

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2021/392 DE LA COMISIÓN
de 4 de marzo de 2021

relativo al seguimiento y la notificación de los datos sobre las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos comerciales ligeros de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se derogan los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1014/2010, (UE) n.º 293/2012, (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153 de la Comisión

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 7, apartado 7, su artículo 12, apartado 4, su artículo 13, apartado 4, y su artículo 15, apartado 7,

Considerando lo siguiente:

- (1) El seguimiento y la notificación de los datos sobre los turismos y los vehículos comerciales ligeros matriculados en la Unión son esenciales para el funcionamiento de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ contempladas en el Reglamento (UE) 2019/631. Dicho Reglamento empezó a aplicarse el 1 de enero de 2020, por lo que conviene simplificar y aclarar las disposiciones establecidas en los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1014/2010 ⁽²⁾ y (UE) n.º 293/2012 ⁽³⁾ de la Comisión y sintetizarlas en un único Reglamento de Ejecución. No obstante, a efectos de la notificación de los datos correspondientes al año civil 2020, conviene permitir la coexistencia de las disposiciones en vigor y las disposiciones nuevas hasta el 28 de febrero de 2021.
- (2) Resulta necesario establecer procedimientos para el seguimiento y la notificación de los datos relativos a los turismos y los vehículos comerciales ligeros nuevos, que deben supervisar las autoridades competentes de los Estados miembros, los fabricantes, la Comisión y la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA).
- (3) El ciclo de seguimiento y notificación previsto en el artículo 7 del Reglamento (UE) 2019/631 consta de tres etapas principales: la notificación anual por parte de las autoridades de los Estados miembros a la Comisión de los datos provisionales basados en las matriculaciones de vehículos nuevos del año civil anterior; la transmisión de estos datos provisionales por parte de la Comisión, con el apoyo de la AEMA, a los fabricantes correspondientes; la verificación de los datos por parte de los fabricantes y, cuando proceda, la notificación a la Comisión de las correcciones introducidas en los mismos.
- (4) Deben detallarse claramente las medidas que han de adoptar las distintas partes implicadas como parte de esas tres etapas dentro de los plazos correspondientes, con el objetivo de garantizar la solidez y fiabilidad del conjunto de datos final que la Comisión publique de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (UE) 2019/631, a partir del cual se fijan las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante y el cumplimiento de su objetivo de emisiones específicas de CO₂.

⁽¹⁾ DO L 111 de 25.4.2019, p. 13.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 1014/2010 de la Comisión, de 10 de noviembre de 2010, sobre el seguimiento y la presentación de datos relativos a la matriculación de los turismos nuevos de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 293 de 11.11.2010, p. 15).

⁽³⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 293/2012 de la Comisión, de 3 de abril de 2012, sobre el seguimiento y la notificación de los datos relativos a la matriculación de los vehículos comerciales ligeros nuevos de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 98 de 4.4.2012, p. 1).

- (5) De conformidad con el artículo 12 del Reglamento (UE) 2019/631, la Comisión debe recopilar, a partir de 2021, datos sobre el consumo de combustible o energía obtenidos en condiciones reales de los turismos y los vehículos comerciales ligeros registrados por los dispositivos de control del consumo de combustible y/o energía a bordo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4 bis del Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión ⁽⁴⁾.
- (6) Los datos obtenidos en condiciones reales deben recopilarse tan pronto como estén disponibles, ya que resultan fundamentales para analizar, lo más rápidamente posible, la evolución paulatina de la diferencia entre las emisiones y el consumo de combustible o energía en condiciones reales y los valores de homologación de tipo correspondientes, tanto en lo que respecta al seguimiento de la eficacia de las normas en materia de emisiones de CO₂ por lo que se refiere a la reducción de dichas emisiones en los vehículos como a la información del público.
- (7) A fin de facilitar la consulta de los datos sobre el consumo de combustible y energía obtenidos en condiciones reales lo antes posible, debe exigirse a los fabricantes que recopilen estos datos de los turismos y los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados a partir del 1 de enero de 2021. La recopilación de los datos puede llevarse a cabo mediante transferencias directas de datos de los vehículos a los fabricantes o a través de sus concesionarios o talleres de reparación autorizados cuando se lleven los vehículos para labores de mantenimiento o de reparación y vaya a hacerse una lectura de los datos a bordo con otros fines. Cuando dichos datos se pongan a disposición de un fabricante, debe notificarse a la Comisión, empezando por los datos relativos a los vehículos nuevos matriculados en la Unión por primera vez en 2021.
- (8) De acuerdo con el Reglamento (UE) 2017/1151, la obligación de equipar los vehículos con dispositivos de control del consumo de combustible o energía a bordo no es aplicable a determinados pequeños fabricantes, por lo que procede eximirlos también de la obligación de recopilar datos obtenidos en condiciones reales y notificarlos. No obstante, ello no debe impedir que los pequeños fabricantes faciliten los datos obtenidos en condiciones reales cuando así lo deseen.
- (9) Los Estados miembros deben recopilar datos relativos al consumo de combustible y energía obtenidos en condiciones reales como parte de las inspecciones técnicas realizadas de conformidad con la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾. Para facilitar esta tarea, procede armonizar la obligación de recopilar datos obtenidos en condiciones reales con los requisitos establecidos en dicha Directiva, tanto en lo que se refiere a los calendarios nacionales de las inspecciones técnicas como a la lectura de los datos del puerto serie de los sistemas de diagnóstico a bordo de los vehículos. Por consiguiente, la recopilación de datos debe comenzar a partir de las primeras inspecciones técnicas y no debe exigirse antes del 20 de mayo de 2023, fecha a partir de la cual los organismos y establecimientos que realicen estas inspecciones deben estar equipados con los dispositivos necesarios, como herramientas de exploración, de conformidad con la misma Directiva. No obstante, ello no debe impedir que los Estados miembros faciliten los datos antes de esa fecha si así lo desean.
- (10) Los fabricantes y los Estados miembros deben notificar los datos obtenidos en condiciones reales recopilados durante un año civil a la Comisión y a la AEMA mediante los procedimientos de transmisión de datos facilitados por esta última. En caso de que no se disponga de estos datos —lo que puede suceder especialmente durante los primeros años naturales siguientes a 2021—, los fabricantes y los Estados miembros deben informar a la Comisión y exponer los motivos pertinentes.
- (11) Los datos sobre el consumo de combustible y energía obtenidos en condiciones reales deben recopilarse junto con el número de identificación del vehículo (NIV). Desde el momento en el que se matricula un vehículo, el NIV se considera un dato personal, por lo que está sujeto a los requisitos establecidos en materia de protección de datos en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾. El tratamiento de los NIV a efectos del Reglamento (UE) 2019/631 debe considerarse lícito con arreglo al artículo 6, apartado 1, letra c), del Reglamento (UE) 2016/679. Además, es preciso aclarar que las entidades que participan en la recopilación, la notificación y el

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

⁽⁵⁾ Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

⁽⁶⁾ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

tratamiento de los NIV deben considerarse responsables del tratamiento de dichos datos en el sentido del artículo 4, punto 7, del Reglamento (UE) 2016/679, y, en lo que se refiere a la AEMA y a la Comisión, en el sentido del artículo 3, punto 8, del Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷⁾. Igualmente, debe garantizarse que los NIV se recopilen mediante medios de comunicación seguros y que se facilite adecuadamente la información a los interesados, es decir, los propietarios de los vehículos, de conformidad con los artículos 13 y 14 del Reglamento (UE) 2016/679.

- (12) Además, procede detallar la utilización de los datos obtenidos en condiciones reales y los NIV, así como el plazo durante el que las distintas entidades que participan en la recopilación y la notificación deben conservar los datos. El objetivo es llevar a cabo un seguimiento del rendimiento en condiciones reales del vehículo a lo largo de su vida útil estimada, por lo que deben recopilarse datos de un mismo vehículo durante un período de quince años, y la AEMA debe conservarlos durante veinte años. No obstante, las demás entidades que recopilen y notifiquen datos deben conservarlos únicamente durante el tiempo necesario para prepararlos y transmitírselos a la AEMA.
- (13) La recopilación de datos obtenidos en condiciones reales y de los NIV debe ser totalmente transparente, por lo que los propietarios de los vehículos deben tener la posibilidad de negarse a ponerlos a disposición de los fabricantes o a facilitarlos durante las inspecciones técnicas. Cabe señalar que el derecho a negarse que ostenta el propietario del vehículo no se basa en el artículo 21 del Reglamento (UE) 2016/679, y que la negativa debe considerarse válida únicamente en lo relativo a los datos recopilados a efectos del presente Reglamento.
- (14) Los datos que deben publicarse de conformidad con el artículo 12, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/631 no deben permitir la identificación de vehículos o conductores particulares, sino que deben publicarse únicamente como conjuntos de datos anonimizados y agregados sin ninguna referencia a los NIV.
- (15) A partir de la evaluación a que se refiere el artículo 12, apartado 3, párrafo primero, del Reglamento (UE) 2019/631, la Comisión debe revisar determinados aspectos de las disposiciones relativas al seguimiento, la notificación y la publicación de datos sobre el consumo de combustible y energía obtenidos en condiciones reales, teniendo en cuenta, entre otras cosas, la disponibilidad de transferencias directas de datos desde los vehículos.
- (16) Para garantizar la disponibilidad de datos relativos a la homologación de tipo con objeto de establecer un procedimiento de verificación de las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos comerciales ligeros en circulación, tal como exige el artículo 13 del Reglamento (UE) 2019/631, la recopilación de tales datos con arreglo a los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 ⁽⁸⁾ y (UE) 2017/1153 ⁽⁹⁾ de la Comisión debe continuar también una vez que la obligación de recopilarlos deje de aplicarse, el 1 de enero de 2021.

⁽⁷⁾ Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

⁽⁸⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario en relación con los vehículos comerciales ligeros y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 293/2012 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 644).

⁽⁹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1014/2010 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 679).

- (17) Por consiguiente, las autoridades de homologación de tipo deben garantizar que los datos relativos a los ensayos realizados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151 sigan registrándose y transmitiéndose al Centro Común de Investigación de la Comisión mediante un procedimiento de transmisión seguro que facilite este último.
- (18) Desde el 1 de enero de 2021, ya no es necesario determinar las emisiones de CO₂ de los turismos y vehículos comerciales ligeros de conformidad con el Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC), tal como prevén los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153, con excepción de los turismos eléctricos híbridos sin carga exterior comercializados hasta el 31 de diciembre de 2022, cuando un fabricante desee beneficiarse de los supercréditos contemplados en el artículo 5 del Reglamento (UE) 2019/631.
- (19) Puesto que la transición de las normas de emisión de CO₂ basadas en el NEDC a normas basadas en el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial prevista en el Reglamento (UE) 2017/1151 no se completará en su totalidad hasta finales de 2023 y se presentará finalmente como parte del proceso anual de seguimiento de los datos de CO₂ en 2024, y en vista de, en particular, las disposiciones sobre ecoinnovaciones y vehículos de fin de serie, los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153 deben seguir en vigor hasta finales de 2024.
- (20) El Supervisor Europeo de Protección de Datos fue consultado de conformidad con el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1725 y emitió sus observaciones el 14 de enero de 2021.
- (21) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del Cambio Climático.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO 1

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

1. El presente Reglamento establece normas detalladas sobre los procedimientos para el seguimiento y la notificación por parte de los Estados miembros y los fabricantes de los datos relativos a las emisiones de CO₂ de turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos, así como de los datos sobre las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible o energía obtenidos en condiciones reales de dichos vehículos.
2. A efectos de establecer el procedimiento de verificación de las emisiones de CO₂ de los vehículos en circulación de conformidad con el artículo 13 del Reglamento (UE) 2019/631, el presente Reglamento prevé asimismo que las autoridades competentes de los Estados miembros notifiquen determinados datos registrados como parte de los ensayos de homologación de tipo realizados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151.

Artículo 2

Definiciones

Además de las definiciones que figuran en el artículo 3 del Reglamento (UE) 2019/631, serán de aplicación las definiciones siguientes:

- a) «datos de seguimiento detallados»: los datos de seguimiento detallados relativos a los turismos especificados en el anexo II, parte B, sección 2, del Reglamento (UE) 2019/631 y relativos a los vehículos comerciales ligeros especificados en el anexo III, parte C, sección 2, de dicho Reglamento;
- b) «datos de seguimiento agregados»: los datos agregados relativos a los turismos especificados en el anexo II, parte B, sección 1, del Reglamento (UE) 2019/631 y relativos a los vehículos comerciales ligeros especificados en el anexo III, parte C, sección 1, de dicho Reglamento;

- c) «datos obtenidos en condiciones reales»: los datos a que se refieren el punto 3.1, letras a) y b), y el punto 3.2, letras a) a g) y l), del anexo XXII del Reglamento (UE) 2017/1151 obtenidos de los dispositivos de control del consumo de combustible y/o energía a bordo.

CAPÍTULO 2

NOTIFICACIÓN DE LOS DATOS DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 7 DEL REGLAMENTO (UE) 2019/631

Artículo 3

Datos de seguimiento agregados y detallados

1. Los Estados miembros velarán por el mantenimiento, la recopilación, el control, la verificación y la transmisión oportuna de los datos de seguimiento agregados y detallados a la Comisión y a la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA).

Los Estados miembros velarán por que sus personas de contacto designadas respondan sin demora a las solicitudes de aclaración o corrección de los datos transmitidos que formule la AEMA.

2. Los datos de seguimiento agregados y detallados se notificarán en dos conjuntos de datos separados relativos a los turismos y a los vehículos comerciales ligeros, respectivamente, de conformidad con el anexo II, parte B, y el anexo III, parte C, del Reglamento (UE) 2019/631.

3. Los Estados miembros transmitirán los datos de seguimiento agregados y detallados por vía electrónica al archivo central de datos gestionado por la AEMA. Los Estados miembros informarán a la Comisión cuando se hayan transmitido los datos.

Artículo 4

Cálculos y datos provisionales

1. De acuerdo con el artículo 7, apartado 4, del Reglamento (UE) 2019/631, la Comisión, junto con la AEMA, velará por que se notifique a cada fabricante y agrupación de fabricantes responsables de los turismos nuevos o vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión el cálculo provisional de su objetivo de emisiones específicas y sus emisiones medias específicas de CO₂, así como los datos notificados por los Estados miembros.

2. Los cálculos y los datos provisionales contemplados en el apartado 1 se notificarán por separado en lo que se refiere a los turismos y a los vehículos comerciales ligeros e incluirán los registros que, según el nombre del fabricante y el código de identificación mundial de fabricantes, puedan atribuirse al fabricante en cuestión.

3. El registro central de datos a que se refiere el artículo 7, apartado 4, del Reglamento (UE) 2019/631 recogerá todas las entradas de datos notificadas por los Estados miembros, con excepción de los números de identificación de los vehículos (NIV).

La AEMA conservará los NIV durante un período de veinte años a partir de la fecha en que se hayan cargado por primera vez en el archivo central de datos o en el archivo de datos empresariales de la AEMA.

Artículo 5

Datos de los fabricantes

Los fabricantes que comercialicen o prevean comercializar turismos o vehículos comerciales ligeros que formen parte del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/631 en el mercado de la Unión notificarán inmediatamente a la Comisión la información que se detalla a continuación y toda modificación que experimente:

- a) el nombre del fabricante que indiquen o tengan previsto indicar en los certificados de conformidad;
- b) el código de identificación mundial de fabricantes, correspondiente a los tres primeros caracteres del NIV, que indiquen o tengan previsto indicar en los certificados de conformidad;

- c) a efectos de la notificación a que se refiere el artículo 7, apartado 4, párrafo segundo, del Reglamento (UE) 2019/631, el nombre y la dirección de la persona de contacto que represente al fabricante a la que deba dirigirse la notificación de los cálculos y datos provisionales.

Los nombres y las direcciones contemplados en la letra c) se considerarán datos personales en el sentido del Reglamento (UE) 2018/1725.

Artículo 6

Notificación de errores en los datos empleados para los cálculos provisionales

1. Cuando un fabricante verifique los datos provisionales de conformidad con el artículo 7, apartado 5, párrafo primero, del Reglamento (UE) 2019/631, utilizará el conjunto de datos facilitado a tal efecto por la AEMA.
2. En caso de que se detecte un error en el conjunto de datos, el fabricante lo corregirá, cuando sea posible, e indicará, mediante una entrada separada en el conjunto de datos correspondiente a cada registro de vehículo titulada «Observaciones del fabricante», uno de los códigos siguientes:
 - a) código A, cuando el fabricante haya modificado el registro;
 - b) código B, cuando el fabricante no haya podido identificar el vehículo;
 - c) código C, cuando el vehículo no entre en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/631;
 - d) código D, cuando el fabricante al que se haya atribuido un vehículo de categoría N1 sea el fabricante del vehículo completado, pero no del vehículo incompleto ni del vehículo de base completo.

A efectos de la letra b), se considerará que un vehículo no es identificable cuando falte el NIV o sea manifiestamente incorrecto.

3. Los fabricantes notificarán a la Comisión todo error en virtud de lo dispuesto en el artículo 7, apartado 5, del Reglamento (UE) 2019/631 cargando todo el conjunto de datos corregido en el archivo de datos empresariales. También enviarán una copia electrónica de la notificación a título informativo a las direcciones de correo electrónico siguientes:

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

y

CO2-monitoring@eea.europa.eu

4. Los fabricantes velarán por que sus personas de contacto designadas respondan sin demora a las solicitudes de aclaraciones o correcciones que formulen la Comisión o la AEMA de conformidad con el artículo 5, letra c), del presente Reglamento.
5. Cuando un fabricante no notifique a la Comisión ningún error antes de que expire el plazo de tres meses previsto en el artículo 7, apartado 5, del Reglamento (UE) 2019/631, los valores provisionales notificados de conformidad con el artículo 7, apartado 4, de dicho Reglamento se considerarán definitivos.

Artículo 7

Notificación de datos relativos a vehículos comerciales ligeros completados

Los fabricantes de un vehículo de base contemplado en el anexo III, punto 1.2.2, del Reglamento (UE) 2019/631 transmitirán los datos previstos en el mismo punto por vía electrónica al archivo de datos empresariales, a más tardar, en el plazo de tres meses a partir de la notificación de los datos provisionales de conformidad con el artículo 4 del presente Reglamento.

*Artículo 8***Notificación de las emisiones de CO₂ NEDC a efectos del artículo 5 del Reglamento (UE) 2019/631**

1. Un fabricante de turismos nuevos matriculados en los años civiles 2021 o 2022 con valores de CO₂ NEDC medidos inferiores a 50 g de CO₂/km, tal como prevé el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153, comunicará a la Comisión esos valores de CO₂ NEDC medidos junto con la notificación a que se refiere el artículo 6 del presente Reglamento.
2. La Comisión podrá solicitar al fabricante que facilite los certificados de conformidad y los certificados de homologación de tipo pertinentes que respalden los valores de emisión de CO₂ notificados.

CAPÍTULO 3

RECOPIACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE DATOS OBTENIDOS EN CONDICIONES REALES*Artículo 9***Recopilación y notificación de datos obtenidos en condiciones reales por parte de los fabricantes**

1. Los fabricantes recopilarán los datos obtenidos en condiciones reales y los NIV de turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados a partir del 1 de enero de 2021 que estén equipados con dispositivos de control del consumo de combustible y/o energía a bordo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4 bis del Reglamento (UE) 2017/1151, salvo que el propietario del vehículo se niegue expresamente a facilitar esos datos al fabricante o a su concesionario o taller de reparación autorizado.
2. Cuando el fabricante no recopile los datos obtenidos en condiciones reales y los NIV mediante una transferencia directa de datos desde el vehículo, velará por que su concesionario o taller de reparación autorizado los recopilen y se los transmitan cada vez que se lleven los vehículos para labores de mantenimiento o de reparación o para cualquier otra intervención y vaya a efectuarse una lectura de los datos del puerto serie de los sistemas de diagnóstico a bordo de los vehículos. El dispositivo o la herramienta de exploración utilizados deberán poder leer los datos tal como estén registrados en el dispositivo de control del consumo de combustible y/o energía a bordo. La lectura de los datos será gratuita y no estará sujeta a condiciones específicas.

El fabricante y, cuando proceda, su concesionario o taller de reparación autorizado velarán por que se utilicen medios de comunicación seguros para la recopilación de los NIV.

3. El 1 de abril de cada año, con efectos a partir de 2022, el fabricante notificará a la Comisión todos los datos obtenidos en condiciones reales y los NIV que se hayan recopilado en el año civil anterior cargándolos en el archivo de datos empresariales, tal como se especifica en el cuadro 1 del anexo.

En caso de que un fabricante recopile varios registros relativos al mismo NIV en un mismo año civil, los datos obtenidos en condiciones reales que deben notificarse serán los datos registrados referentes a la mayor distancia recorrida total. Se recopilarán datos obtenidos en condiciones reales relativos a un vehículo determinado durante un período máximo de quince años a partir de la fecha en que dichos datos se notifiquen por primera vez a la AEMA.

Cuando un fabricante alegue que los datos obtenidos en condiciones reales no pueden notificarse o que solo pueden notificarse parcialmente, presentará una declaración a tal efecto a la Comisión y expondrá los motivos pertinentes. La declaración y la justificación se cargarán en el archivo de datos empresariales.

4. Los apartados 1, 2 y 3 no serán aplicables a los pequeños fabricantes, tal como se menciona en el artículo 15, apartado 11, del Reglamento (UE) 2017/1151.

*Artículo 10***Recopilación y notificación de datos obtenidos en condiciones reales por parte de los Estados miembros**

1. Los Estados miembros velarán por que los organismos o establecimientos contemplados en el artículo 4, apartado 2, de la Directiva 2014/45/UE recopilen datos obtenidos en condiciones reales y los NIV de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados a partir del 1 de enero de 2021 que estén equipados con dispositivos de control del consumo de combustible y/o energía a bordo de conformidad con el artículo 4 bis del Reglamento (UE) 2017/1151.

Con efectos a partir del 20 de mayo de 2023, los datos obtenidos en condiciones reales y los NIV se recopilarán cuando los vehículos se sometan a inspecciones técnicas de conformidad con el artículo 5 de la Directiva 2014/45/UE, salvo que el propietario del vehículo se niegue expresamente a facilitar dichos datos.

La lectura de los datos obtenidos en condiciones reales se realizará mediante un dispositivo para conectarse a la interfaz electrónica del vehículo, como la herramienta de exploración contemplada en el anexo III de la Directiva 2014/45/UE. El dispositivo utilizado deberá poder leer los datos tal como estén registrados en el dispositivo de control del consumo de combustible y/o energía a bordo.

2. Con efectos a partir de 2022, los Estados miembros velarán por que los datos obtenidos en condiciones reales y los NIV, tal como se especifica en el cuadro 1 del anexo, recopilados en el año civil anterior se notifiquen cada año a la Comisión el 1 de abril cargándolos en el archivo central de datos. Cuando estos datos no estén disponibles, se cargará en el archivo central de datos una declaración a tal efecto en la que se expongan los motivos pertinentes.

Los Estados miembros velarán por que los datos obtenidos en condiciones reales relativos a un vehículo específico se recopilen durante un período máximo de quince años a partir de la fecha en que se notifiquen por primera vez a la AEMA.

El Estado miembro y los organismos y establecimientos encargados de recopilar los NIV velarán por que la recopilación se lleve a cabo a través de medios de comunicación seguros.

Artículo 11

Obligaciones relativas a la protección de datos personales

1. Las entidades que se enumeran a continuación, encargadas de recopilar los NIV y los datos en condiciones reales directamente de los vehículos, se considerarán, a efectos de la recopilación y el tratamiento de los NIV, responsables del tratamiento de los datos pertinentes en el sentido del artículo 4, apartado 7, del Reglamento (UE) 2016/679:

- a) los fabricantes, en el caso de las transferencias directas de datos de los vehículos al fabricante;
- b) los concesionarios o talleres de reparación autorizados;
- c) los organismos o establecimientos encargados de las inspecciones técnicas.

Estas entidades velarán por que se respete la obligación de facilitar información a los propietarios de los vehículos en su calidad de interesados, tal como dispone el artículo 13 de dicho Reglamento.

2. Cuando los NIV no se hayan obtenido directamente del propietario del vehículo a efectos de los artículos 3, 9 o 10, los Estados miembros y, cuando proceda, los fabricantes, en calidad de responsables del tratamiento de datos, velarán por el cumplimiento de la obligación de facilitar la información a los propietarios de los vehículos tal como establece el artículo 14 del Reglamento (UE) 2016/679.

3. En cuanto a la recopilación y el tratamiento de los NIV a efectos del presente Reglamento, la AEMA y la Comisión se considerarán responsables del tratamiento de los datos con arreglo a las disposiciones previstas en el Reglamento (UE) 2018/1725.

4. Los NIV y los datos obtenidos en condiciones reales que se recopilen de conformidad con los artículos 9 y 10 del presente Reglamento no podrán utilizarse para fines distintos a los previstos en el artículo 12 del Reglamento (UE) 2019/631.

5. Los NIV y los datos obtenidos en condiciones reales que se recopilen de conformidad con los artículos 9 y 10 podrán conservarse únicamente durante los períodos siguientes:

- a) por los fabricantes, hasta que los datos hayan sido notificados de conformidad con el artículo 9, apartado 3;
- b) por los concesionarios y talleres de reparación autorizados, hasta que los datos hayan sido transmitidos al fabricante de conformidad con el artículo 9, apartado 2;
- c) por los organismos y establecimientos responsables de las inspecciones técnicas, hasta que los datos hayan sido transmitidos a la AEMA o a la autoridad designada por los Estados miembros para notificar los datos a la AEMA, de conformidad con el artículo 10, apartado 2;
- d) por las autoridades designadas por los Estados miembros para notificar los datos obtenidos en condiciones reales a la AEMA, hasta que los datos se hayan notificado de conformidad con el artículo 10, apartado 2;

- e) por la AEMA, hasta transcurridos veinte años desde la fecha en la que se carguen por primera vez los datos en el archivo de datos empresariales, de conformidad con el artículo 9, apartado 3, o en el archivo central de datos, de conformidad con el artículo 10, apartado 2.

Artículo 12

Publicación de los datos obtenidos en condiciones reales

Con efectos a partir de diciembre de 2022, la Comisión publicará cada año conjuntos de datos anonimizados y agregados que se dividirán entre turismos y vehículos comerciales ligeros propulsados por motores de combustión interna y vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) de las mismas categorías, e incluirán los datos por fabricante siguientes:

- a) el consumo medio de combustible (l/100 km) basado en los datos notificados con arreglo a los artículos 9 y 10;
- b) el consumo medio de energía eléctrica (kWh/100 km) basado en los datos notificados con arreglo a los artículos 9 y 10;
- c) las emisiones medias de CO₂ (g/km) calculadas a partir de los datos notificados con arreglo a los artículos 9 y 10;
- d) la diferencia entre el consumo medio de combustible a que se refiere la letra a) y la media de los valores de consumo de combustible registrados en los certificados de conformidad de los mismos vehículos respecto de los cuales se han notificado datos obtenidos en condiciones reales;
- e) la diferencia entre el consumo medio de energía eléctrica a que se refiere la letra b) y la media de los valores de consumo de energía eléctrica registrados en los certificados de conformidad de los mismos vehículos respecto de los cuales se han notificado datos obtenidos en condiciones reales;
- f) la diferencia entre las emisiones medias de CO₂ (g/km) calculadas de conformidad con la letra c) y la media de los valores de emisiones de CO₂ registrados en los certificados de conformidad de los mismos vehículos respecto de los cuales se han notificado datos obtenidos en condiciones reales.

Las letras b) y e) solo se aplicarán en lo que respecta a los VEH-CCE.

Artículo 13

Revisión

A partir de la evaluación a que se refiere el artículo 12, apartado 3, párrafo primero, del Reglamento (UE) 2019/631, la Comisión revisará la aplicación de los artículos 9 a 12 del presente Reglamento teniendo en cuenta, en particular, los aspectos siguientes:

- a) el número de vehículos equipados con dispositivos de transferencia directa de datos;
- b) la necesidad de que los fabricantes sigan controlando y notificando datos obtenidos en condiciones reales;
- c) el período durante el cual deben controlarse y notificarse los datos obtenidos en condiciones reales;
- d) el nivel adecuado de agregación de los datos que debe publicar la Comisión de conformidad con el artículo 12 del presente Reglamento.

CAPÍTULO 4

SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN DE LOS DATOS DE LOS ENSAYOS REALIZADOS DE CONFORMIDAD CON EL REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/1151

Artículo 14

Datos de los ensayos

1. Las autoridades de homologación de tipo velarán por que se registren los datos especificados en el cuadro 2 del anexo con respecto a cada ensayo de tipo 1 realizado de conformidad con el anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151.

2. Los datos registrados se cargarán en un formato cifrado en el servidor específico de la Comisión. Cuando los datos se hayan cargado correctamente, se enviará un acuse de recibo del servidor de la Comisión a la entidad que los cargue.
3. Los datos de los ensayos no se publicarán.

Artículo 15

Derogación

1. Quedan derogados los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1014/2010 y (UE) n.º 293/2012 con efectos a partir del 1 de marzo de 2021.
2. Quedan derogados los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153 con efectos a partir del 1 de enero de 2025.

Artículo 16

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 4 de marzo de 2021.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

1. Recopilación y notificación de los datos en condiciones reales y de los NIV de conformidad con los artículos 9 y 10

Cuadro 1

Datos que deben notificarse de conformidad con los artículos 9 y 10

Parámetro	Unidad	Vehículos de las categorías M1 y N1	
		Vehículos de motor de combustión interna puros y vehículos eléctricos híbridos sin carga exterior ⁽¹⁾	Vehículos eléctricos híbridos con carga exterior ⁽²⁾
Número de identificación del vehículo	—	√	√
Combustible consumido total (valor de vida útil)	l	√	√
Distancia recorrida total (valor de vida útil)	km	√	√
Combustible consumido total con funcionamiento en consumo de carga (valor de vida útil)	l	—	√
Combustible consumido total con funcionamiento en aumento de carga seleccionable por el conductor (valor de vida útil)	l	—	√
Distancia recorrida total con funcionamiento en consumo de carga con el motor apagado (valor de vida útil)	km	—	√
Distancia recorrida total con funcionamiento en consumo de carga con el motor en marcha (valor de vida útil)	km	—	√
Distancia recorrida total con funcionamiento en aumento de carga seleccionable por el conductor (valor de vida útil)	km	—	√
Energía total de la red que fluye a la batería (valor de vida útil)	kWh	—	√

⁽¹⁾ Propulsados exclusivamente con gasóleo mineral, biodiésel, gasolina, etanol o cualquier combinación de estos combustibles.

⁽²⁾ Propulsados con electricidad y gasóleo mineral, biodiésel, gasolina o etanol.

2. Notificación de los datos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14

Deben notificarse los parámetros que se detallan a continuación para cada familia de interpolación, es decir, para el vehículo «High» (VH) y, cuando proceda, para el vehículo «Low» (VL) o el vehículo M en el caso de ensayos de tipo 1 realizados de conformidad con el anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151.

Salvo que se indique lo contrario en el cuadro 2, cuando se realice más de un ensayo de tipo 1 de los vehículos «High» o «Low», los datos de los ensayos deben notificarse con arreglo a lo siguiente:

- en el caso de dos ensayos de tipo 1, los datos del ensayo de tipo 1 con las emisiones de CO₂ medidas más elevadas (ciclo mixto);
- en el caso de tres ensayos de tipo 1, los datos del ensayo de tipo 1 con la mediana de las emisiones de CO₂ medidas (ciclo mixto).

Cuadro 2

Datos de los ensayos de tipo 1

N.º	Parámetros	Unidad	Fuente [salvo que se especifique lo contrario, todas las referencias se entenderán hechas al Reglamento (UE) 2017/1151]	Observaciones
1	Identificador de la familia de interpolación	—	Anexo I, apéndice 4, sección II, punto 0, sobre los certificados de homologación de tipo	<i>Deben facilitarse datos para cada familia de interpolación homologada.</i>
2	Identificador de la familia de interpolación de origen (cuando proceda)	—	—	<i>Indíquese el identificador de la familia de interpolación de origen si se han determinado datos de los ensayos para otra familia de interpolación.</i>
3	Extensión de una homologación de tipo	—	Certificado de homologación CE	<i>0 = No 1 = Sí, en caso de que el ensayo se realice con el objetivo de ampliar una homologación de tipo.</i>
4	Tipo de propulsión	—		<i>VMCI puro, VEH-CCE, VEH-SCE.</i>
5	Categoría y clase de vehículo		Anexo I, apéndice 3, punto 0.4	<i>M1 o N1 clases I, II o III.</i>
6	Tipo de encendido		Anexo I, apéndice 3, punto 3.2.1.1	<i>Encendido por chispa o por compresión.</i>
7	Número de cilindros	—	Anexo I, apéndice 3, punto 3.2.1.2	<i>Número; en caso de que no se facilite, el valor por defecto es 4.</i>
8	Carrera del motor	mm	Anexo I, apéndice 3, punto 3.2.1.2.2	
9	Cilindrada del motor	cm ³	Anexo I, apéndice 3, punto 3.2.1.3	
10	Potencia nominal del motor	kW	Anexo I, apéndice 3, punto 3.2.1.8	
11	Velocidad del motor a la potencia nominal del motor	min ⁻¹	Anexo I, apéndice 3, punto 3.2.1.8	<i>Velocidad del motor a la potencia neta máxima.</i>
12	Tipo de combustible	—	Anexo I, apéndice 3, punto 3.2.2.1	<i>Gasóleo/Gasolina/GLP/GN o biometano/etanol (E85)/biodiésel/hidrógeno.</i>
13	Vehículos bicomcombustible	—	Anexo I, apéndice 3, punto 3.2.2.4	<i>0 = No 1 = Sí En caso de vehículos bicomcombustible, deben facilitarse los resultados de los ensayos para ambos tipos de combustible (dos modelos de entrada).</i>

14	Potencia de salida máxima de cada máquina eléctrica (P0, P1, P2, P2 epicicloidal, P3 o P4) (*)	kW	Anexo I, apéndice 3, punto 3.3.1.1.1	VEH-CCE y VEH-SCE.
15	Número de células del REESS	—	Anexo I, apéndice 3, punto 3.3.2.1	VEH-CCE y VEH-SCE.
16	Capacidad de la batería de servicio	Ah	Anexo I, apéndice 3, punto 3.4.4.5	Capacidad de la batería de baja tensión.
17	Tensión nominal del alternador	V	Anexo I, apéndice 3, punto 3.4.4.5	Tensión nominal del alternador (obligatoria para ICEV puro).
18	Dimensiones de los neumáticos (delanteros/traseros)	—	Anexo I, apéndice 3, punto 3.5.7.1, sobre los parámetros del vehículo de ensayo	Código (por ejemplo, P195/55R1685H) de los neumáticos del vehículo de ensayo.
19	Coefficiente de resistencia al avance en carretera F0	N	Anexo I, apéndice 3, punto 3.5.7.1	VH y VL (si procede).
20	Coefficiente de resistencia al avance en carretera F1	N/(km/h)	Anexo I, apéndice 3, punto 3.5.7.1	VH y VL (si procede).
21	Coefficiente de resistencia al avance en carretera F2	N/(km/h) ²	Anexo I, apéndice 3, punto 3.5.7.1	VH y VL (si procede).
22	Tipo de caja de cambios	—	Anexo I, apéndice 3, punto 4.5.1	Automática/Manual/CVT/Epicicloidal.
23	Relaciones internas de la caja de cambios	—	Anexo I, apéndice 3, punto 4.6	Para cada velocidad por separado.
24	Relaciones de transmisión finales	—	Anexo I, apéndice 3, punto 4.6	Si el vehículo dispone de más de una transmisión final, introduzcanse valores para cada velocidad por separado.
25	Valores de margen de seguridad adicional (ASM)	%	Anexo I, apéndice 3, punto 4.6.1.7.1	Notifiquense los valores cuando se utilicen para el cálculo del cambio de velocidades.
26	Ruedas motrices	—	Anexo I, apéndice 4, punto 1.7	Tracción a dos ruedas, tracción a cuatro ruedas.
27	Emisiones de CO ₂ (ciclo mixto) en la condición de consumo de carga	gCO ₂ /km	Anexo I, apéndice 4, punto 2.5.3.2	Únicamente para VEH-CCE. En caso de que se realicen dos o tres ensayos, deben facilitarse todos los resultados.
28	Emisiones de CO ₂ en ciclo mixto ponderadas (medidas)	gCO ₂ /km	Anexo I, apéndice 4, punto 2.5.3.3	Únicamente para VEH-CCE. En caso de que se realicen dos o tres ensayos, deben facilitarse todos los resultados.
29	Emisiones de CO ₂ en ciclo mixto ponderadas (declaradas)	gCO ₂ /km	Anexo I, apéndice 4, punto 2.5.3.3	Únicamente para VEH-CCE.

30	Autonomía solo eléctrica equivalente (EAER) en ciclo mixto	km	Anexo I, apéndice 4, punto 2.5.3.7.2, relativo a la autonomía solo eléctrica equivalente (EAER)	Únicamente para VEH-CCE.
31	Régimen de ralentí del motor	min ⁻¹	Anexo I, apéndice 8a, punto 1.1.2	Régimen de ralentí en caliente.
32	Factores de Willans para ICE de las emisiones de CO ₂	gCO ₂ /MJ	Anexo I, apéndice 8a, punto 1.1.3	Valor con arreglo al cuadro A6.App2/3 utilizado para la corrección RCB.
33	Capacidad del REESS de tracción	Ah	Anexo I, apéndice 8a, punto 1.1.10	VEH-CCE y VEH-SCE.
34	Tipo de tecnología del REESS de tracción	—	Anexo I, apéndice 8a, punto 1.1.10	VEH-CCE y VEH-SCE.
35	Tensión nominal o series temporales del REESS de tracción	V	Anexo I, apéndice 8a, punto 1.1.10	VEH-CCE y VEH-SCE. Valores nominales o de series temporales utilizados para el ensayo (20 Hz).
36	Masa de ensayo	kg	Anexo I, apéndice 8a, punto 1.2.1 para VH y punto 1.3.1 para VL	VH y VL (si procede).
37	Número de ejes dinámicos utilizados durante el ensayo	—	Anexo I, apéndice 8a, punto 2.1	Configuración del dinamómetro de chasis durante el ensayo de tipo 1 (de un eje, de dos ejes) para VH o VL.
38	Intensidad de corriente del alternador (convertidor CC/CC — lado de baja tensión— en el caso de los VEH-SCE y VEH-CCE)	A	Tal como se mide en el ensayo de tipo 1	Conjunto: 1 Hz, resolución 0,1 A, equipo de medición externo sincronizado con el dinamómetro de chasis.
39	Factor de regeneración K _i multiplicativo/aditivo	—	Anexo I, apéndice 8a, punto 2.1.1.2.1	Emisiones de CO ₂ ; en el caso de los vehículos sin sistemas de regeneración periódica, este valor será igual a 1.
40	Valor medido de CO ₂ , fase baja (Low)	gCO ₂ /km	Anexo I, apéndice 8a, punto 2.1.1.2.1	Valor medido no corregido de M _{CO₂,p,1} de la fase baja «Low» (valor en la condición de mantenimiento de carga en el caso de los VEH-SCE y los VEH-CCE).
41	Valor medido de CO ₂ , fase media (Medium)	gCO ₂ /km	Anexo I, apéndice 8a, punto 2.1.1.2.1	Valor medido no corregido de M _{CO₂,p,1} de la fase media «Medium» (valor en la condición de mantenimiento de carga en el caso de los VEH-SCE y los VEH-CCE).
42	Valor medido de CO ₂ , fase alta (High)	gCO ₂ /km	Anexo I, apéndice 8a, punto 2.1.1.2.1	Valor medido no corregido de M _{CO₂,p,1} de la fase alta «High» (valor en la condición de mantenimiento de carga en el caso de los VEH-SCE y los VEH-CCE).
43	Valor medido de CO ₂ , fase extraalta (Extra-High)	gCO ₂ /km	Anexo I, apéndice 8a, punto 2.1.1.2.1	Valor medido no corregido de M _{CO₂,p,1} de la fase extraalta «Extra-High» (valor en la condición de mantenimiento de carga en el caso de los VEH-SCE y los VEH-CCE).

44	Valor medido de CO ₂ (ciclo mixto)	gCO ₂ /km	Anexo I, apéndice 8a, punto 2.1.1.2.1	Valor medido no corregido $M_{CO_2,c,1}$ durante el ciclo completo (valor en la condición de mantenimiento de carga en el caso de los VEH-SCE y los VEH-CCE). En caso de que se realicen dos o tres ensayos, deben facilitarse todos los resultados medidos.
45	Emisiones de CO ₂ medidas y corregidas (ciclo mixto)	gCO ₂ /km	Anexo I, apéndice 8a, punto 2.1.1.2.1	Emisiones de CO ₂ medidas en ciclo mixto de los vehículos H y L después de todas las correcciones aplicables, $M_{CO_2,c,5}$. En caso de que se realicen dos o tres ensayos, deben facilitarse todos los resultados corregidos. En caso de los VEH-CCE y VEH-SCE, debe facilitarse la condición de mantenimiento de carga.
46	Valor declarado de CO ₂	gCO ₂ /km	Anexo I, apéndice 8a, punto 2.1.1.2.1	Valor declarado por el fabricante.
47	Factor de corrección de la familia ATCT	—	Anexo I, apéndice 8a, punto 2.1.1.2.2	Factor de corrección de la familia ATCT (corrección a 14 °C).
48	Consumo de combustible durante el ensayo de tipo 1 registrado en el dispositivo de control del consumo de combustible a bordo (OBFCM)	l	Anexo I, apéndice 8a, punto 2.1.1.3.1	Combustible consumido durante el ensayo (valor en la condición de mantenimiento de carga en el caso de los VEH-SCE y los VEH-CCE). En caso de que se realicen dos y tres ensayos, deben facilitarse todos los resultados.
49	Número índice del ciclo transitorio	—	Anexo I, apéndice 8a, punto 2.1.1.4.1.4	En el caso de los VEH-CCE, indíquese el número índice del ciclo transitorio.
50	Tensión nominal del REESS	V	Anexo I, apéndice 8a, punto 1.1.10	En el caso de las baterías de baja tensión descritas en el anexo XXI, subanexo 6, apéndice 2.
51	Corrección del RCB			¿Corrección realizada? 0 = No 1 = Sí
52	Coefficiente de corrección del RCB	(g/km)/(Wh/km)	Anexo I, apéndice 8a, punto 2.1.1.2.1	VEH-CCE y VEH-SCE.
53	Consumo de combustible	l/100 km	Determinado de conformidad con el anexo XXI, subanexo 7, punto 6, mediante los resultados correspondientes a las emisiones de referencia y a las emisiones de CO ₂ de la etapa 2 del cuadro A7/1	Consumo de combustible no equilibrado del vehículo H del ensayo de tipo 1 y, cuando proceda, del vehículo L. En caso de que se realicen dos o tres ensayos, deben notificarse todos los valores.
54	Tiempo	seg	Tal como se mide en el ensayo de tipo 1	Conjunto: datos del OBD y del dinamómetro de chasis, 1 Hz.

55	Perfil de velocidad (teórico)	km/h	Tal como se aplica en el ensayo de tipo 1	Conjunto: 1 Hz, resolución 0,1 km/h. Si no se aporta este dato, se aplica el perfil de velocidad definido en el anexo XXI, subanexo 1, punto 6, y, en particular, en los cuadros A1/7-A1/9, A1/11, y A1/12.
56	Perfil de velocidad (real)	km/h	Tal como se mide en el ensayo de tipo 1	Conjunto: datos del OBD y del dinamómetro de chasis, 1 Hz y 10 Hz, resolución 0,1 km/h.
57	Marcha (teórica)	—	Tal como se aplica en el ensayo de tipo 1 a partir de los cálculos definidos en el subanexo 2 del anexo XXI	Conjunto: 1 Hz. Obligatorio para vehículos de transmisión manual.
58	Régimen del motor	rpm	Tal como se mide en el ensayo de tipo 1	Conjunto: 1 Hz, resolución 10 rpm del OBD.
59	Temperatura del refrigerante del motor	°C	Tal como se mide en el ensayo de tipo 1	Conjunto: datos del OBD, 1 Hz, resolución 1 °C.
60	Intensidad de corriente de la batería de servicio	A	Tal como se mide en el ensayo de tipo 1	Conjunto: 1 Hz, resolución 0,1 A, equipo de medición externo sincronizado con el dinamómetro de chasis.
61	Carga calculada	—	Tal como se mide en el ensayo de tipo 1	Conjunto: datos del OBD, medición del ensayo, 1 Hz como mínimo (es posible una frecuencia superior, resolución 1 %).
62	Intensidad de corriente del REESS de tracción	A	Tal como se mide en el ensayo de tipo 1	Los valores de las series temporales a 20 Hz utilizados en el ensayo o ensayos se remuestran a 1 Hz. Obligatorio para VEH-SCE y VEH-CCE.
63	Caudal de combustible del motor	g/s	Tal como se mide en el ensayo de tipo 1	Señal instantánea registrada para el ensayo (valor en la condición de mantenimiento de carga en el caso de los VEH-SCE y los VEH-CCE).
64	Caudal de combustible del motor	l/h	Tal como se mide en el ensayo de tipo 1	Ídem.
65	Caudal de combustible del vehículo	g/s	Tal como se mide en el ensayo de tipo 1	Ídem.
66	Curva de potencia a plena carga para ICEV	kW vs. rpm	Declaración del fabricante	La curva de potencia a plena carga en el intervalo de regímenes del motor desde n_{idle} hasta n_{rated} , n_{max} o $n_{dv}(n_{gvmax}) \times v_{max}$, tomando de estos el valor que sea más alto.
67	Estado de carga inicial del REESS de tracción	%	Declaración del fabricante	Estado de carga inicial del REESS de tracción en la condición de mantenimiento de carga (en el caso de los VEH-CCE y los VEH-SCE).

68	Consumo de combustible del motor al ralentí	g/s	Declaración del fabricante	Consumo de combustible al ralentí en caliente.
69	Potencia máxima del alternador	kW	Declaración del fabricante	
70	Eficiencia del alternador	—	Declaración del fabricante	Valor por defecto = 0,67.
71	Convertidor de par	—	Declaración del fabricante	0 = No, 1 = Sí. ¿Utiliza el vehículo un convertidor de par?
72	Marcha de ahorro de combustible en caso de transmisión automática	—	Declaración del fabricante	0 = No, 1 = Sí.
73	Turbo o supercargador	—	Declaración del fabricante	0 = No 1 = Sí. ¿Está equipado el motor con algún tipo de sistema de carga?
74	Arranque-parada	—	Declaración del fabricante	0 = No 1 = Sí. ¿Tiene el vehículo un sistema de arranque-parada?
75	Recuperación de la energía de frenado	—	Declaración del fabricante	0 = No 1 = Sí. ¿Tiene el vehículo tecnologías de recuperación de energía?
76	Actuación variable de las válvulas	—	Declaración del fabricante	0 = No 1 = Sí. ¿Presenta el motor una actuación variable de las válvulas?
77	Gestión térmica	—	Declaración del fabricante	0 = No 1 = Sí. ¿Tiene el vehículo tecnologías que gestionen activamente la temperatura de la caja de cambios?
78	Inyección directa/ Inyección de combustible por lumbreras	—	Declaración del fabricante	0 = inyección de combustible por lumbreras 1 = inyección directa.
79	Mezcla pobre	—	Declaración del fabricante	0 = No 1 = Sí. ¿Utiliza el motor mezcla pobre?
80	Desactivación del cilindro	—	Declaración del fabricante	0 = No 1 = Sí. ¿Utiliza el motor un sistema de desactivación del cilindro? En caso afirmativo, facilítense las relaciones de los cilindros activos.
81	Recirculación de los gases de escape	—	Declaración del fabricante	0 = No 1 = Sí. ¿Tiene el vehículo un sistema externo de recirculación de los gases de escape?
82	Filtro de partículas	—	Declaración del fabricante	0 = No 1 = Sí. ¿Tiene el vehículo un filtro de partículas?
83	Reducción catalítica selectiva	—	Declaración del fabricante	0 = No 1 = Sí. ¿Tiene el vehículo un sistema de reducción catalítica selectiva?
84	Catalizador de almacenamiento de NO _x	—	Declaración del fabricante	0 = No 1 = Sí. ¿Tiene el vehículo un catalizador de almacenamiento de NO _x ?

85	Configuración del vehículo híbrido (P0, P1, P2, P2 epicicloidal, P3 o P4) (*)	—	Declaración del fabricante	<i>¿Dispone el vehículo de una máquina eléctrica utilizada para la propulsión del vehículo y la generación de energía eléctrica en la posición P0, P1, P2, P2 epicicloidal, P3 o P4, o una combinación de estas?</i>
86	Par de salida máximo de cada máquina eléctrica (P0, P1, P2, P2 epicicloidal, P3 o P4) (*)	Nm	Declaración del fabricante	
87	Con respecto a cada máquina eléctrica, la relación entre su velocidad de rotación y la velocidad de rotación de referencia (P0, P1, P2, P2 epicicloidal, P3 o P4) (*)	—	Declaración del fabricante	
88	Función de conducción a vela con el motor en marcha	—	Declaración del fabricante	<i>Sí/No. ¿Tiene el vehículo una función de conducción a vela con motor al ralentí (que permite que el motor funcione al ralentí durante la conducción a vela con el fin de ahorrar combustible)?</i>
89	Función de conducción a vela con el motor apagado	—	Declaración del fabricante	<i>Sí/No. ¿Tiene el vehículo una función de conducción a vela con parada de motor (que permite que el motor se pare durante la conducción a vela con el fin de ahorrar combustible)?</i>
90	El vehículo está incompleto	—	Declaración del fabricante	<i>0 = No 1 = Sí. ¿Está el vehículo incompleto?</i>
91	Masa del vehículo en orden de marcha	kg	Anexo I, apéndice 4, punto 1.1	<i>MRO en el caso de los VH y VL (si procede).</i>
92	Velocidad limitada del vehículo	km/h	Anexo I, apéndice 8a, punto 1.2.3, relativo a los parámetros de selección del ciclo	<i>Indíquese si se ha utilizado la velocidad limitada (y el valor) durante el ensayo de tipo 1 en el caso de VH y VL (si procede).</i>
93	Velocidad máxima del vehículo	km/h	Anexo I, apéndice 8a, punto 1.2.3, relativo a los parámetros de selección del ciclo	<i>Indíquese la velocidad máxima del vehículo en el caso de VH y VL (si procede).</i>
94	Información adicional para el cálculo del cambio de velocidades	min ⁻¹	Anexo I, apéndice 8a, punto 1.2.4, relativo al punto de cambio de marcha	<i>Únicamente en el caso de vehículos de transmisión manual. Información sobre $n_{\text{min_drive}}$.</i>

(*) P0: la máquina eléctrica está conectada a la correa de servicio del motor, por lo que el régimen del motor es su régimen de referencia.
P1: la máquina eléctrica está conectada al cigüeñal, por lo que el régimen del motor es su régimen de referencia.

P2: la máquina eléctrica está montada inmediatamente antes de la transmisión (caja de cambios o transmisión variable continua), por lo que la velocidad de entrada de la transmisión es su velocidad de referencia.

P2 epicicloidal: la máquina eléctrica está conectada al engranaje epicicloidal que no está conectado al motor de combustión interna ni a los lados de la transmisión final, aquí denominados eje epicicloidal. En este caso, la relación de velocidades que debe especificarse es la relación entre la velocidad de la máquina eléctrica y la velocidad de rotación del eje epicicloidal (velocidad de referencia), que refleja el efecto de multiplicación/reducción de la velocidad de un engranaje reductor.

P3: la máquina eléctrica está montada inmediatamente antes de la transmisión final de un eje propulsor, por lo que su velocidad de referencia es la velocidad de rotación de entrada de la transmisión final (esto incluye las máquinas eléctricas instaladas en el engranaje epicicloidal en el lado de la transmisión final). Un vehículo puede tener hasta dos máquinas P3 [una para el eje delantero (P3a) y otra para el eje trasero (P3b)].

P4: la máquina eléctrica está montada después de la transmisión final, por lo que la velocidad de las ruedas es su velocidad de referencia. Un vehículo puede tener hasta cuatro motores P4 (uno para cada rueda, donde P4a corresponde a las ruedas delanteras y P4b, a las traseras).
