VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2021/392

zo 4. marca 2021

o monitorovaní a vykazovaní údajov týkajúcich sa emisií CO_2 z osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 a o zrušení vykonávacích nariadení Komisie (EÚ) č. 1014/2010, (EÚ) č. 293/2012, (EÚ) 2017/1152 a (EÚ) 2017/1153

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO_2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 ([1]), a najmä na jeho článok 7 ods. 7, článok 12 ods. 4, článok 13 ods. 4 a článok 15 ods. 7,

keďže:

(1) Monitorovanie a vykazovanie údajov o osobných vozidlách a ľahkých úžitkových vozidlách zapísaných do evidencie v Únii má kľúčový význam pre fungovanie emisných noriem CO_2 stanovených v nariadení (EÚ) 2019/631. Keďže sa uvedené nariadenie začalo uplatňovať 1. januára 2020, je vhodné zjednodušiť a objasniť ustanovenia uvedené vo vykonávacích nariadeniach Komisie (EÚ) č. 1014/2010 ([2]) a (EÚ) č. 293/2012 ([3]) a začleniť tieto ustanovenia do jedného vykonávacieho nariadenia. V súvislosti s vykazovaním údajov za kalendárny rok 2020, je však vhodné umožniť, aby sa nové a existujúce ustanovenia do 28. februára 2021 prekrývali.

(2) Treba stanoviť postupy monitorovania a vykazovania údajov týkajúcich sa nových osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel, ktoré majú dodržiavať príslušné orgány členských štátov, výrobcovia, ako aj Komisia a Európska environmentálna agentúra (EEA).

(3) Cyklus monitorovania a vykazovania stanovený v článku 7 nariadenia (EÚ) 2019/631 pozostáva z troch hlavných krokov: každoročného vykazovania predbežných údajov zo strany členských štátov Komisii, pričom ide o údaje vychádzajúce z evidencie nových vozidiel v predchádzajúcom kalendárnom roku; zaslania týchto predbežných údajov Komisiou dotknutým výrobcom, a to s podporou agentúry EEA; overenia týchto údajov výrobcami a v prípade potreby oznámenia opráv týchto údajov Komisii.

(4) Jasne by sa mali špecifikovať opatrenia, ktoré majú prijať rôzni aktéri v rámci týchto troch krokov pred uplynutím príslušných lehôt, aby sa zabezpečila hodnovernosť a spoľahlivosť konečného súboru údajov uverejneného Komisiou podľa článku 9 nariadenia (EÚ) 2019/631, na základe ktorého sa určujú priemerné špecifické emisie CO_2 výrobcu a súlad s jeho cieľovou hodnotou špecifických emisií CO_2.

([1]) Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13.

([2]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1014/2010 z 10. novembra 2010 o monitorovaní a oznamovaní údajov o registrácii nových osobných automobilov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Ú. v. EÚ L 293, 11.11.2010, s. 15).

([3]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 293/2012 z 3. apríla 2012 o monitorovaní a oznamovaní údajov o registrácii nových ľahkých úžitkových vozidiel podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 98, 4.4.2012, s. 1).

(5) Podľa článku 12 nariadenia (EÚ) 2019/631 je Komisia povinná od roku 2021 zhromažďovať údaje o spotrebe paliva alebo energie osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel za skutočných jazdných podmienok, ktoré zaznamenávajú palubné zariadenia na monitorovanie spotreby paliva a/alebo energie, ako sa stanovuje v článku 4a nariadenia Komisie (EÚ) 2017/1151 ([4]).

(6) Takéto údaje získané za skutočných jazdných podmienok by sa mali zhromažďovať hneď, ako sú k dispozícii, keďže je nevyhnutné čo najskôr zistiť, ako sa v priebehu času vyvíja rozdiel medzi emisiami za skutočných jazdných podmienok a spotrebou paliva alebo energie a zodpovedajúcimi hodnotami uvedenými v typovom schválení, a to na účely monitorovania účinnosti emisných noriem CO_2 pri znižovaní emisií CO_2 z vozidiel, ako aj v záujme informovania verejnosti.

(7) V záujme čo najpromptnejšieho prístupu k údajom o spotrebe paliva a energie za skutočných jazdných podmienok by sa mal od výrobcov vyžadovať zber údajov, ktoré pochádzajú z nových osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie od 1. januára 2021. Takéto údaje sa môžu zhromažďovať buď prostredníctvom priameho prenosu údajov z vozidiel výrobcom alebo prostredníctvom ich autorizovaných predajcov alebo autorizovaných opravovní, a to vtedy, keď sa vozidlá privezú kvôli údržbe alebo oprave a údaje palubnej jednotky sa majú odčítať na iné účely. Ak sa takéto údaje sprístupnia výrobcovi, mali by sa oznámiť Komisii, a to počnúc údajmi týkajúcimi sa nových vozidiel zapísaných do evidencie v Únii po prvýkrát v roku 2021.

(8) Podľa nariadenia (EÚ) 2017/1151 sa povinnosť vybaviť vozidlá palubnými zariadeniami na monitorovanie spotreby paliva alebo energie nevzťahuje na určitých malovýrobcov, a preto je vhodné, aby boli oslobodení aj od povinnosti zbierať a vykazovať údaje získané za skutočných jazdných podmienok. To by však malovýrobcom nemalo brániť v tom, aby v prípade, že si to želajú, poskytovali údaje získané za skutočných jazdných podmienok.

(9) Členské štáty by mali zbierať údaje o spotrebe paliva a energie za skutočných jazdných podmienok v rámci kontrol technického stavu vykonávaných v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ ([5]). S cieľom uľahčiť túto úlohu je vhodné zosúladiť povinnosť zbierať údaje získané za skutočných jazdných podmienok s požiadavkami stanovenými v smernici 2014/45/EÚ, pokiaľ ide o vnútroštátne harmonogramy kontrol technického stavu, ako aj o odčítanie údajov zo sériového portu palubného diagnostického systému vozidiel. Zber údajov by sa preto mal začať od prvých kontrol technického stavu a nemal by sa vyžadovať pred 20. májom 2023, teda od termínu, počnúc ktorým majú byť orgány a zariadenia vykonávajúce tieto kontroly podľa uvedenej smernice vybavené potrebnými zariadeniami, ako sú napr. prístroje na snímanie. Členským štátom by sa však nemalo brániť v tom, aby v prípade, že si to želajú, poskytovali údaje pred týmto termínom.

(10) Výrobcovia a členské štáty by mali Komisii a agentúre EEA oznamovať údaje získané za skutočných jazdných podmienok, ktoré sa pomocou postupov zasielania údajov poskytnutých agentúrou EEA zozbierali počas kalendárneho roka. Ak takéto údaje nie sú k dispozícii, čo môže nastať najmä v prvých kalendárnych rokoch po roku 2021, výrobcovia a členské štáty by mali informovať Komisiu a uviesť náležité dôvody.

(11) Údaje o spotrebe paliva a energie za skutočných jazdných podmienok by sa mali zbierať spolu s identifikačným číslom vozidla (VIN). Identifikačné číslo vozidla sa považuje za osobný údaj od momentu zapísania vozidla do evidencie, a preto podlieha požiadavkám týkajúcim sa ochrany takýchto údajov, ktoré sú stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 ([6]). Spracúvanie čísiel VIN na účely nariadenia (EÚ) 2019/631 by sa

([4]) Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 1).

([5]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 51).

([6]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

malo považovať za zákonné podľa článku 6 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2016/679. Okrem toho by sa malo špecifikovať, že subjekty zapojené do zberu, vykazovania a spracúvania čísiel VIN sa majú považovať za prevádzkovateľov takýchto údajov v zmysle článku 4 bodu 7 nariadenia (EÚ) 2016/679 a pokiaľ ide o agentúru EEA a Komisiu, v zmysle článku 3 ods. 8 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 ([7]). Tiež by sa malo zabezpečiť, aby boli čísla VIN zbierané pomocou zabezpečených komunikačných prostriedkov a aby boli dotknuté osoby (konkrétne vlastníci vozidiel) primerane informované v súlade s článkami 13 a 14 nariadenia (EÚ) 2016/679.

(12) Malo by sa zároveň spresniť, ako sa majú používať údaje získané za skutočných jazdných podmienok a čísla VIN, ako aj časové obdobie, počas ktorého majú tieto údaje uchovávať rôzne subjekty zapojené do zberu a vykazovania údajov. Keďže cieľom je sledovať, ako sa v priebehu predpokladanej životnosti vyvíja výkonnosť vozidla zaznamenaná za skutočných jazdných podmienok, v prípade toho istého vozidla by sa mali údaje zbierať 15 rokov a agentúra EEA by ich mala uchovávať 20 rokov. Pokiaľ však ide o iné subjekty, ktoré zbierajú a vykazujú údaje, mali by tieto údaje uchovávať len počas obdobia potrebného na prípravu údajov na zaslanie do agentúry EEA.

(13) Zber údajov získaných za skutočných jazdných podmienok a čísiel VIN by mal byť úplne transparentný a vlastníci vozidiel by preto mali mať možnosť odmietnuť sprístupnenie týchto údajov výrobcom alebo počas kontrol technického stavu. Malo by sa uviesť, že toto právo vlastníka vozidla odmietnuť sprístupnenie daných údajov sa nezakladá na článku 21 nariadenia (EÚ) 2016/679 a odmietnutie by sa malo považovať za platné len vtedy, keď sa týka údajov zozbieraných na účely tohto nariadenia.

(14) Údaje, ktoré sa majú uverejniť v súlade s článkom 12 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/631, by nemali umožňovať identifikáciu jednotlivých vozidiel alebo vodičov, ale mali by sa uverejňovať len ako anonymizovaný a súhrnný súbor údajov bez akéhokoľvek odkazu na čísla VIN.

(15) Na základe vyhodnotenia uvedeného v článku 12 ods. 3 prvom pododseku nariadenia (EÚ) 2019/631 by Komisia mala preskúmať určité aspekty ustanovení o monitorovaní, vykazovaní a uverejňovaní údajov o spotrebe paliva a energie za skutočných jazdných podmienok, pričom by mala okrem iného zohľadniť dostupnosť priameho prenosu údajov z vozidiel.

(16) S cieľom zabezpečiť dostupnosť údajov o typovom schválení na účely stanovenia postupu overovania emisií CO_2 z osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel v prevádzke, ako sa vyžaduje v článku 13 nariadenia (EÚ) 2019/631, by mal zber takýchto údajov podľa vykonávacích nariadení Komisie (EÚ) 2017/1152 ([8]) a (EÚ) 2017/1153 ([9]) pokračovať aj po tom, ako od 1. januára 2021 prestane platiť povinnosť zbierať takéto údaje podľa uvedených nariadení.

([7]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 z 23. októbra 2018 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov inštitúciami, orgánmi, úradmi a agentúrami Únie a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 45/2001 a rozhodnutie č. 1247/2002/ES (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 39).

([8]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1152 z 2. júna 2017, ktorým sa stanovuje metodika určovania korelačných parametrov potrebných na zohľadnenie zmien v regulačnom skúšobnom postupe, pokiaľ ide o ľahké úžitkové vozidlá, a mení vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 293/2012 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 644).

([9]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1153 z 2. júna 2017, ktorým sa stanovuje metodika určovania korelačných parametrov potrebných na zohľadnenie zmien v regulačnom skúšobnom postupe a mení nariadenie (EÚ) č. 1014/2010 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 679).

(17) Schvaľovacie úrady by preto mali zabezpečiť, aby sa údaje týkajúce sa skúšok vykonaných v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151 naďalej zaznamenávali a zasielali Spoločnému výskumnému centru Komisie prostredníctvom postupu bezpečného prenosu údajov poskytnutého týmto centrom.

(18) Od 1. januára 2021 už nie je potrebné určovať emisie CO_2 z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel v súlade s novým európskym jazdným cyklom (NEDC), ako sa stanovuje vo vykonávacích nariadeniach (EÚ) 2017/1152 a (EÚ) 2017/1153, s výnimkou hybridných elektrických osobných automobilov s externým nabíjaním uvedených na trh do 31. decembra 2022, v prípade, že výrobca chce využívať superkredity, ako je stanovené v článku 5 nariadenia (EÚ) 2019/631.

(19) Vzhľadom na prechod z emisných noriem CO_2 založených na NEDC na normy založené na celosvetovom harmonizovanom skúšobnom postupe pre ľahké vozidlá stanovenom v nariadení (EÚ) 2017/1151, ktorý sa úplne zavŕši až koncom roka 2023 a dané údaje sa naposledy vykážu v roku 2024 v rámci ročného procesu monitorovania údajov o CO_2, a predovšetkým vzhľadom na ustanovenia o ekologických inováciách a vozidlách z ukončených sérií, by mali vykonávacie nariadenia (EÚ) 2017/1152 a (EÚ) 2017/1153 zostať v platnosti do konca roku 2024.

(20) V súlade s článkom 42 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1725 sa uskutočnili konzultácie s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, ktorý doručil svoje pripomienky 14. januára 2021.

(21) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre zmenu klímy,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA 1

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet

1. Týmto nariadením sa stanovujú podrobné pravidlá týkajúce sa postupov monitorovania a vykazovania údajov o emisiách CO_2 z nových osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel členskými štátmi a výrobcami, ako aj údajov o emisiách CO_2 a spotrebe paliva alebo energie týchto vozidiel za skutočných jazdných podmienok.

2. Na účely stanovenia postupu overovania emisií CO_2 z vozidiel v prevádzke v súlade s článkom 13 nariadenia (EÚ) 2019/631 sa v tomto nariadení stanovuje aj vykazovanie určitých údajov zo strany príslušných orgánov členských štátov, ktoré boli zaznamenané v rámci skúšok typového schvaľovania vykonaných v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Okrem vymedzenia pojmov stanoveného v článku 3 nariadenia (EÚ) 2019/631 sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

a) „podrobné údaje z monitorovania“ sú podrobné údaje z monitorovania špecifikované pre osobné vozidlá v časti B oddiele 2 prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2019/631 a pre ľahké úžitkové vozidlá v časti C oddiele 2 prílohy III k uvedenému nariadeniu;

b) „súhrnné údaje z monitorovania“ sú súhrnné údaje špecifikované pre osobné vozidlá v časti B oddiele 1 prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2019/631 a pre ľahké úžitkové vozidlá v časti C oddiele 1 prílohy III k uvedenému nariadeniu;

c) „údaje získané za skutočných jazdných podmienok“ sú údaje špecifikované v bode 3.1 písm. a) a b) a v bode 3.2 písm. a) až g) a l) prílohy XXII k nariadeniu (EÚ) 2017/1151, ktoré boli získané z palubných zariadení na monitorovanie spotreby paliva a/alebo energie.

KAPITOLA 2

VYKAZOVANIE ÚDAJOV V SÚLADE S ČLÁNKOM 7 NARIADENIA (EÚ) 2019/631

Článok 3

Súhrnné a podrobné údaje z monitorovania

1. Členské štáty sú povinné zabezpečiť uchovávanie, zber, kontrolu, overovanie a včasné zasielanie súhrnných a podrobných údajov z monitorovania Komisii a Európskej environmentálnej agentúre (EEA).

Členské štáty sú povinné zabezpečiť, aby žiadosti zo strany agentúry EEA o objasnenia alebo opravy zaslaných údajov bezodkladne riešili nimi určené kontaktné osoby.

2. Súhrnné a podrobné údaje z monitorovania sa vykazujú v dvoch samostatných súboroch údajov za osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá v súlade s časťou B prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2019/631 a časťou C prílohy III k uvedenému nariadeniu.

3. Členské štáty sú povinné zasielať súhrnné a podrobné údaje z monitorovania prostredníctvom elektronického prenosu údajov do centrálneho registra údajov, ktorý spravuje agentúra EEA. Členské štáty sú povinné Komisiu informovať o čase zaslania daných údajov.

Článok 4

Predbežný výpočet a údaje

1. Komisia spolu s agentúrou EEA v súlade s článkom 7 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2019/631 zabezpečí, aby sa každému výrobcovi a skupine výrobcov zodpovedných za nové osobné vozidlá alebo ľahké úžitkové vozidlá zapísané do evidencie v Únii oznámil predbežný výpočet ich cieľovej hodnoty špecifických emisií a ich priemerných špecifických emisií CO_2 a údaje vykázané členskými štátmi.

2. Predbežné výpočty a údaje uvedené v odseku 1 sa oznamujú osobitne pre osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá, pričom musia zahŕňať záznamy, ktoré možno tomuto výrobcovi priradiť na základe názvu výrobcu a svetového kódu výrobcu.

3. Centrálny register údajov uvedený v článku 7 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2019/631 obsahuje všetky údaje vykazované členskými štátmi s výnimkou identifikačných čísiel vozidla (VIN).

Čísla VIN uchováva agentúra EEA počas obdobia 20 rokov odo dňa ich prvého nahrania do centrálneho registra údajov alebo archívu obchodných údajov agentúry EEA.

Článok 5

Podrobnosti týkajúce sa výrobcu

Výrobcovia, ktorí na trh Únie uvádzajú alebo plánujú uviesť osobné vozidlá alebo ľahké úžitkové vozidlá, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2019/631, Komisii bezodkladne oznámia tieto informácie a akékoľvek zmeny týchto informácií:

a) názov výrobcu, ktorý uvádzajú alebo chcú uviesť v certifikátoch zhody;

b) svetový kód výrobcu zodpovedajúci prvým trom znakom čísla VIN, ktorý uvádzajú alebo chcú uviesť v certifikátoch zhody;

c) na účely oznámenia uvedeného v článku 7 ods. 4 druhom pododseku nariadenia (EÚ) 2019/631 meno a adresu kontaktnej osoby zastupujúcej výrobcu, ktorému sa má adresovať oznámenie o predbežných výpočtoch a údajoch.

Mená a adresy uvedené v písmene c) sa považujú za osobné údaje v zmysle nariadenia (EÚ) 2018/1725.

Článok 6

Oznámenie chýb v údajoch použitých na predbežné výpočty

1. Ak výrobca overuje predbežné údaje v súlade s článkom 7 ods. 5 prvým pododsekom nariadenia (EÚ) 2019/631, použije súbor údajov, ktorý na tento účel poskytla agentúra EEA.

2. Ak sa v súbore údajov zistí chyba, výrobca ju podľa možnosti opraví a formou samostatného záznamu v súbore údajov pri každom vozidle s názvom „Poznámky výrobcu“ uvedie jeden z týchto kódov:

a) kód A, ak zmenu v záznamoch vykonal výrobca;

b) kód B, ak výrobca dané vozidlo nemôže identifikovať;

c) kód C, ak vozidlo nepatrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2019/631;

d) kód D, ak výrobca, ktorému bolo priradené vozidlo kategórie N1, je výrobca dokončovaného vozidla, ale nie nedokončeného alebo dokončeného základného vozidla.

Na účely písmena b) sa vozidlo považuje za neidentifikovateľné, ak číslo VIN chýba alebo je zjavne nesprávne.

3. Výrobcovia sú povinní Komisii oznámiť všetky chyby v súlade s článkom 7 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2019/631, a to nahraním úplného opraveného súboru údajov do archívu obchodných údajov. Na informačné účely zašlú elektronickú kópiu oznámenia na tieto e-mailové adresy:

EC-CO_2-LDV-implementation@ec.europa.eu

a

CO_2-monitoring@eea.europa.eu

4. Výrobcovia zabezpečia, aby žiadosti o objasnenia opráv zo strany Komisie alebo agentúry EEA bezodkladne riešili ich kontaktné osoby určené v súlade s článkom 5 písm. c) tohto nariadenia.

5. Ak výrobca Komisii neoznámi žiadne chyby pred uplynutím trojmesačnej lehoty stanovenej v článku 7 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2019/631, predbežné hodnoty oznámené v súlade s článkom 7 ods. 4 uvedeného nariadenia sa považujú za konečné.

Článok 7

Vykazovanie údajov týkajúcich sa dokončovaného ľahkého úžitkového vozidla

Výrobcovia základného vozidla uvedení v bode 1.2.2 prílohy III k nariadeniu (EÚ) 2019/631 sú povinní údaje uvedené v danom bode zaslať prostredníctvom elektronického prenosu údajov do archívu obchodných údajov najneskôr do troch mesiacov odvtedy, ako im boli oznámené predbežné údaje v súlade s článkom 4 tohto nariadenia.

Článok 8

Vykazovanie emisií CO_2 podľa NEDC na účely článku 5 nariadenia (EÚ) 2019/631

1. Ako sa stanovuje v článku 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/1153, výrobca nových osobných vozidiel zapísaných do evidencie v kalendárnych rokoch 2021 alebo 2022 s nameranými hodnotami CO_2 podľa NEDC nižšími ako 50 g CO_2/km, je povinný Komisii vykázať uvedené namerané hodnoty CO_2 podľa NEDC spolu s oznámením uvedeným v článku 6 tohto nariadenia.

2. Komisia môže požiadať výrobcu, aby jej poskytol príslušné certifikáty zhody a osvedčenia o typovom schválení, ktoré dosvedčia vykázané hodnoty emisií CO_2.

KAPITOLA 3

ZBER A VYKAZOVANIE ÚDAJOV ZÍSKANÝCH ZA SKUTOČNÝCH JAZDNÝCH PODMIENOK

Článok 9

Zber a vykazovanie údajov získaných za skutočných jazdných podmienok zo strany výrobcov

1. Výrobcovia zbierajú údaje získané za skutočných jazdných podmienok spolu s číslami VIN nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel, ktoré sú zapísané do evidencie od 1. januára 2021 a ktoré sú vybavené palubnými zariadeniami na monitorovanie spotreby paliva a/alebo energie v súlade s článkom 4a nariadenia (EÚ) 2017/1151, pokiaľ vlastník vozidla výslovne neodmietne sprístupniť tieto údaje výrobcovi alebo jeho autorizovanému predajcovi alebo autorizovanej opravovni.

2. Ak údaje získané za skutočných jazdných podmienok a čísla VIN výrobca nezbiera priamym prenosom údajov z vozidla, zabezpečí, aby zaňho autorizovaný predajca alebo autorizovaná opravovňa zbierali dané údaje a zasielali mu ich vždy, keď sa im dané vozidlo privezie kvôli údržbe alebo oprave či akémukoľvek inému zásahu, pri ktorom sa zo sériového portu palubného diagnostického systému vozidla majú odčítať údaje. Použité zariadenie alebo prístroj na snímanie musia byť schopné odčítať údaje tak, ako sú zaznamenané v palubnom zariadení na monitorovanie spotreby paliva a/alebo energie. Odčítanie údajov je bezplatné a nepodlieha žiadnym osobitným podmienkam.

Výrobca a v náležitom prípade jeho autorizovaný predajca alebo autorizovaná opravovňa zabezpečujú, aby sa na zber čísiel VIN používali zabezpečené komunikačné prostriedky.

3. S účinnosťou od roku 2022 je výrobca povinný k 1. aprílu každého roka oznámiť Komisii všetky údaje získané za skutočných jazdných podmienok a čísla VIN, ktoré boli zozbierané v predchádzajúcom kalendárnom roku, ako je uvedené v tabuľke 1 prílohy, a to ich nahraním do archívu obchodných údajov.

Ak výrobca zhromaždí niekoľko záznamov týkajúcich sa toho istého čísla VIN v tom istom kalendárnom roku, údajom získaným za skutočných jazdných podmienok, ktorý sa má vykázať, je záznam udávajúci najvyššiu celkovú prejdenú vzdialenosť. Údaje získané za skutočných jazdných podmienok sa za dané vozidlo zbierajú maximálne 15 rokov odo dňa, keď boli údaje o danom vozidle prvýkrát vykázané agentúre EEA.

Ak výrobca tvrdí, že údaje získané za skutočných jazdných podmienok nemožno vykázať alebo ich možno vykázať len čiastočne, poskytne Komisii vyhlásenie v tomto zmysle a uvedie k tomu náležité dôvody. Vyhlásenie a odôvodnenie sa nahrajú do archívu obchodných údajov.

4. Odseky 1, 2 a 3 sa nevzťahujú na malovýrobcov uvedených v článku 15 ods. 11 nariadenia (EÚ) 2017/1151.

Článok 10

Zber a vykazovanie údajov získaných za skutočných jazdných podmienok zo strany členských štátov

1. Členské štáty zabezpečia, aby orgány alebo zariadenia uvedené v článku 4 ods. 2 smernice 2014/45/EÚ zbierali údaje získané za skutočných jazdných podmienok a čísla VIN nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel, ktoré sú zapísané do evidencie od 1. januára 2021 a ktoré sú vybavené palubnými zariadeniami na monitorovanie spotreby paliva a/alebo energie v súlade s článkom 4a nariadenia (EÚ) 2017/1151.

S účinnosťou od 20. mája 2023 sa spolu s číslami VIN zbierajú údaje získané za skutočných jazdných podmienok v prípadoch, keď sa vozidlá podrobia kontrolám technického stavu v súlade s článkom 5 smernice 2014/45/EÚ, pokiaľ vlastník vozidla výslovne neodmietne sprístupniť tieto údaje.

Údaje získané za skutočných jazdných podmienok sa odčítavajú pomocou zariadenia, ktoré sa pripojí k elektronickému rozhraniu vozidla, ako je prístroj na snímanie uvedený v prílohe III k smernici 2014/45/EÚ. Použité zariadenie musí byť schopné odčítať údaje tak, ako sú zaznamenané v palubnom zariadení na monitorovanie spotreby paliva a/alebo energie.

2. Členské štáty s účinnosťou od roku 2022 zabezpečia, aby sa Komisii každoročne k 1. aprílu oznamovali údaje získané za skutočných jazdných podmienok spolu s číslami VIN, ako sa uvádza v tabuľke 1 prílohy, ktoré sa zozbierali v predchádzajúcom kalendárnom roku, a to nahraním týchto údajov do centrálneho registra údajov. Ak takéto údaje nie sú k dispozícii, do centrálneho registra údajov sa nahrá vyhlásenie v tomto zmysle vrátane dôvodov, prečo dané údaje nie sú k dispozícii.

Členské štáty sú povinné zabezpečiť, aby sa údaje získané za skutočných jazdných podmienok za dané vozidlo zbierali maximálne 15 rokov odo dňa, keď boli údaje o danom vozidle prvýkrát vykázané agentúre EEA.

Členské štáty, orgány a zariadenia zodpovedné za zber čísiel VIN musia zabezpečiť, aby sa na účely predmetného zberu používali zabezpečené komunikačné prostriedky.

Článok 11

Povinnosti týkajúce sa ochrany osobných údajov

1. V súvislosti so zberom a spracúvaním čísiel VIN sa za prevádzkovateľov príslušných údajov v zmysle článku 4 bodu 7 nariadenia (EÚ) 2016/679 považujú tieto subjekty zodpovedné za zber čísiel VIN spolu s údajmi získanými za skutočných jazdných podmienok priamo z vozidiel:

a) výrobcovia v prípade priameho prenosu údajov z vozidiel k výrobcovi;

b) autorizovaní predajcovia alebo autorizované opravovne;

c) orgány alebo zariadenia zodpovedné za kontrolu technického stavu.

Uvedené subjekty zabezpečia splnenie povinnosti poskytovať informácie vlastníkom vozidiel ako dotknutým osobám v zmysle článku 13 uvedeného nariadenia.

2. Ak sa čísla VIN získali nepriamo od vlastníka vozidla na účely článkov 3, 9 alebo 10, je nevyhnutné, aby členské štáty a v náležitom prípade aj výrobcovia, ktorí konajú ako prevádzkovatelia údajov, zabezpečili splnenie povinnosti poskytovať informácie vlastníkom vozidiel v zmysle článku 14 nariadenia (EÚ) 2016/679.

3. Agentúra EEA a Komisia sa v súvislosti so zberom a spracovaním čísiel VIN na účely tohto nariadenia považujú za prevádzkovateľov podliehajúcich ustanoveniam uvedeným v nariadení (EÚ) 2018/1725.

4. Údaje získané za skutočných jazdných podmienok a čísla VIN zozbierané v súlade s článkami 9 a 10 tohto nariadenia sa nesmú použiť na žiadny iný účel ako ten, ktorý je uvedený v článku 12 nariadenia (EÚ) 2019/631.

5. Údaje získané za skutočných jazdných podmienok a čísla VIN zozbierané v súlade s článkami 9 a 10 sa môžu uchovávať len počas týchto období:

a) výrobcami dovtedy, kým sa tieto údaje nevykážu v súlade s článkom 9 ods. 3;

b) autorizovanými predajcami a opravovňami dovtedy, kým sa tieto údaje nezašlú výrobcovi v súlade s článkom 9 ods. 2;

c) orgánmi a zariadeniami zodpovednými za kontroly technického stavu, kým sa tieto údaje nezašlú agentúre EEA alebo orgánu určenému členskými štátmi na vykazovanie údajov agentúre EEA v súlade s článkom 10 ods. 2;

d) orgánmi určenými členskými štátmi na vykazovanie údajov získaných za skutočných jazdných podmienok agentúre EEA, kým sa tieto údaje nevykážu v súlade s článkom 10 ods. 2;

e) agentúrou EEA do 20 rokov odo dňa prvého nahrania údajov do archívu obchodných údajov v súlade s článkom 9 ods. 3 alebo do centrálneho registra údajov v súlade s článkom 10 ods. 2

Článok 12

Zverejnenie údajov získaných za skutočných jazdných podmienok

Komisia s účinnosťou od decembra 2022 každoročne uverejní anonymizované a súhrnné súbory údajov rozčlenené na osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá so spaľovacím motorom a hybridné elektrické vozidlá s externým nabíjaním (OVC-HEV) rovnakých kategórií vrátane týchto údajov za každého výrobcu:

a) priemerná spotreba paliva (l/100 km) na základe údajov vykázaných podľa článkov 9 a 10;

b) priemerná spotreba elektrickej energie (kWh/100 km) na základe údajov vykázaných podľa článkov 9 a 10;

c) priemerné emisie CO_2 (g/km) vypočítané na základe údajov vykázaných podľa článkov 9 a 10;

d) rozdiel medzi priemernou spotrebou paliva uvedenou v písmene a) a priemerom hodnôt spotreby paliva zaznamenaných v certifikátoch zhody rovnakých vozidiel, ako sú vozidlá, za ktoré boli vykázané údaje získané za skutočných jazdných podmienok;

e) rozdiel medzi priemernou spotrebou elektrickej energie uvedenou v písmene b) a priemerom hodnôt spotreby elektrickej energie zaznamenaných v certifikátoch zhody rovnakých vozidiel, ako sú vozidlá, za ktoré boli vykázané údaje získané za skutočných jazdných podmienok;

f) rozdiel medzi priemernými emisiami CO_2 (g/km) vypočítanými podľa písmena c) a priemerom hodnôt emisií CO_2 zaznamenaných v certifikátoch zhody rovnakých vozidiel, ako sú vozidlá, za ktoré boli vykázané údaje získané za skutočných jazdných podmienok.

Písmená b) a e) sa uplatňujú len v prípade vozidiel OVC-HEV.

Článok 13

Preskúmanie

Komisia na základe vyhodnotenia uvedeného v článku 12 ods. 3 prvom pododseku nariadenia (EÚ) 2019/631 preskúma vykonávanie článkov 9 až 12 tohto nariadenia, pričom zohľadní najmä:

a) počet vozidiel vybavených zariadeniami na priamy prenos údajov;

b) potrebu nepretržitého monitorovania a vykazovania údajov získaných za skutočných jazdných podmienok zo strany výrobcov;

c) časové obdobie, počas ktorého je potrebné monitorovať a vykazovať údaje získané za skutočných jazdných podmienok;

d) náležitú úroveň agregácie údajov, ktoré má uverejniť Komisia podľa článku 12 tohto nariadenia.

KAPITOLA 4

MONITOROVANIE A VYKAZOVANIE ÚDAJOV ZO SKÚŠOK VYKONANÝCH V SÚLADE S NARIADENÍM (EÚ) 2017/1151

Článok 14

Údaje zo skúšok

1. Schvaľovacie úrady sú povinné zabezpečiť, aby sa údaje uvedené v tabuľke 2 prílohy zaznamenávali za každú skúšku typu 1 vykonanú v súlade s prílohou XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151.

2. Zaznamenané údaje sa nahrávajú na špecializovaný server Komisie v zašifrovanom formáte. Ak boli údaje správne nahrané, zo servera Komisie sa nahrávajúcemu subjektu odošle potvrdenie o nahraní.

3. Údaje zo skúšok sa neuverejňujú.

Článok 15

Zrušenie

1. Vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 1014/2010 a (EÚ) č. 293/2012 sa zrušujú s účinnosťou od 1. marca 2021.

2. Vykonávacie nariadenia (EÚ) 2017/1152 a (EÚ) 2017/1153 sa zrušujú s účinnosťou od 1. januára 2025.

Článok 16

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 4. marca 2021

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA

1. **Zber a vykazovanie údajov získaných za skutočných jazdných podmienok a čísiel VIN v súlade s článkami 9 a 10**

Tabuľka 1

Údaje, ktoré sa majú vykazovať v súlade s článkami 9 a 10

Ukazovateľ	Jednotka	Vozidlá kategórie M1 a N1	
		Vozidlá vybavené výlučne motorom s vnútorným spaľovaním a hybridné elektrické vozidlá bez externého nabíjania (1)	Hybridné elektrické vozidlá s externým nabíjaním (2)
Identifikačné číslo vozidla	_	√	√
Celkové množstvo spotrebovaného paliva (v priebehu životnosti)	l	√	√
Celková prejdená vzdialenosť (v priebehu životnosti)	km	√	√
Celkové množstvo spotrebovaného paliva počas režimu s vybíjaním batérie (v priebehu životnosti)	l	_	√
Celkové množstvo spotrebovaného paliva počas režimu zvýšenia stavu nabitia, ktorý je voliteľný vodičom (v priebehu životnosti)	l	_	√
Celková prejdená vzdialenosť počas režimu s vybíjaním batérie s vypnutým motorom (v priebehu životnosti)	km	_	√
Celková prejdená vzdialenosť počas režimu s vybíjaním batérie s motorom v chode (v priebehu životnosti)	km	_	√
Celková prejdená vzdialenosť počas režimu zvýšenia stavu nabitia, ktorý je voliteľný vodičom (v priebehu životnosti)	km	_	√
celková energia zo siete do batérie (v priebehu životnosti)	kWh	_	√

(1) Poháňané výlučne minerálnou naftou, bionaftou, benzínom, etanolom alebo akoukoľvek kombináciou týchto palív.
(2) Poháňané elektrinou a minerálnou naftou, bionaftou, benzínom alebo etanolom.

2. **Vykazovanie údajov podľa článku 14**

V prípade skúšok typu 1 vykonaných v súlade s prílohou XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151 sa pre každý interpolačný rad vozidiel, t. j. pre vozidlo s vysokou hodnotou (VH) a v prípade potreby vozidlo s nízkou hodnotou (VL) alebo vozidlo M, vykazujú tieto parametre.

Pokiaľ nie je v tabuľke 2 uvedené inak, ak sa v prípade vozidla s vysokou alebo nízkou hodnotou vykonáva viac ako jedna skúška typu 1, údaje zo skúšok sa vykazujú v súlade s týmito požiadavkami:

a) v prípade dvoch skúšok typu 1, údaje zo skúšky typu 1 s najvyššími nameranými emisiami CO_2 (kombinovanými);

b) v prípade troch skúšok typu 1, údaje zo skúšky typu 1 s mediánom nameraných emisií CO_2 (kombinovaných).

Tabuľka 2

Údaje zo skúšky typu 1

č.	Parametre	Jednotka	Zdroj [ak nie je uvedené inak, všetky odkazy sú odkazy na nariadenie (EÚ) 2017/1151].	Poznámky
1	Identifikátor interpolačného radu	–	Bod 0, oddiel II osvedčenia o typovom schválení, doplnok 4 k prílohe I.	*Poskytnú sa údaje za každý typovo schválený interpolačný rad vozidiel.*
2	Identifikátor základného interpolačného radu (v prípade potreby)	–	–	*Uveďte identifikátor základného interpolačného radu, ak boli údaje zo skúšok stanovené pre iný interpolačný rad.*
3	Rozšírenie typového schválenia	–	Osvedčenie o typovom schválení ES	*0 = Nie | 1 = Áno – Ak sa skúška vykonáva na účely rozšírenia typového schválenia.*
4	Typ pohonu	–		*Vozidlo vybavené výlučne spaľovacím motorom, OVC-HEV, NOVC-HEV.*
5	Kategória a trieda vozidla		Bod 0.4, doplnok 3 k prílohe I	*Kategória M1 alebo N1 trieda 1, 2 alebo 3*
6	Druh zapaľovania		Bod 3.2.1.1, doplnok 3 k prílohe I	*Zážihové alebo vznetové zapaľovanie*
7	Počet valcov	–	Bod 3.2.1.2, doplnok 3 k prílohe I	*Ak sa počet neuvádza, štandard je 4.*
8	Zdvih motora	mm	Bod 3.2.1.2.2, doplnok 3 k prílohe I	
9	Zdvihový objem	cm^3	Bod 3.2.1.3, doplnok 3 k prílohe I	
10	Menovitý výkon motora	kW	Bod 3.2.1.8, doplnok 3 k prílohe I	
11	Otáčky motora pri menovitom výkone motora	min^{-1}	Bod 3.2.1.8, doplnok 3 k prílohe I	*Otáčky motora pri maximálnom čistom výkone*
12	Druh paliva	–	Bod 3.2.2.1 doplnku 3 k prílohe I	*Motorová nafta/benzín/LPG/NG alebo biometán/etanol (E85)/bionafta/vodík*
13	Dvojpalivové vozidlo	–	Bod 3.2.2.4, doplnok 3 k prílohe I	*0 = Nie | 1 = Áno* *V prípade dvojpalivových vozidiel sa poskytnú výsledky skúšok týkajúce sa oboch druhov paliva (2 vzory pre vstupy).*

14	Maximálny výstupný výkon každého elektromotora [P0, P1, P2, P2 (planétová prevodovka), P3 alebo P4] (*)	kW	Bod 3.3.1.1.1, doplnok 3 k prílohe I	*OVC-HEV a NOVC-HEV*
15	Počet komôr REESS	–	Bod 3.3.2.1 Doplnok 3 k prílohe I	*OVC-HEV a NOVC-HEV*
16	Kapacita prevádzkovej batérie	Ah	Bod 3.4.4.5, doplnok 3 k prílohe I	*Kapacita nízkonapäťovej batérie*
17	Menovité napätie alternátora	V	Bod 3.4.4.5, doplnok 3 k prílohe I	*Menovité napätie alternátora (povinné pre vozidlo vybavené výlučne spaľovacím motorom)*
18	Rozmery pneumatík (predných/zadných)	–	Bod 3.5.7.1, Parametre skúšobného vozidla, doplnok 3 k prílohe I	*Kód pneumatík (napr. P195/55R1685H) skúšobného vozidla*
19	Koeficient jazdného zaťaženia F0	N	Bod 3.5.7.1 Doplnok 3 k prílohe I	*VH a VL (podľa potreby)*
20	Koeficient jazdného zaťaženia F1	N/(km/h)	Bod 3.5.7.1 Doplnok 3 k prílohe I	*VH a VL (podľa potreby)*
21	Koeficient jazdného zaťaženia F2	$N/(km/h)^2$	Bod 3.5.7.1 Doplnok 3 k prílohe I	*VH a VL (podľa potreby)*
22	Typ prevodovky	–	Bod 4.5.1 doplnku 3 k prílohe I	*Automatická/manuálna/CVT/planétová*
23	Vnútorné prevodové pomery	–	Bod 4.6, doplnok 3 k prílohe I	*Pre každý prevodový stupeň osobitne*
24	Koncový prevodový pomer resp. pomery	–	Bod 4.6, doplnok 3 k prílohe I	*Ak má vozidlo viac ako jeden koncový prevod, uveďte hodnoty pre každý prevodový stupeň osobitne.*
25	Hodnoty doplnkového bezpečnostného rozpätia (ASM)	%	Bod 4.6.1.7.1, doplnok 3 k prílohe I	*Uveďte hodnoty, keď sa používajú na výpočet radenia prevodového stupňa.*
26	Náhon:	–	Bod 1.7, doplnok 4 k prílohe I	*Prevádzka s pohonom dvoch kolies, prevádzka s pohonom štyroch kolies*
27	Emisie CO_2 v režime vybíjania batérie (kombinované)	gCO_2/km	Bod 2.5.3.2, doplnok 4 k prílohe I	*Iba OVC-HEV* *V prípade 2 alebo 3 skúšok sa poskytnú všetky výsledky.*
28	Kombinované vážené emisie CO_2 (namerané)	gCO_2/km	Bod 2.5.3.3, doplnok 4 k prílohe I	*Iba OVC-HEV.* *V prípade 2 alebo 3 skúšok sa poskytnú všetky výsledky.*
29	Kombinované vážené emisie CO_2 (nahlásené)	gCO_2/km	Bod 2.5.3.3, doplnok 4 k prílohe I	*Iba OVC-HEV*

30	Ekvivalentný dojazd vo výlučne elektrickom režime (EAER) kombinovaný	km	Bod 2.5.3.7.2,(EAER), doplnok 4 k prílohe I	*Iba OVC-HEV*
31	Voľnobežné otáčky	min^{-1}	Bod 1.1.2, doplnok 8a k prílohe I	*Voľnobežné otáčky v zohriatom stave*
32	Willansove koeficienty pre spaľovacie motory pre emisie CO_2	gCO_2/MJ	Bod 1.1.3, doplnok 8a k prílohe I	*Hodnota podľa tabuľky A6.App2/3 použitá na korekciu RCB.*
33	Kapacita trakčného REESS	Ah	Bod 1.1.10, doplnok 8a k prílohe I	*OVC-HEV a NOVC-HEV*
34	Typ technológie trakčného REESS	–	Bod 1.1.10, doplnok 8a k prílohe I	*OVC-HEV a NOVC-HEV*
35	Menovité napätie alebo časové rady trakčného REESS	V	Bod 1.1.10, doplnok 8a k prílohe I	*OVC-HEV a NOVC-HEV Nominálne hodnoty alebo hodnoty časových radov použité pri skúške (20 Hz).*
36	Skúšobná hmotnosť	kg	Bod 1.2.1 pre VH a bod 1.3.1 pre VL, dodatok 8a, príloha I	*VH a VL (podľa potreby)*
37	Počet osí dynamometra počas skúšky	–	Bod 2.1, doplnok 8a k prílohe I	*Konfigurácia vozidlového dynamometra počas skúšky typu 1 (jedna náprava, dve nápravy) pre VH/VL*
38	Prúd alternátora (konvertor typu DC/DC – pri nízkom napätí – v prípade NOVC a OVC–HEV)	A	Namerané pri skúške typu 1	*Súbor údajov: 1 Hz, rozlíšenie 0,1A, externé meracie zariadenie synchronizované s vozidlovým dynamometrom.*
39	Faktor regenerácie K_i Multiplikatívny/ aditívny	–	Bod 2.1.1.2.1, doplnok 8a k prílohe I	*Emisie CO_2; Pre vozidlá bez periodicky regeneratívnych systémov sa táto hodnota rovná 1.*
40	Nameraná hodnota CO_2 vo fáze nízkej rýchlosti	gCO_2/km	Bod 2.1.1.2.1, doplnok 8a k prílohe I	*Nekorigovaná nameraná hodnota $M_{CO2,p,1}$ vo fáze nízkej rýchlosti (hodnota v režime na udržanie nabitia batérie v prípade NOVC a OVC-HEV).*
41	Nameraná hodnota CO_2 vo fáze strednej rýchlosti	gCO_2/km	Bod 2.1.1.2.1, doplnok 8a k prílohe I	*Nekorigovaná nameraná hodnota $M_{CO2,p,1}$ vo fáze strednej rýchlosti (hodnota v režime na udržanie nabitia batérie v prípade NOVC a OVC-HEV).*
42	Nameraná hodnota CO_2 vo fáze vysokej rýchlosti	gCO_2/km	Bod 2.1.1.2.1, doplnok 8a k prílohe I	*Nekorigovaná nameraná hodnota $M_{CO2,p,1}$ vo fáze vysokej rýchlosti (hodnota v režime na udržanie nabitia batérie v prípade NOVC a OVC-HEV).*
43	Nameraná hodnota CO_2 vo fáze veľmi vysokej rýchlosti	gCO_2/km	Bod 2.1.1.2.1, doplnok 8a k prílohe I	*Nekorigovaná nameraná hodnota $M_{CO2,p,1}$ vo fáze veľmi vysokej rýchlosti (hodnota v režime na udržanie nabitia batérie v prípade NOVC a OVC-HEV).*

44	Nameraná hodnota CO_2 (kombinovaná)	gCO_2/km	Bod 2.1.1.2.1, doplnok 8a k prílohe I	*Nekorigovaná nameraná hodnota $M_{CO2,p,1}$ úplného cyklu (hodnota v režime na udržanie nabitia batérie v prípade NOVC a OVC-HEV). V prípade 2 a 3 skúšok sa poskytnú všetky namerané výsledky.*
45	Korigovaná nameraná hodnota CO_2 (kombinovaná)	gCO_2/km	Bod 2.1.1.2.1, doplnok 8a k prílohe I	*Kombinované namerané emisie CO_2 za vozidlo H a L po všetkých uplatniteľných korekciách, $M_{CO2,C,5}$. V prípade 2 a 3 skúšok sa poskytnú všetky namerané korigované výsledky. V prípade vozidiel OVC-HEV a NOVC-HEV ide o režim na udržanie nabitia batérie.*
46	Udaná hodnota CO_2	gCO_2/km	Bod 2.1.1.2.1, doplnok 8a k prílohe I	*Hodnoty udávané výrobcom*
47	Korekčný faktor radu podľa ATCT	–	Bod 2.1.1.2.2, doplnok 8a k prílohe I	*Korekčný faktor radu podľa ATCT (korekcia pri 14 °C)*
48	Spotreba paliva počas skúšky typu 1, ako je zaznamenaná palubným zariadením na monitorovanie spotreby paliva (OBFCM)	l	Bod 2.1.1.3.1, doplnok 8a k prílohe I	*Palivo spotrebované počas skúšky (hodnota v režime na udržanie nabitia batérie v prípade NOVC-HEV a OVC-HEV). V prípade 2 a 3 skúšok sa poskytnú všetky výsledky.*
49	Indexové číslo prechodného cyklu	–	Bod 2.1.1.4.1.4, doplnok 8a k prílohe I	*Pri OVC-HEV uveďte indexové číslo prechodného cyklu.*
50	Menovité napätie REESS	V	Bod 1.1.10, doplnok 8a k prílohe I	*Pre nízkonapäťové batérie opísané v doplnku 2 k čiastkovej prílohe 6 k prílohe XXI.*
51	Korekcia RCB			*Bola vykonaná korekcia? 0 = Nie | 1 = Áno*
52	Korekčný koeficient RCB	(g/km)/(Wh/km)	Bod 2.1.1.2.1, doplnok 8a k prílohe I	*NOVC-HEV a OVC-HEV*
53	Spotreba paliva	l/100 km	Stanovené v súlade s bodom 6 čiastkovej prílohy 7 k prílohe XXI a s použitím výsledkov týkajúcich sa kritériových emisií a emisií CO_2 z kroku 2 v tabuľke A7/1	*Nevyvážená spotreba paliva počas skúšky typu 1 vozidla H a prípadne vozidla L. V prípade dvoch alebo troch skúšok sa vykazujú všetky hodnoty.*
54	Čas	sek.	Namerané pri skúške typu 1	*Súbor údajov: údaje z OBD portu a vozidlového dynamometra, 1 Hz*

55	Rýchlostný profil (teoretický)	km/h	Ako sa uplatňuje pri skúške typu 1	*Súbor údajov: 1 Hz, rozlíšenie 0,1km/h. Ak nie je k dispozícii žiaden rýchlostný profil, uplatňuje sa rýchlostný profil vymedzený v bode 6 čiastkovej prílohy 1 k prílohe XXI, a predovšetkým v tabuľkách A1/7-A1/9, A1/11 a A1/12.*
56	Rýchlostný profil (skutočný)	km/h	Namerané pri skúške typu 1	*Súbor údajov: údaje z OBD portu a vozidlového dynamometra, 1 Hz a 10 Hz, rozlíšenie 0,1km/h.*
57	Prevodový stupeň (teoretický)	–	Uplatňované pri skúške typu 1 na základe výpočtov vymedzených v čiastkovej prílohe 2 k prílohe XXI.	*Súbor údajov: 1 Hz. Povinné pre vozidlá s manuálnou prevodovkou*
58	Otáčky motora	ot./min	Namerané pri skúške typu 1	*Súbor údajov: 1 Hz, 10 ot./min rozlíšenie z OBD*
59	Teplota chladiaceho média motora	°C	Namerané pri skúške typu 1	*Súbor údajov: údaje z OBD portu, 1 Hz, rozlíšenie 1 °C*
60	Prúd prevádzkovej batérie	A	Namerané pri skúške typu 1	*Súbor údajov: 1 Hz, rozlíšenie 0,1A, externé meracie zariadenie synchronizované s vozidlovým dynamometrom.*
61	Vypočítané zaťaženie	–	Namerané pri skúške typu 1	*Súbor údajov: údaje z OBD portu, minimálne 1 Hz (vyššie frekvencie možné, rozlíšenie 1 %), výsledky skúšobného merania*
62	Prúd trakčného REESS	A	Namerané pri skúške typu 1	*20 Hz hodnoty časových radov použité pri skúške(-ach) prevzorkované na 1 Hz Povinné pre NOVC-HEV a OVC-HEV*
63	Prietok paliva v motore	g/s	Namerané pri skúške typu 1	*Okamžitý signál zaznamenaný pri skúške (hodnota v režime na udržanie nabitia batérie v prípade NOVC-HEV a OVC-HEV).*
64	Prietok paliva v motore	l/h	Namerané pri skúške typu 1	*Tamže*
65	Prietok paliva vo vozidle	g/s	Namerané pri skúške typu 1	*Tamže*
66	Krivka výkonu pri plnom zaťažení v prípade vozidiel so spaľovacím motorom	kW oproti ot./min	Vyhlásenie výrobcu	*Krivka výkonu pri plnom zaťažení v rozsahu otáčok motora od n idle po n rated alebo n max, alebo n dv (n gvmax) × v max, podľa toho, ktorá hodnota je vyššia.*
67	Počiatočný stav nabitia trakčného REESS	%	Vyhlásenie výrobcu	*Počiatočný stav nabitia trakčného REESS v režime na udržanie nabitia batérie (v prípade OVC-HEV a NOVC-HEV).*

68	Spotreba paliva motora pri voľnobežných otáčkach motora	g/s	Vyhlásenie výrobcu	*Spotreba paliva pri voľnobežných otáčkach motora v zohriatom stave.*
69	Maximálny výkon alternátora	kW	Vyhlásenie výrobcu	
70	Účinnosť alternátora	–	Vyhlásenie výrobcu	*Štandardná hodnota = 0,67*
71	Menič krútiaceho momentu	–	Vyhlásenie výrobcu	*0 = Nie, 1 = Áno; Využíva vozidlo menič krútiaceho momentu?*
72	Prevodový stupeň šetriaci palivo pri automatickej prevodovke	–	Vyhlásenie výrobcu	*0 = Nie, 1 = Áno*
73	Turbodúchadlo alebo preplňovacie turbodúchadlo	–	Vyhlásenie výrobcu	*0 = Nie | 1 = Áno – Je vozidlo vybavené akýmkoľvek systémom preplňovania?*
74	Systém štart-stop	–	Vyhlásenie výrobcu	*0 = Nie | 1 = Áno – Je vozidlo vybavené systémom štart-stop?*
75	Rekuperácia brzdnej energie	–	Vyhlásenie výrobcu	*0 = Nie | 1 = Áno – Je vozidlo vybavené technológiami na rekuperáciu energie?*
76	Variabilné ovládanie ventilov	–	Vyhlásenie výrobcu	*0 = Nie | 1 = Áno – Je motor vybavený variabilným ovládaním ventilov?*
77	Regulácia teploty	–	Vyhlásenie výrobcu	*0 = Nie | 1 = Áno – Je vozidlo vybavené technológiami, ktoré aktívne regulujú teplotu prevodovky?*
78	Priame vstrekovanie/ Nepriame vstrekovanie paliva	–	Vyhlásenie výrobcu	*0 = nepriame vstrekovanie paliva| 1 = priame vstrekovanie paliva|*
79	Chudobná zmes	–	Vyhlásenie výrobcu	*0 = Nie | 1 = áno – spaľuje motor chudobnú zmes?*
80	Deaktivácia valcov	–	Vyhlásenie výrobcu	*0 = Nie | 1 = Áno – Je motor vybavený systémom deaktivácie valcov? Ak áno, uveďte aj pomery pri aktívnych valcoch*
81	Recirkulácia výfukových plynov	–	Vyhlásenie výrobcu	*0 = Nie | 1 = Áno – Je vozidlo vybavené externým systémom recirkulácie výfukových plynov?*
82	Filter tuhých častíc	–	Vyhlásenie výrobcu	*0 = Nie | 1 = Áno – Je vozidlo vybavené filtrom tuhých častíc?*
83	Selektívna katalytická redukcia	–	Vyhlásenie výrobcu	*0 = Nie | 1 = Áno – Je vozidlo vybavené systémom selektívnej katalytickej redukcie?*
84	Zásobníkový katalyzátor NOx	–	Vyhlásenie výrobcu	*0 = Nie | 1 = Áno – Je vozidlo vybavené zásobníkovým katalyzátorom NOx?*

85	Konfigurácia hybridného vozidla [P0, P1, P2, P2 (planétová prevodovka), P3 alebo P4] (*)	–	Vyhlásenie výrobcu	*Je vozidlo vybavené elektromotorom používaným na pohon vozidla a výrobu elektrickej energie v polohe P0, P1, P2, P2 (planétová prevodovka), P3 alebo P4 alebo v ich kombinácii?*
86	Maximálny výstupný krútiaci moment každého elektromotora [P0, P1, P2, P2 (planétová prevodovka), P3 alebo P4] (*)	Nm	Vyhlásenie výrobcu	
87	Pri každom elektromotore pomer medzi rotačnou rýchlosťou elektromotora a referenčnou rotačnou rýchlosťou [P0, P1, P2, P2 (planétová prevodovka), P3 alebo P4] (*)	–	Vyhlásenie výrobcu	
88	Funkcia dobehu vozidla so zapnutým motorom	–	Vyhlásenie výrobcu	*Áno/Nie. Je vozidlo vybavené funkciou dobehu pri voľnobežných otáčkach motora (ktorá umožní, aby motor išiel na voľnobežný chod počas dobehu vozidla s cieľom ušetriť palivo)?*
89	Funkcia dobehu vozidla s vypnutým motorom	–	Vyhlásenie výrobcu	*Áno/Nie. Je vozidlo vybavené funkciou dobehu pri vypnutom motore (ktorá umožní, aby sa motor počas dobehu vozidla vypol s cieľom ušetriť palivo)?*
90	Vozidlo je nedokončené	–	Vyhlásenie výrobcu	*0 = Nie | 1 = Áno – Je vozidlo nedokončené?*
91	Hmotnosť vozidla v pohotovostnom stave	kg	Bod 1.1, doplnok 4 k prílohe I	*MRO pre VH a VL (v prípade potreby)*
92	Limitná rýchlosť vozidla	km/h	Parametre výberu cyklu, bod 1.2.3, doplnok 8a k prílohe I	*Uveďte, či pre VH a VL (v prípade potreby) bola pri skúške typu 1 použitá limitná rýchlosť (a hodnota).*
93	Maximálna rýchlosť vozidla	km/h	Parametre výberu cyklu, bod 1.2.3, doplnok 8a k prílohe I	*Uveďte maximálnu rýchlosť vozidla pre VH a VL (v prípade potreby).*
94	Doplňujúce informácie pre výpočet radenia prevodových stupňov	min^{-1}	Radenie prevodových stupňov, bod 1.2.4, doplnok 8a k prílohe I	*Len pre vozidlá s manuálnou prevodovkou. Informácie o n_min drive.*

(*) P0 elektromotor je pripojený k remeňu motora, a preto sa pri ňom ako referenčná rýchlosť uvádzajú otáčky motora.
P1 elektromotor je pripojený na kľukový hriadeľ motora, a preto sa pri ňom ako referenčná rýchlosť uvádzajú otáčky motora.

P2 elektromotor je namontovaný hneď pred prevodom (prevodovkou alebo plynule meniteľným prevodom), a preto sa pri ňom ako referenčná rýchlosť uvádzajú vstupné otáčky prevodovky.
P2 (planétová prevodovka): elektromotor je pripojený na prevod planétovej prevodovky, ktorá nie je pripojená k motoru s vnútorným spaľovaním alebo k stranám koncového prevodu, tu sa označuje ako planétová strana. V tomto prípade je prevodovým pomerom, ktorý sa má špecifikovať, pomer medzi rotačnou rýchlosťou elektromotora a rotačnou rýchlosťou planétovej strany (referenčná rýchlosť), v ktorom sa premieta zrýchľujúci/spomaľujúci účinok redukčného prevodu.
P3 elektromotor je nainštalovaný hneď pred koncovým prevodom hnanej nápravy, a preto sa pri koncovom prevode ako referenčná rýchlosť uvádza vstupná rotačná rýchlosť (zahŕňa elektromotory namontované na prevod planétovej prevodovky na strane koncového prevodu). Vozidlo môže mať najviac dva motory P3 [jeden pre prednú (P3a) a jeden pre zadnú (P3b) nápravu].
P4 elektromotor sa nachádza za koncovým prevodom, a preto sa pri ňom ako referenčná rýchlosť uvádza rýchlosť kolies. Vozidlo môže mať najviac štyri motory P4 (jeden pre každé koleso, pričom P4a označuje predné kolesá a P4b zadné kolesá).