

OBFCM

(On Board Fuel Consumption Meters)

Förslag steg 2 insamling och rapportering av data

CO₂ utsläppsmål

Lätta lastbilar

Personbilar

2017: 175 g/km^m

2020: 147 g/km^m

CO₂ utsläppsmål

- Kompletteras med övervakning av verklig CO₂
- Införs i två steg
- Steg 1
 - Standardiserad förbrukningsmätare
 - Del av OBD standard
- Steg 2
 - Insamling och analys av data
- (Steg 3
 - Korrigera deklarerade CO₂ värden)

OBFCM steg 1

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) 2017/1151

av den 1 juni 2017

om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008

OBFCM steg 1

Artikel 4a

Krav för typgodkännande avseende anordningar för övervakning av förbrukning av bränsle och/eller elenergi

Tillverkaren ska säkerställa att följande fordon av kategorierna M1 och N1 är utrustade med en anordning för att fastställa, lagra och tillhandahålla uppgifter om den mängd bränsle och/eller elektrisk energi som används för att driva fordonet.

1. Fordon med endast förbränningsmotorer och icke externt laddbara hybridfordon som uteslutande drivs med mineraldiesel, biodiesel, bensin, etanol eller någon kombination av dessa bränslen.
2. Externt laddbara hybridfordon som drivs med el och något av de bränslen som anges i punkt 1.

Anordningen för att övervaka förbrukningen av bränsle och/eller elenergi ska överensstämma med kraven i bilaga XXII.

Artikel 15

Nya typer Övergångsbestämmelser

9. Med verkan från och med den 1 januari 2020 när det gäller fordon som avses i artikel 4a av kategorierna M1 och N1, klass I, och från och med den 1 januari 2021 när det gäller fordon som avses i artikel 4a av kategori N1, klasserna II och III, ska de nationella myndigheterna, av skäl som hänför sig till utsläpp eller bränsleförbrukning, vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av nya fordonstyper som inte uppfyller kraven i artikel 4a.

Med verkan från och med den 1 januari 2021 när det gäller fordon som avses i artikel 4a av kategorierna M1 och N1, klass I, och från och med den 1 januari 2022 när det gäller fordon som avses i artikel 4a av kategori N1, klasserna II och III, ska de nationella myndigheterna förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av nya fordon som inte uppfyller kraven i den artikeln.

Registrering av nya fordon

OBFCM steg 2

Real-world CO₂ emissions monitoring (1)

- Article 12 of Regulation (EU) 2019/631
- Objective: ensure the effectiveness of the emission standards by
 - Monitoring how the 'gap' between type-approval and real-world emissions/fuel consumption evolves over time
- WLTP Regulation (EU) 2017/1151
 - All new cars (2021-) and vans (2021/2022-) have to be equipped with standardised on-board fuel/energy consumption monitoring devices (OBFCM),
 - Amount of fuel consumed and total distance driven are measured and stored on board
 - Unrestricted physical read-out of the data via OBD reader

OBFCM steg 2

Real-world CO₂ emissions monitoring (2)

- Step 1 – ensure that data is available for 2023 report by using readily available data sources:
 - Manufacturers
 - Periodical technical inspections
- **→ Articles 9 to 11 of the draft implementing Regulation**
- Step 2 – looking into different options, incl. ‘over-the-air’ data transfer with the aim of covering the entire vehicle fleet – studies on-going

OBFCM steg 2

Reporting by Member States

- More than one source of data – balanced approach
- Real-world OBFCM data to be retrieved at periodic roadworthiness tests
- Member States to report real-world data together with VINs to the European Environment Agency as **soon as it becomes available**, starting with new cars and vans class 1 registered in 2021, and class 2 and 3 vans registered in 2022
- Over time the complete EU fleet should be covered

OBFCM steg 2

- (8) The data reported by manufacturers may only cover a part of the entire vehicle fleet in the Union, and should be complemented by real-world CO₂ emissions and fuel or energy consumption data collected from other reliable sources. Member States should therefore ensure that real-world CO₂ emissions and fuel and energy consumption values stored on-board the vehicles are collected during the periodic roadworthiness tests performed in accordance with Directive 2014/45/EU of the European Parliament and of the Council⁵. Such data would become available to the Commission gradually, taking into account that the requirements for when vehicles shall undergo such tests differ between Member States, but the data should eventually cover the entire Union light-duty vehicle fleet.
- (9) Real-world data should be reported by manufacturers and Member States throughout the lifetime of a vehicle on the basis of the vehicle's identification number (VIN). It should, however, be stressed that the data is not to be published with regard to individual vehicles, but only as aggregated datasets. VINs should not be made public and should only be maintained by the Commission and the EEA for the purpose of the data processing.

OBFCM steg 2

Article 10

Reporting of real-world data by Member States

1. Member States shall ensure that the entities responsible for carrying out periodic roadworthiness tests in accordance with Directive 2014/45/EU retrieve and record real-world data from passenger cars and light commercial vehicles with a first registration date starting in accordance with the following:
 - (a) For all M1 and N1 class I vehicles from 1 January 2021;
 - (b) For all N1 class II and III vehicles from 1 January 2022.

The data shall be retrieved via the on-board diagnostics serial port every time the vehicle undergoes a roadworthiness test.

2. Member States shall report the real-world data referred to in paragraph 1, as specified in Table 1 of the Annex, by 1 April in the following year, starting on 1 April 2022. The data shall be uploaded on the Central Data Repository of the EEA.

OBFCM steg 2

- Lagstiftningsförslag presenterat i kommittén
- Planerat antagande av förslaget i slutet av året
- Enligt förslaget tillämpas på fordon som registreras från 1 januari 2021
 - Första besiktning efter 3 till 4 år
 - Vissa fordon besiktas redan efter 1 år, det vill säga 2022

Questions:

1. Can existing data flows from technical inspection entities be used to transfer real-world data to the national reporting authority, or do new data transfer systems have to be set up?
2. Some vehicles (taxis, light commercial vehicles, rental cars) undergo roadworthiness tests already after one year in-service: Is it possible to retrieve real world fuel consumption data for those vehicles and report that to the Commission, i.e. most likely starting from early 2022? If not, when is the earliest date on which such data can be (a) retrieved and (b) reported?
3. To what extent are technical inspection entities equipped with OBD scan tools? If OBD scan tools are available, do they have to be replaced or is a software up-date sufficient in order to allow them to be used for retrieving OBFCM fuel consumption data?