretøjer, som registreres i Den Europæiske Union, underrettes om den foreløbige beregning af det specifikke emissionsmål og de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner samt om de data, der rapporteres af medlemsstaterne.

2. De foreløbige beregninger og de i stk. 1 omhandlede data skal meddeles separat for personbiler og lette erhvervskøretøjer og skal indeholde de enkelte registreringer, der på baggrund af fabrikantens navn og verdensfabrikantens identifikationskode kan tilskrives den pågældende fabrikant.

3. Det centrale dataregister, der henvises til i artikel 7, stk. 4, i forordning (EU) 2019/631, skal indeholde alle dataregistreringer, der rapporteres af medlemsstaterne, med undtagelse af køretøjernes identifikationsnumre (VIN-numre).

VIN-numrene opbevares af EEA i 20 år fra den dato, hvor de først blev indlæst i det centrale dataregister eller EEA's forretningsdataregister (BDR).

#### Artikel 5

##### Fabrikantoplysninger

Fabrikanter, der markedsfører eller har til hensigt at markedsføre personbiler eller lette erhvervskøretøjer, der ligger inden for anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/631, på Den Europæiske Unions marked, skal uden forsinkelse meddele Kommissionen følgende oplysninger og eventuelle ændringer af disse oplysninger:

- a) fabrikantens navn, som fabrikanten angiver eller har til hensigt at angive på typeattesterne
- b) verdensfabrikantens identifikationskode, der svarer til de første tre tegn i VIN-nummeret, som de angiver eller har til hensigt at angive på typeattesterne

- c) af hensyn til den omtalte underretning i artikel 7, stk. 4, andet afsnit, i forordning (EU) 2019/631 navn og adresse på kontaktpersonen, som repræsenterer fabrikanten og som underretningen om de foreløbige beregninger og data skal sendes til.

De i litra c) omhandlede navne og adresser anses for at være personoplysninger i henhold til forordning (EU) 2018/1725.

#### Artikel 6

##### **Meddelelse om fejl i de data, der anvendes til de foreløbige beregninger**

1. Hvis en fabrikant verificerer de foreløbige data i overensstemmelse med artikel 7, stk. 5, første afsnit, i forordning (EU) 2019/631, anvendes det datasæt, som EEA har leveret til formålet.
2. Hvis der identificeres en fejl i datasættet, skal fabrikanten, hvis muligt, rette denne og ved hjælp af en separat indførsel i datasættet for hver køretøjsregistrering med titlen »Fabrikantbemærkninger« angive en af følgende koder:
  - a) Kode A, hvis registreringen er ændret af fabrikanten
  - b) Kode B, hvis køretøjet ikke kan identificeres af fabrikanten
  - c) Kode C, hvis køretøjet ligger uden for anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/631
  - d) Kode D, hvis fabrikanten, som tilskrives et køretøj i kategori N1, er fabrikanten af det færdiggjorte komplette køretøj, men ikke af det ukomplette køretøj eller det færdiggjorte komplette basiskøretøj.

For så vidt angår litra b), anses et køretøj for at være uidentificerbart, hvis VIN-nummeret mangler eller er angivet forkert.

3. Fabrikanter underretter Kommissionen om eventuelle fejl i overensstemmelse med artikel 7, stk. 5, i forordning (EU) 2019/631 ved at indlæse det komplette korrigerede datasæt i BDR. De skal ligeledes til oplysning indsende en elektronisk kopi af meddelelsen til følgende e-mailadresser:

EC-CO<sub>2</sub>-LDV-implementation@ec.europa.eu

og

CO<sub>2</sub>-monitoring@eea.europa.eu

4. Fabrikanter sikrer, at anmodninger om afklaring af rettelserne fra Kommissionen eller EEA behandles uden forsinkelse af deres kontaktpersoner, der udpeges i overensstemmelse med artikel 5, litra c), i denne forordning.
5. Hvis en fabrikant ikke underretter Kommissionen om eventuelle fejl inden udløbet af den tremåneders periode, der er angivet i artikel 7, stk. 5, i forordning (EU) 2019/631, skal de foreløbige værdier, der er meddelt i overensstemmelse med artikel 7, stk. 4, i forordningen, anses for at være endelige.

#### Artikel 7

##### **Rapportering af data vedrørende færdiggjorte komplette lette erhvervskøretøjer**

Fabrikanter af et basiskøretøj i henhold til punkt 1.2.2 i bilag III til forordning (EU) 2019/631 skal overføre de omtalte data i dette punkt via elektronisk dataoverførsel til BDR senest tre måneder fra meddelelsen om de foreløbige data i overensstemmelse med artikel 4 i denne forordning.

*Artikel 8***Rapportering af CO<sub>2</sub>-emissioner for NEDC i henhold til artikel 5 i forordning (EU) 2019/631**

1. En fabrikant af nye personbiler, der registreres i kalenderåret 2021 eller 2022 med målte CO<sub>2</sub>-værdier for NEDC på mindre end 50 g CO<sub>2</sub>/km som angivet i artikel 5 i gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153, skal rapportere disse målte CO<sub>2</sub>-værdier for NEDC til Kommissionen sammen med den meddelelse, der er omhandlet i artikel 6 i denne forordning.
2. Kommissionen kan anmode fabrikanten om at fremsende de relevante typeattester og typegodkendelsescertifikater for at dokumentere de rapporterede CO<sub>2</sub>-emissionsværdier.

## KAPITEL 3

**INDSAMLING OG RAPPORTERING AF DATA UNDER FAKTISKE FORHOLD***Artikel 9***Indsamling og rapportering af data under faktiske forhold af fabrikanter**

1. Fabrikanter indsamler data under faktiske forhold sammen med VIN-numre for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, der registreres fra den 1. januar 2021, og som er udstyret med indbyggede anordninger til overvågning af brændstof- og/eller energiforbrug i henhold til artikel 4a i forordning (EU) 2017/1151, medmindre køretøjsindehaveren udtrykkeligt afviser at gøre disse data tilgængelige for fabrikanten eller dennes autoriserede forhandler eller autoriserede værksted.
2. Hvis dataene under faktiske forhold og VIN-numrene ikke indsamles af fabrikanten via direkte dataoverførsel fra køretøjet, skal fabrikanten sikre, at data indsamles og overføres til vedkommende af den autoriserede forhandler eller autoriserede værksted, hver gang køretøjet indleveres til service eller reparation eller andre former for indgreb, og data skal udlæses fra den indbyggede diagnosticeringsserieport i køretøjet. Den enhed eller det scanningsværktøj, der anvendes, skal kunne udlæse data, da de registreres på den indbyggede anordning til overvågning af brændstof- og/eller energiforbrug. Udlæsningen af data skal være gratis og er ikke underlagt specifikke krav.

Fabrikanten og, hvis det er relevant, dennes autoriserede forhandler eller autoriserede værksted sikrer, at der benyttes sikre kommunikationsmidler til indsamlingen af VIN-numrene.

3. Den 1. april hvert år gældende fra 2022 rapporterer fabrikanterne alle data under faktiske forhold og VIN-numre, der blev indsamlet i det foregående kalenderår, til Kommissionen, som angivet i tabel 1 i bilaget, ved at indlæse det i BDR.

Hvis flere registreringer, der henviser til samme VIN-nummer, er indsamlet af en fabrikant i samme kalenderår, er det den registrering med de data under faktiske forhold, der viser den højeste samlede tilbagelagte afstand, der skal rapporteres. Data under faktiske forhold for et bestemt køretøj indsamles for en periode på maksimalt 15 år fra den dato, hvor dataene for det pågældende køretøj blev rapporteret til EEA første gang.

Hvis en fabrikant anfører, at data under faktiske forhold ikke kan rapporteres, eller at de kun kan rapporteres delvist, indsender vedkommende en erklæring om dette til Kommissionen og angiver årsagerne hertil. Erklæringen og begrundelsen indlæses i BDR.

4. Stk. 1, 2 og 3 finder ikke anvendelse på fabrikanter af små mængder af køretøjer som anført i artikel 15, stk. 11, i forordning (EU) 2017/1151.

*Artikel 10***Indsamling og rapportering af data under faktiske forhold af medlemsstater**

1. Medlemsstaterne sikrer, at de organer eller virksomheder, der er angivet i artikel 4, stk. 2, i direktiv 2014/45/EU, indsamler data under faktiske forhold og VIN-numre for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, der registreres fra den 1. januar 2021, og som er udstyret med indbyggede anordninger til overvågning af brændstof- og/eller energiforbrug i henhold til artikel 4a i forordning (EU) 2017/1151.

Med virkning fra den 20. maj 2023 indsamles data under faktiske forhold sammen med VIN-numrene, når køretøjerne gennemgår tekniske kontroller i henhold til artikel 5 i direktiv 2014/45/EU, medmindre køretøjsindehaveren udtrykkeligt afviser at gøre disse data tilgængelige.

Dataene under faktiske forhold udlæses ved at anvende en anordning, der kan tilsluttes køretøjets elektroniske grænseflade, såsom et scanningsværktøj, i henhold til bilag III til direktiv 2014/45/EU. Den anvendte anordning skal kunne udlæse data, da de registreres på den indbyggede anordning til overvågning af brændstof- og/eller energiforbrug.

2. Med virkning fra 2022 sikrer medlemsstaterne, at de data under faktiske forhold sammen med de VIN-numre, som anført i tabel 1 i bilaget, der blev indsamlet i det foregående kalenderår, årligt rapporteres til Kommissionen den 1. april ved at indlæse de pågældende data i det centrale dataregister. Hvis disse data ikke er tilgængelige, indlæses en erklæring herom samt årsagerne til, at disse data ikke er tilgængelige, i det centrale dataregister.

Medlemsstaterne sikrer, at data under faktiske forhold for et bestemt køretøj indsamles for en periode på maksimalt 15 år fra den dato, hvor dataene for det pågældende køretøj blev rapporteret til EEA første gang.

Medlemsstaterne og de organer og virksomheder, der er ansvarlige for indsamling af VIN-numre, sikrer, at der benyttes sikre kommunikationsmidler til nævnte indsamling.

#### Artikel 11

### Forpligtelser vedrørende beskyttelse af personoplysninger

1. Følgende virksomheder, der er ansvarlige for indsamling af VIN-numre sammen med data under faktiske forhold direkte fra køretøjerne, anses i forbindelse med indsamling og behandling af VIN-numrene for at være dataansvarlige for de relevante data i henhold til artikel 4, nr. 7), i forordning (EU) 2016/679:

- a) fabrikkerne i tilfælde af direkte dataoverførsler fra køretøjerne til fabrikanten
- b) de autoriserede forhandlere eller de autoriserede værksteder
- c) de organer eller virksomheder, der er ansvarlige for de tekniske kontroller.

Disse enheder sikrer, at de overholder deres forpligtelse til at formidle information til køretøjsindehaverne i deres egenskab af datasubjekter, jf. artikel 13 i den pågældende forordning.

2. Hvis VIN-numrene er blevet indsamlet indirekte fra køretøjsindehaveren med henblik på artikel 3, 9 eller 10, sikrer medlemsstaterne og, hvis det er relevant, fabrikkerne i deres egenskab af dataansvarlige, at de overholder deres forpligtelse til at formidle information til køretøjsindehaverne, jf. artikel 14 i forordning (EU) 2016/679.

3. EEA og Kommissionen betragtes i forbindelse med indsamling og behandling af VIN-numre i forbindelse med denne forordning som dataansvarlige i henhold til bestemmelserne i forordning (EU) 2018/1725.

4. VIN-numrene og de data under faktiske forhold, der er indsamlet i overensstemmelse med artikel 9 og 10 i denne forordning, må ikke anvendes til andre formål end det, der er anført i artikel 12 i forordning (EU) 2019/631.

5. VIN-numrene og de data under faktiske forhold, der er indsamlet i overensstemmelse med artikel 9 og 10, må udelukkende opbevares i følgende tidsrum:

- a) af fabrikker, indtil disse data er blevet rapporteret i overensstemmelse med artikel 9, stk. 3,
- b) af autoriserede forhandlere og værksteder, indtil disse data er blevet overført til fabrikanten i overensstemmelse med artikel 9, stk. 2,
- c) af organer og virksomheder, der er ansvarlige for tekniske kontroller, indtil disse data er blevet overført til EEA eller til den myndighed, der er udpeget af medlemsstaterne til at rapportere disse data til EEA i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2,
- d) af de myndigheder, der er udpeget af medlemsstaterne til at rapportere dataene under faktiske forhold til EEA, indtil disse data er blevet rapporteret i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2,

- e) af EEA i op til 20 år fra den dato, hvor dataene første gang blev indlæst i BDR i overensstemmelse med artikel 9, stk. 3, eller i det centrale dataregister i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2.

#### Artikel 12

### Offentliggørelse af data under faktiske forhold

Med virkning fra december 2022 offentliggør Kommissionen hvert år anonymiserede og aggregerede datasæt, der skal opdeles i personbiler og lette erhvervskøretøjer med forbrændingsmotorer og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (NOVC-HEV'er) i samme kategorier, herunder følgende data pr. fabrikant:

- det gennemsnitlige brændstofforbrug (l/100 km) baseret på de rapporterede data i henhold til artikel 9 og 10
- det gennemsnitlige elektriske energiforbrug (kWh/100 km) baseret på de rapporterede data i henhold til artikel 9 og 10
- De gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner (g/km) beregnet på basis af de rapporterede data i henhold til artikel 9 og 10
- forskellen mellem det gennemsnitlige brændstofforbrug i henhold til litra a) og gennemsnittet af værdierne for brændstofforbrug i typeattesterne for de samme køretøjer som dem, der er rapporteret data under faktiske forhold for
- forskellen mellem det gennemsnitlige elektriske energiforbrug i henhold til litra b) og gennemsnittet af værdierne for elektrisk energiforbrug i typeattesterne for de samme køretøjer som dem, der er rapporteret data under faktiske forhold for
- forskellen mellem de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner i henhold til litra c) og gennemsnittet af værdierne for CO<sub>2</sub>-emissioner i typeattesterne for de samme køretøjer som dem, der er rapporteret data under faktiske forhold for.

Litra b) og e) finder kun anvendelse på OVC-HEV'er.

#### Artikel 13

### Gennemgang

Kommissionen gennemgår på baggrund af den vurdering, der er anført i artikel 12, stk. 3, første afsnit, i forordning (EU) 2019/631, gennemførelsen af artikel 9 til 12 i denne forordning, navnlig med hensyn til følgende:

- antal køretøjer udstyret med anordninger til direkte dataoverførsel
- behovet for fabrikanternes fortsatte overvågning og rapportering af data under faktiske forhold
- tidsrummet, hvor der er behov for at overvåge og rapportere data under faktiske forhold
- Det passende niveau for aggregering af data, der skal offentliggøres af Kommissionen i henhold til artikel 12 i denne forordning.

#### KAPITEL 4

### OVERVÅGNING OG RAPPORTERING AF DATA FRA KONTROLLER UDFØRT I OVERENSSTEMMELSE MED FORORDNING (EU) 2017/1151

#### Artikel 14

### Prøvningsdata

- Typegodkendelsesmyndighederne sikrer, at de data, der er angivet i tabel 2 i bilaget, registreres for hver type 1-kontrol, der udføres i overensstemmelse med bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151.

2. De registrerede data indlæses i et krypteret format til Kommissionens dedikerede server. Hvis dataene er indlæst korrekt, sendes en kvittering fra Kommissionens server til den enhed, der indlæste dataene.
3. Prøvningsdataene offentliggøres ikke.

*Artikel 15*

**Ophævelse**

1. Forordning (EU) nr. 1014/2010 og gennemførelsesforordning (EU) nr. 293/2012 ophæves med virkning fra den 1. marts 2021.
2. Gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152 og (EU) 2017/1153 ophæves med virkning fra den 1. januar 2025.

*Artikel 16*

**Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. marts 2021.

*På Kommissionens vegne*  
Ursula VON DER LEYEN  
*Formand*

---

## BILAG

## 1. Indsamling og rapportering af data under faktiske forhold og VIN-numre i henhold til artikel 9 og 10

Tabel 1

## Data, der skal rapporteres i henhold til artikel 9 og 10

Parameter	Enhed	Køretøjer i kategori M1 og N1	
		Køretøjer kun med forbrændingsmotor og hybride elkøretøjer med ikke-ekstern opladning <sup>(1)</sup>	Hybride elkøretøjer med ekstern opladning <sup>(2)</sup>
Køretøjets identifikationsnummer	—	√	√
Samlet brændstofforbrug (levetid)	l	√	√
Samlet tilbagelagt afstand (levetid)	km	√	√
Samlet brændstofforbrug under ladningsforbrug (levetid)	l	—	√
Samlet brændstofforbrug under førerbaseret valg til forbedring af ladning (levetid)	l	—	√
Samlet tilbagelagt afstand under ladningsforbrug med motoren slukket (levetid)	km	—	√
Samlet tilbagelagt afstand under ladningsforbrug med motoren tændt (levetid)	km	—	√
Samlet tilbagelagt afstand under førerbaseret valg til forbedring af ladning (levetid)	km	—	√
Samlet netenergi ind i batteriet (levetid)	kWh	—	√

<sup>(1)</sup> Udelukkende drevet ved hjælp af mineralsk diesel, biodiesel, benzin, ethanol eller en kombination af disse brændstoffer.

<sup>(2)</sup> Drevet ved hjælp af elektricitet og mineralsk diesel, biodiesel, benzin eller ethanol.

## 2. Rapportering af data i henhold til artikel 14

Følgende parametre skal rapporteres for hver interpolationsfamilie, dvs. for køretøj høj (VH) og, hvis relevant, køretøj lav (VL) eller køretøj M, for de type 1-prøvninger, der udføres i henhold til bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151.

Medmindre andet er angivet i tabel 2, skal prøvningsdataene, hvis der udføres mere end én type 1-prøvning for køretøj høj eller køretøj lav, rapporteres i overensstemmelse med følgende:

- hvis der er tale om to type 1-prøvninger, prøvningsdata for type 1-prøvningen med de højest målte CO<sub>2</sub>-emissioner (kombineret)
- hvis der er tale om tre type 1-prøvninger, prøvningsdata for type 1-prøvningen med de gennemsnitlige målte CO<sub>2</sub>-emissioner (kombineret)

Tabel 2

## Type 1-prøvningsdata

Nr.	Parametre	Enhed	Kilde (medmindre andet er angivet, er alle henvisninger til forordning (EU) 2017/1151)	Bemærkninger
1	Identifikationskode for interpolationsfamilie	—	Punkt 0, Afsnit II i typegodkendelsesattesten, tillæg 4 til bilag I.	Der skal indsendes data for hver typegodkendt interpolationsfamilie
2	Overordnet identifikationskode for interpolationsfamilie (hvis relevant)	—	—	Angiv den overordnede identifikationskode for interpolationsfamilie, hvis der er fastsat prøvningsdata for en anden interpolationsfamilie
3	Forlængelse af en typegodkendelse	—	EU-typegodkendelsesattest	0 = Nej   1 = Ja — hvis prøvningen udføres med henblik på en forlængelse af en typegodkendelse
4	Fremdriftstype	—		Ren ICEV, OVC-HEV, NOVC-HEV
5	Køretøjskategori og -klasse		Punkt 0.4, tillæg 3 til bilag I	M1- eller N1-klasse 1, 2 eller 3
6	Tændingstype		Punkt 3.2.1.1, tillæg 3 til bilag I	Styret tænding eller kompressionstænding
7	Antal cylindre	—	Punkt 3.2.1.2, tillæg 3 til bilag I	Hvis antallet ikke er angivet, er standard 4
8	Motortakt	mm	Punkt 3.2.1.2.2, tillæg 3 til bilag I	
9	Motorkapacitet	cm <sup>3</sup>	Punkt 3.2.1.3, tillæg 3 til bilag I	
10	Motorens mærkeeffekt	kW	Punkt 3.2.1.8, tillæg 3 til bilag I	
11	Motorhastighed ved motorens mærkeeffekt	min <sup>-1</sup>	Punkt 3.2.1.8, tillæg 3 til bilag I	Motorhastighed ved maksimal nettoeffekt
12	Brændstoftype	—	Punkt 3.2.2.1 i tillæg 3 til bilag I	Diesel/benzin/LPG/naturgas eller biomethan/ethanol (E85)/biodiesel/hydrogen
13	Dobbeltbrændstøfkøretøj	—	Punkt 3.2.2.4, tillæg 3 til bilag I	0 = Nej   1 = Ja Hvis der er tale om dobbeltbrændstøfkøretøjer, skal prøvningsresultaterne angives for begge brændstoftyper (skabeloner med to indtastninger)

14	Maksimal effekt for hver elektrisk maskine (P0, P1, P2, P2 planethjul, P3 eller P4) (*)	kW	Punkt 3.3.1.1.1, tillæg 3 til bilag I	OVC-HEV og NOVC-HEV
15	Antal REESS-celler	—	Punkt 3.3.2.1 Tillæg 3 til bilag I	OVC-HEV og NOVC-HEV
16	Servicebatterikapacitet	Ah	Punkt 3.4.4.5, tillæg 3 til bilag I	Kapacitet for lavspændingsbatteri
17	Nominel spænding for generator	V	Punkt 3.4.4.5, Tillæg 3 til Bilag I	Nominel spænding for generator (obligatorisk for ren ICEV)
18	Dækkdimensioner (for/bag)	-	Punkt 3.5.7.1 Prøvningskøretøjets parametre, tillæg 3 til bilag I	Dækkode (f.eks. P195/55R1685H) for prøvningskøretøjets dæk
19	Køremodstandskoefficient F0	N	Punkt 3.5.7.1 Tillæg 3 til bilag I	VH og VL (hvis relevant)
20	Køremodstandskoefficient F1	N/(km/t)	Punkt 3.5.7.1 Tillæg 3 til bilag I	VH og VL (hvis relevant)
21	Køremodstandskoefficient F2	N/(km/t) <sup>2</sup>	Punkt 3.5.7.1 Tillæg 3 til bilag I	VH og VL (hvis relevant)
22	Gearkassetype	—	Punkt 4.5.1, tillæg 3 til bilag I	automatisk/manuelt/CVT/planetgear
23	Udvekslingsforhold i gearkasse	—	Punkt 4.6, tillæg 3 til bilag I	Separat for hvert gear
24	Endeligt udvekslingsforhold	—	Punkt 4.6, tillæg 3 til bilag I	Hvis køretøjet har mere end et endelig udvekslingsforhold, angives værdierne for hvert gear separat
25	Værdier for yderligere sikkerhedsmargin (ASM)	%	Punkt 4.6.1.7.1, tillæg 3 til bilag I	Rapportér værdierne, hvis de anvendes til beregning af gearskifte
26	Trækkende hjul	—	Punkt 1.7, tillæg 4 til bilag I	Tohjulsstræk, firehjulsstræk
27	CO <sub>2</sub> -emissioner i ladningsforbrugende tilstand (kombineret)	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.5.3.2, tillæg 4 til bilag I	Kun OVC-HEV Hvis der er udført to eller tre prøvninger, skal alle resultater angives.
28	CO <sub>2</sub> -emissioner, vægtet, blandet (målt)	g CO <sub>2</sub> /km	2.5.3.3, tillæg 4 til bilag I	Kun OVC-HEV. Hvis der er udført to eller tre prøvninger, skal alle resultater angives.
29	CO <sub>2</sub> -emissioner, vægtet, blandet (målt)	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.5.3.3, tillæg 4 til bilag I	Kun OVC-HEV

30	Ækvivalent rent elektrisk rækkevidde (EAER) blandet	km	Punkt 2.5.3.7.2, (EAER), tillæg 4 til bilag I	Kun OVC-HEV
31	Tomgangshastighed	min <sup>-1</sup>	Punkt 1.1.2, tillæg 8a til bilag I	Tomgangshastighed under varme forhold
32	Willans-faktorer (ICE) for CO <sub>2</sub> -emissioner	g CO <sub>2</sub> /MJ	Punkt 1.1.3, tillæg 8a til bilag I	Værdier i henhold til Tabel A6.App2/3, der anvendes til RCB-korrektion
33	Kapacitet for REESS-træk	Ah	Punkt 1.1.10, tillæg 8a til bilag I	OVC-HEV og NOVC-HEV
34	Teknologitype for REESS-træk	—	Punkt 1.1.10, Tillæg 8a til Bilag I	OVC-HEV og NOVC-HEV
35	Nominel eller tidsseriebaseret spænding for REESS-træk	V	Punkt 1.1.10, tillæg 8a til bilag I	OVC-HEV og NOVC-HEV Nominelle eller tidsseriebaserede værdier anvendt til prøvning (20 Hz)
36	Prøvningsmasse	kg	Punkt 1.2.1 for VH og punkt 1.3.1 for VL, tillæg 8a, bilag I	VH og VL (hvis relevant)
37	Antal dynamometerakser under prøvningen	—	Punkt 2.1, tillæg 8a til bilag I	Indstilling af chassisdynamometer under type 1-prøvning (1-akse, 2-akse) for VH/VL
38	Alternator (jævnstrømsomformer — lavspænding — i tilfælde af NOVC- og OVC-HEV'er)	A	Som målt ved type 1-prøvning	Array: 1 Hz, 0,1A opløsning, eksternt måleudstyr synkroniseret med chassisdynamometeret
39	K <sub>i</sub> Regenereringsfaktor multiplikativ/additiv	v	Punkt 2.1.1.2.1, tillæg 8a til bilag I	CO <sub>2</sub> -emissioner For køretøjer uden periodiske regenereringssystemer svarer denne værdi til 1.
40	CO <sub>2</sub> målt værdi lav fase	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.1.1.2.1, tillæg 8a til bilag I	Ukorrigeret målt værdi M <sub>CO<sub>2</sub>,p.1</sub> for lav fase (ladningsbevarende værdi for NOVC- og OVC-HEV'er).
41	CO <sub>2</sub> målt værdi middelfase	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.1.1.2.1, tillæg 8a til bilag I	Ukorrigeret målt værdi M <sub>CO<sub>2</sub>,p.1</sub> for middelfase (ladningsbevarende værdi for NOVC- og OVC-HEV'er)
42	CO <sub>2</sub> målt værdi høj fase	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.1.1.2.1, tillæg 8a til bilag I	Ukorrigeret målt værdi M <sub>CO<sub>2</sub>,p.1</sub> for høj fase (ladningsbevarende værdi for NOVC- og OVC-HEV'er)
43	CO <sub>2</sub> målt værdi ekstra høj fase	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.1.1.2.1, tillæg 8a til bilag I	Ukorrigeret målt værdi M <sub>CO<sub>2</sub>,p.1</sub> — for ekstra høj fase (ladningsbevarende værdi for NOVC- og OVC-HEV'er).

44	CO <sub>2</sub> målt værdi (blandet)	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.1.1.2.1, tillæg 8a til bilag I	Ukorrigeret målt værdi $M_{CO_2,c,1}$ for fuldstændig cyklus (ladningsbevarende værdi for NOVC- og OVC-HEV'er). Hvis der er udført to og tre prøvninger, skal alle målte resultater angives.
45	Målt CO <sub>2</sub> -værdi, korrigeret (kombineret)	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.1.1.2.1, tillæg 8a til bilag I	Kombinerede målte CO <sub>2</sub> -emissioner for køretøj H og L efter alle gældende korrektioner, $M_{CO_2,c,5}$ . Hvis der er udført to og tre prøvninger, skal alle målte korrigerede resultater angives. For OVC-HEV og NOVC-HEV er dette den ladningsbevarende tilstand
46	CO <sub>2</sub> oplyst værdi	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.1.1.2.1, tillæg 8a til bilag I	Oplyst værdi fra fabrikant
47	Korrektionsfaktor for ATCT-familie	—	Punkt 2.1.1.2.2, tillæg 8a til bilag I	Korrektionsfaktor for ATCT-familie (korrektion 14 °C)
48	Brændstofforbrug gennem type 1-prøvningen som registreret på den indbyggede anordning til overvågning af brændstofforbrug (OBFCM)	l	Punkt 2.1.1.3.1, tillæg 8a til bilag I	Brændstof forbrugt under prøvningen (ladningsbevarende værdi for NOVC-HEV og OVC-HEV). Hvis der er udført to og tre prøvninger, skal alle resultater angives.
49	Indeksnummer på overgangscyklus	—	Punkt 2.1.1.4.1.4, tillæg 8a til bilag I	For OVC-HEV angives indeksnummeret på overgangscyklussen
50	Nominel REESS-spænding	V	Punkt 1.1.10, tillæg 8a til bilag I	For lavspændingsbatteri som beskrevet i tillæg 2 til underbilag 6 til bilag XXI
51	RCB-korrektion			Korrektion udført? 0 = Nej   1 = Ja
52	RCB-korrektionskoefficient	(g/km)/(Wh/km)	Punkt 2.1.1.2.1, tillæg 8a til bilag I	NOVC-HEV og OVC-HEV
53	Brændstofforbrug	l/100km	Fastsat i overensstemmelse med punkt 6 i underbilag 7 til bilag XXI og ved hjælp af resultaterne for kriterieemissioner og CO <sub>2</sub> -emissioner fra trin 2 i tabel A7/1	Ikke-afstemt brændstofforbrug for type 1-prøvning af køretøj høj og, hvis relevant, køretøj lav. Hvis der er udført to eller tre prøvninger, skal alle værdier rapporteres.
54	Tid	sek.	Som målt ved type 1-prøvning	Array: OBD- og chassisdynamometerdata, 1Hz

55	Hastighedsprofil (teoretisk)	km/t	Som anvendt ved type 1-prøvning	Array: 1Hz, opløsning 0,1km/t. Hvis denne ikke er angivet, anvendes den fartprofil, der er defineret i punkt 6 i underbilag 1 til bilag XXI, og navnlig til tabel A1/7-A1/9 A1/11 og A1/12
56	Hastighedsprofil (faktisk)	km/t	Som målt ved type 1-prøvning	Array: OBD- og chassisdynamometerdata, 1 Hz og 10 Hz, opløsning 0,1 km/t
57	Gear (teoretisk)	-	Som anvendt ved type 1-prøvning baseret på beregningerne defineret i underbilag 2 til bilag XXI	Array: 1 Hz. Obligatorisk for køretøjer med manuelt gear
58	Motorhastighed	omdr./min	Som målt ved type 1-prøvning	Array: 1 Hz, 10 omdr./min opløsning fra OBD
59	Motorkølemiddels temperatur	°C	Som målt ved type 1-prøvning	Array: OBD-data, 1 Hz, 1 °C opløsning
60	Servicebatteristrøm	A	Som målt ved type 1-prøvning	Array: 1 Hz, 0,1A opløsning, eksternt måleudstyr synkroniseret med chassisdynamometeret
61	Beregnet belastning	—	Som målt ved type 1-prøvning	Array: OBD-data, mindst 1 Hz (højere frekvenser muligt, 1 % opløsning), prøvningsmåling
62	Strømstyrke for REESS-træk	A	Som målt ved type 1-prøvning	20 Hz tidsserieværdier anvendt for prøvning (er) genprøvet til 1 Hz Obligatorisk for NOVC-HEV og OVC-HEV
63	Brændstofflow til motor	g/s	Som målt ved type 1-prøvning	Øjeblikkeligt signal registreret for prøvningen (ladningsbevarende værdi for NOVC-HEV og OVC-HEV).
64	Brændstofflow til motor	l/t	Som målt ved type 1-prøvning	Som ovenfor
65	Brændstofflow til køretøj	g/s	Som målt ved type 1-prøvning	Som ovenfor
66	Kurve for fuld belastning for ICEV'er	kW vs. omdr./min	Fabrikantattest	Kurve for fuld belastning for ICEV'er over motorhastighedsintervallet fra $n$ tomgang til $n$ rated eller $n$ max, eller $n$ dv ( $n$ gy <sub>max</sub> ) × $v$ max, afhængigt af hvad der er højest
67	Ladetilstand ved start for REESS-træk	%	Fabrikantattest	Ladetilstand ved start for REESS-træk ved ladningsbevarende tilstand (for OVC-HEV og NOVC-HEV)

68	Brændstofforbrug ved tomgang	g/s	Fabrikantattest	<i>Brændstofforbrug ved tomgang under varme forhold</i>
69	Generators maksimale effekt	kW	Fabrikantattest	
70	Generatoreffektivitet	—	Fabrikantattest	<i>Standardværdi = 0,67</i>
71	Momentomformer	—	Fabrikantattest	<i>0 = Nej, 1 = Ja Anvender køretøjet momentomformer?</i>
72	Brændstofbesparende gear til automatgear	—	Fabrikantattest	<i>0 = Nej, 1 = Ja</i>
73	Turbo- eller superlader	—	Fabrikantattest	<i>0 = Nej   1 = Ja — Er motoren udstyret med en form for ladesystem?</i>
74	Start-stop	—	Fabrikantattest	<i>0 = Nej   1 = Ja — Har køretøjet et start-stop-system?</i>
75	Genvinding af bremseenergi	—	Fabrikantattest	<i>0 = Nej   1 = Ja — Har køretøjet energigenvindingsteknologier?</i>
76	Variabel ventilaktivering	—	Fabrikantattest	<i>0 = Nej   1 = Ja — Har motoren en funktion til variabel ventilaktivering?</i>
77	Varmestyring	—	Fabrikantattest	<i>0 = Nej   1 = Ja — Har køretøjet teknologier, der aktivt styrer temperaturen ved gearkassen?</i>
78	Direkte indsprøjtning/ brændstofindsprøjtning via port	—	Fabrikantattest	<i>0 = PFI   1 = DI</i>
79	Mager forbrænding	—	Fabrikantattest	<i>0 = Nej   1 = Ja — Anvender motoren mager forbrænding?</i>
80	Cylinderdeaktivering	—	Fabrikantattest	<i>0 = Nej   1 = Ja — Anvender motoren et cylinderdeaktiveringsystem? Hvis ja, angives forhold for aktiv cylinder</i>
81	Recirkulation af udstødningsgas	—	Fabrikantattest	<i>0 = Nej   1 = Ja — Har køretøjet et eksternt EGR-system?</i>
82	Partikelfilter	—	Fabrikantattest	<i>0 = Nej   1 = Ja — Har køretøjet et partikelfilter?</i>
83	Selektiv katalytisk reduktion	—	Fabrikantattest	<i>0 = Nej   1 = Ja — Har køretøjet et SCR-system?</i>
84	NOx-lagringskatalysator	—	Fabrikantattest	<i>0 = Nej   1 = Ja — Har køretøjet en NOx-lagringskatalysator?</i>

85	Konfiguration af hybridkøretøj (P0, P1, P2, P2 planetgear, P3 eller P4) (*)	—	Fabrikantattest	Har køretøjet en elektrisk maskine, der anvendes til fremdrift af køretøjet og generering af elektrisk energi i positionen P0, P1, P2, P2 planetgear, P3 eller P4 eller en kombination heraf?
86	Maksimal momenteffekt for hver elektrisk maskine (P0, P1, P2, P2 planetgear, P3 eller P4) (*)	Nm	Fabrikantattest	
87	For hver elektrisk maskine, forholdet mellem den elektriske maskines rotationshastighed og referencerotationshastigheden (P0, P1, P2, P2 planetgear, P3 eller P4) (*)	—	Fabrikantattest	
88	Friløbsfunktion med motoren tændt	—	Fabrikantattest	Ja/Nej Har køretøjet en motortomgangsfunktion (tillader motortomgang under friløb for at spare brændstof)?
89	Friløbsfunktion med motoren slukket	—	Fabrikantattest	Ja/Nej Har køretøjet en motorstopfunktion (tillader motoren at slukke under friløb for at spare brændstof)?
90	Køretøj er ukomplet	—	Fabrikantattest	0 = Nej   1 = Ja — Køretøjet er ukomplet?
91	Masse af køretøj i funktionsdygtig tilstand	kg	Punkt 1.1, tillæg 4 til bilag I	MRO for VH og VL (hvis relevant)
92	Hastighedsbegrænsning for køretøj	km/t	Cyklusudvælgelsesparametre punkt 1.2.3, tillæg 8a til bilag I	Angiv, hvorvidt der blev anvendt hastighedsbegrænsning (og dennes værdi) under type 1-prøvningen for VH og VL (hvis relevant)
93	Køretøjets maks. hastighed	km/t	Cyklusudvælgelsesparametre punkt 1.2.3, tillæg 8a til bilag I	Angiv køretøjets maks. hastighed for VH og VL (hvis relevant)
94	Yderligere oplysninger vedrørende gearskifteberegning	min <sup>-1</sup>	Gearskifte punkt 1.2.4, tillæg 8a til bilag I	Kun for køretøjer med manuelt gearskifte Oplysninger om n_min drive.

(\*) P0: den elektriske maskine er forbundet med motorens drivrem og har derfor motorhastigheden som referencehastighed  
P1: den elektriske maskine er forbundet med motorens krumtapaksel og har derfor motorhastigheden som referencehastighed

---

P2: den elektriske maskine er monteret lige oven for transmissionen (garkasse eller kontinuerlig variabel transmission) og har derfor transmissionens indgangshastighed som referencehastighed

P2 planetgear: den elektriske maskine er forbundet til gearet på et planetgearsæt, der ikke er forbundet til forbrændingsmotoren eller de endelige drivsider, der her omtales som planetsiden. I dette tilfælde er det hastighedsforhold, der skal specificeres, forholdet mellem den elektriske maskines og planetsidens omdrejningshastighed (referencehastighed), som afspejler et reduktionsgears hastighedsmultiplikationsvirkning/-reduktionsvirkning

P3: den elektriske maskine findes lige over den endelige drivrem for en drivaksel og har derfor den endelige drivrems angivne omdrejningshastighed som referencehastighed (dette inkluderer elektriske maskiner monteret på gearet af et planetgearsæt på den endelig drivside). Et køretøj kan have op til to P3-maskiner (en til frontakslen (P3a) og en til bagakslen (P3b))

P4: den elektriske maskine ligger neden for den endelige drivside og har derfor hjulhastigheden som referencehastighed. Et køretøj kan have op til fire P4-motorer (en for hvert hjul, hvor P4a indikerer forhjul og P4b baghjul).

---