

Специален доклад

Намаляване на емисиите на въглероден диоксид от леките пътнически автомобили —

процесът набира скорост, но се очакват предизвикателства по пътя напред



ЕВРОПЕЙСКА
СМЕТНА
ПАЛАТА

Съдържание

	Точки
Кратко изложение	I—X
Въведение	01—12
Емисии на CO₂ от леки пътнически автомобили	01—03
Действия на ЕС и държавите членки за намаляване на емисиите на CO₂	04—09
Обобщено представяне на системите на ЕС, чиято цел е да осигурят надеждни данни за емисиите на CO₂ от нови превозни средства	10—12
Обхват и подход на одита	13—16
Констатации и оценки	17—68
Липсва достатъчно увереност за точността на стойностите на CO₂, декларирани от производителите в сертификатите за съответствие	17—29
Слабости при проверките на стойностите на CO ₂ , декларирани от производителите	18—23
Данните от тестовете за емисии на замърсители не са използвани за оценка на риска от неточни стойности за емисиите на CO ₂	24—29
Процесът на събиране и проверка на данни за емисиите на CO₂ от нови автомобили подобрява качеството на данните, но е продължителен	30—46
Системите за събиране и проверка на данни в държавите членки не предоставят достатъчна увереност за качеството на данните	31—35
Предварителните данни се публикуват своевременно, но събирането и проверката им е бавен процес	36—40
Равняването на предварителните данни с производителите подобрява качеството им, но забавя публикуването на окончателните данни	41—44
Комисията е изчислила правилно различните елементи на стандартите за ефективност на CO ₂	45—46

Поставянето на по-високи цели и прилагането на различни стимули са допринесли за това електрическите превозни средства да станат основен източник на намаляване на емисиите на CO₂, но остават предизвикателства в бъдеще	47—68
До 2020 г. са намалели само емисиите, измерени в лабораторни условия, но не и тези в реални условия на движение	48—52
Електрическите автомобили допринасят най-много за намаляване на средните емисии на CO ₂ , измерени в действителни условия	53—57
Условията в регламента са помогнали на производителите да постигнат целите, но са имали неблагоприятно въздействие върху емисиите на CO ₂	58—62
Предизвикателства пред постигането на целите на ЕС в областта на климата	63—68
Заклучения и препоръки	69—78

Приложения

Приложение I — Основни законодателни актове, свързани с Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили

Приложение II — Данни за изпитванията за замърсяване на въздуха от превозните средства в движение в трите посетени държави членки през 2020—2022 г.

Приложение III — Основни разлики между процедурите за изпитване по NEDC и WLTP

Съкращения

Речник на термините

Отговори на Комисията и ЕАОС

Хронология

Одитен екип

Кратко изложение

I Въпреки че през последните 30 години Европейският съюз е успял да намали емисиите на парникови газове в много области, емисиите на въглероден диоксид от транспортния сектор продължават да нарастват. През 2021 г. те представляват 23 % от общите емисии на парникови газове в ЕС, като повече от половината от тях са от леки пътнически автомобили.

II Регламентът за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили (наричан по-нататък „Регламент относно емисиите на CO₂ от леките автомобили“) е основната мярка на ЕС за намаляване на емисиите на въглероден диоксид, отделяни от новите автомобили. От 2010 г. с него се определя обща за ЕС цел за средни емисии по отношение на новите превозни средства, а от 2012 г. се определят конкретни цели за емисиите за всеки производител.

III Настоящият доклад предоставя възможност да се види по-ранното прилагане на Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили по отношение на новите пътнически автомобили, който е променен значително през 2019 г. С констатациите и препоръките си Европейската сметна палата (ЕСП) цели да предостави информация на Комисията и заинтересованите страни, с цел да се прилага по-ефикасно и ефективно регламентът за намаляване на емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и да се спомогне за постигане на целите на ЕС в областта на климата за 2030 г. и 2050 г.

IV От 2020 г., 11 години след като първият Регламент относно емисиите на CO₂ от леките автомобили влиза в сила, емисиите на CO₂ от нови леки автомобили са започнали да намаляват съществено. Това се дължи основно на нарасналото използване на електрически превозни средства, докато емисиите на CO₂ от автомобилите с двигатели с вътрешно горене, измерени в реални условия, не са намалели. Въпреки че данните за емисиите на CO₂ от леките автомобили са събрани и проверени от Комисията в съответствие с регламента, в началото на процеса липсва достатъчно увереност относно точността на декларираните данни за емисиите на CO₂ от страна на производителите в сертификатите за съответствие на новите автомобили.

V Съществуват две причини за тази недостатъчна увереност. На първо място, органите по одобряване на типа на превозните средства в две от трите посетени държави членки не са извършили необходимите проверки на производителя, а Комисията разполага само с ограничена информация за тези проверки. На второ място, Комисията не е използвала информацията относно емисиите на CO₂ от тестовете за емисии на замърсители, за да оцени риска от неточност на стойностите на CO₂. ЕСП отбелязва, че не съществува правно изискване за използването на тази информация.

VI ЕСП установи закъснения при подаването на данните за 2020 г. от държавите членки и установи недостатъци, които са повлияли на пълнотата и точността на данните. Продължителният обмен на информация между Европейската агенция за околна среда и държавите членки е причина равняването на данните да бъде тромав процес. Въпреки това предварителните данни се публикуват своевременно от Комисията. Последващото им равняване с производителите е подобрило като цяло пълнотата и точността на данните. Целият процес обаче продължава твърде дълго и окончателните данни за 2020 г. в крайна сметка се публикуват почти една година след нормативно установения краен срок. ЕСП може да потвърди изчисленията на Комисията за средните емисии за ЕС и за производителите, целите и таксите за извънредно количество емисии.

VII В периода 2009—2019 г. действителните средни емисии от новите автомобили не са намалели, главно защото производителите са се съсредоточили върху намаляване на емисиите, измерени в лабораторни условия, а не при реални условия на движение. През 2017 г. за новите превозни средства от одобрен тип е въведен задължителен нов цикъл на лабораторни изпитвания, който отразява по-добре реалните условия на движение. Това е отстранило успешно множество пропуски, създадени при предишния цикъл на изпитване, и е намалило разликата между измерените в лабораторни условия и действителните емисии. От 2022 г. насам Комисията събира информация за действителните емисии от бордовите уреди за измерване на разхода на гориво, монтирани в новите превозни средства. Така тя разполага с информация за мащаба на разликата между емисиите, измерени в лабораторни и в реални условия за новите превозни средства, регистрирани от 2021 г. нататък, и ще може да следи дали тази разлика се увеличава отново.

VIII От 2020 г., когато са въведени по-високи цели за емисиите, ЕСП констатира, че Регламентът относно емисиите на CO₂ от леките автомобили е допринесъл положително за намаляването на действителните емисии от нови превозни средства, главно поради по-засиленото използване на електрически превозни средства. В същото време емисиите от нови превозни средства с вътрешно горене и хибридни автомобили с възможност за включване към електрическата мрежа остават проблемна област.

IX ЕСП счита, че целите за намаляване на емисиите на CO₂ за новите леки пътнически автомобили и амбициите на ЕС в областта на климата до 2030 г. не са достатъчно добре съгласувани. Основното предизвикателство пред постигането на целите за намаляване на емисиите за 2030 г. и след това ще бъде да се осигури достатъчно потребление на превозни средства с нулеви емисии. По-специално, ще бъде важно да се обърне внимание на достъпността на електрическите превозни средства, да се създаде достатъчна инфраструктура за зареждането им и да се осигури снабдяването със суровини за производството на батерии.

X ЕСП препоръчва Комисията:

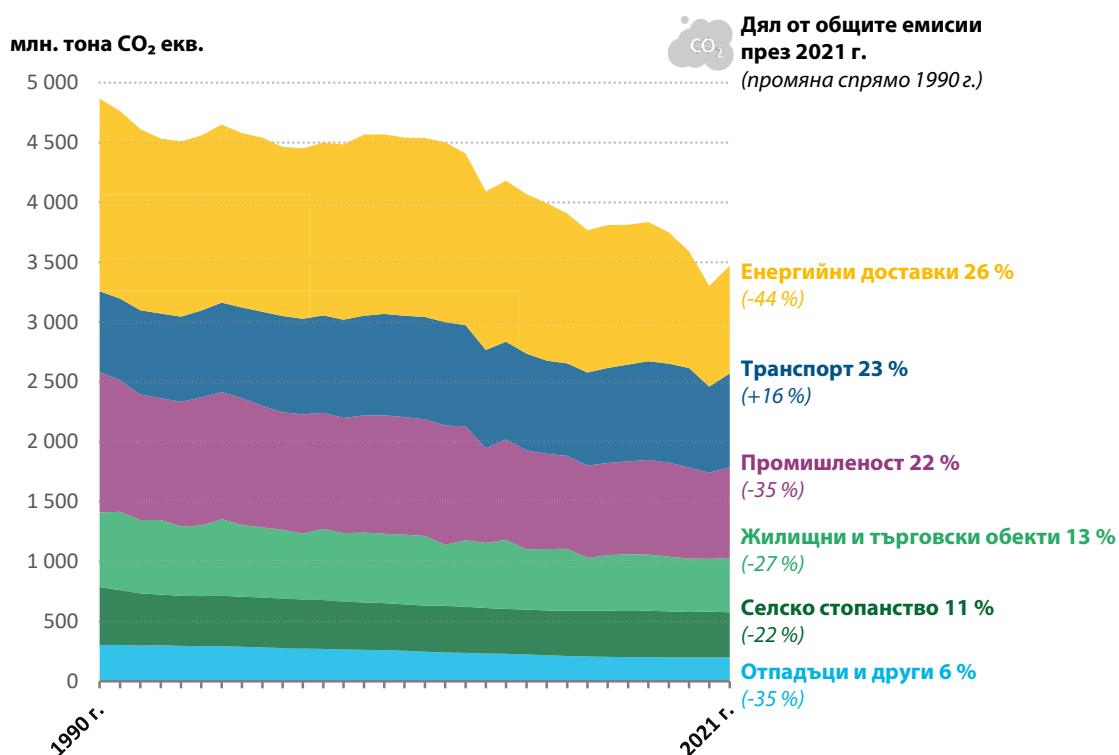
- да повиши нивото на увереност, че емисиите на CO₂ от превозните средства съответстват на нивата, декларирани от производителите в сертификатите за съответствие;
- да използва в по-голяма степен електронни инструменти за събирането и проверката на данни от автомобилите;
- да пренасочи целите за намаляване на емисиите на CO₂, за да се обърне внимание на ключовите елементи, които влияят върху емисиите на CO₂ от новите леки автомобили.

Въведение

Емисии на CO₂ от леки пътнически автомобили

01 През 2021 г. емисиите на въглероден диоксид (CO₂) от транспорта възлизат на почти 23 % от емисиите на парникови газове в Европейския съюз (ЕС-27), което представлява вторият по големина източник на тези емисии след енергийните доставки¹. В ЕС транспортът остава единственият икономически сектор, в който общото ниво на емисиите не е намаляло от 1990 г. насам (*фигура 1*).

Фигура 1 — ЕС-27: емисии на парникови газове по сектори (1990 — 2021 г.)



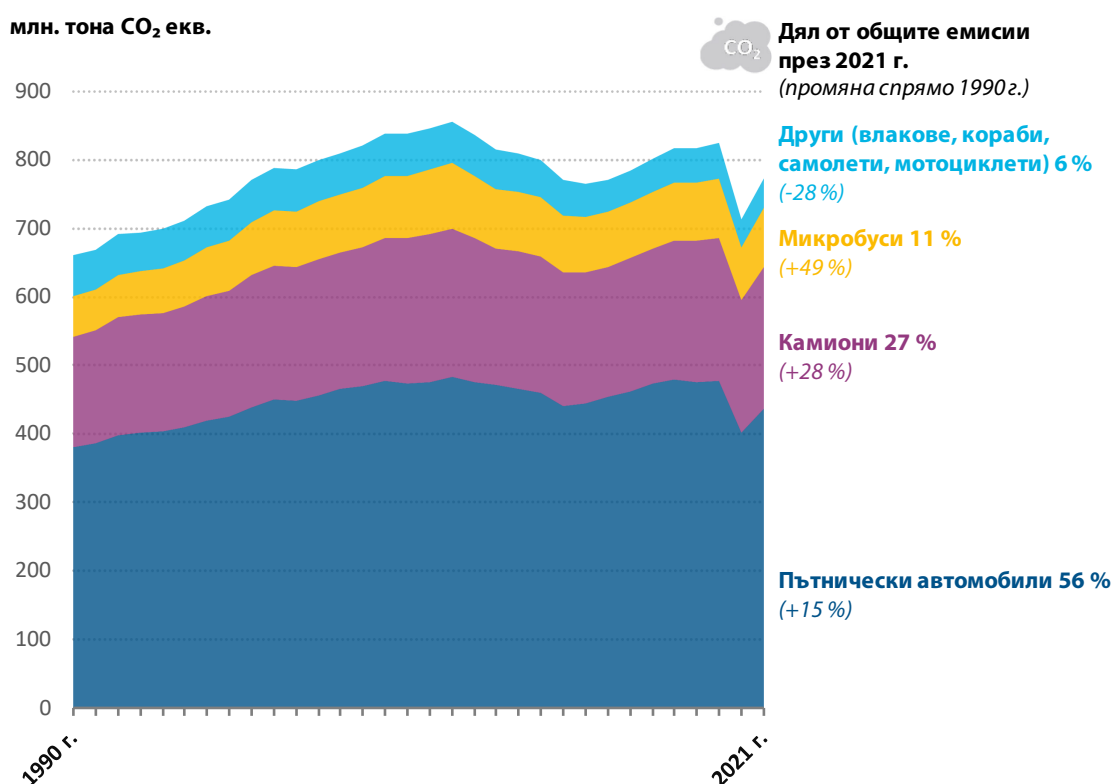
Забележка: Емисиите от транспорта не включват емисиите от международната авиация и корабоплаването.

Източник: ЕСП въз основа на ЕАОС (Приложение за преглед на данните за парниковите газове 22 юни 2023 г.).

¹ ЕАОС, Приложение за преглед на данните за парниковите газове, 22 юни 2023 г.

02 Емисиите на въглероден диоксид от леките пътнически автомобили представляват 56 % от общото количество емисии, генерирани от транспорта през 2021 г.² На **фигура 2** е показано, че емисиите от леките пътнически автомобили са се увеличили в сравнение с равнищата от 1990 г., с изключение на единични спадове, предизвикани от икономически кризи, като например пандемията от COVID-19 през 2020 г.

Фигура 2 — ЕС-27: Емисии на CO₂ от транспорта — разбивка за периода 1990—2021 г.



Източник: ЕСП въз основа на ЕАОС (Приложение за преглед на данните за парниковите газове, 18 април 2023 г.).

² ЕАОС, Приложение за преглед на данните за парниковите газове, 22 юни 2023 г.

03 Във *фигура 3* са представени основните фактори, които влияят на емисиите на CO₂ от леки автомобили.

Фигура 3 — Основни фактори, които влияят на емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили



Източник: ЕСП въз основа на данни на Евростат и *Odyssee-Mure*.

Действия на ЕС и държавите членки за намаляване на емисиите на CO₂

04 ЕС подписа Протокола от Киото през 1997 г. Той се ангажира да намали емисиите си на парникови газове с 20 % до 2020 г., като за референтна година по отношение на нивата на емисиите е приета 1990 г. През 2015 г. ЕС се присъедини към Парижкото споразумение с цел ограничаване на глобалното затопляне до „доста под“ 2°C, а по възможност дори до 1,5°C в сравнение с равнищата от предииндустриалния период.

05 За ЕС задължението, произтичащо от Парижкото споразумение, е изразено чрез междинната цел на ЕС за намаляване на емисиите до 2030 г., която първоначално е определена на 40 %. След приемането на [Европейския закон за климата](#) през 2021 г. тази цел е увеличена на 55 %. С този закон е определена и обвързваща цел на ЕС за „нулеви нетни“ емисии на парникови газове до 2050 г.

06 На *фигура 4* са представени обобщено основните мерки на равнището ЕС и държавите членки за намаляване на емисиите на CO₂ от леките автомобили.

Фигура 4 — Ключови мерки за намаляване на емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили

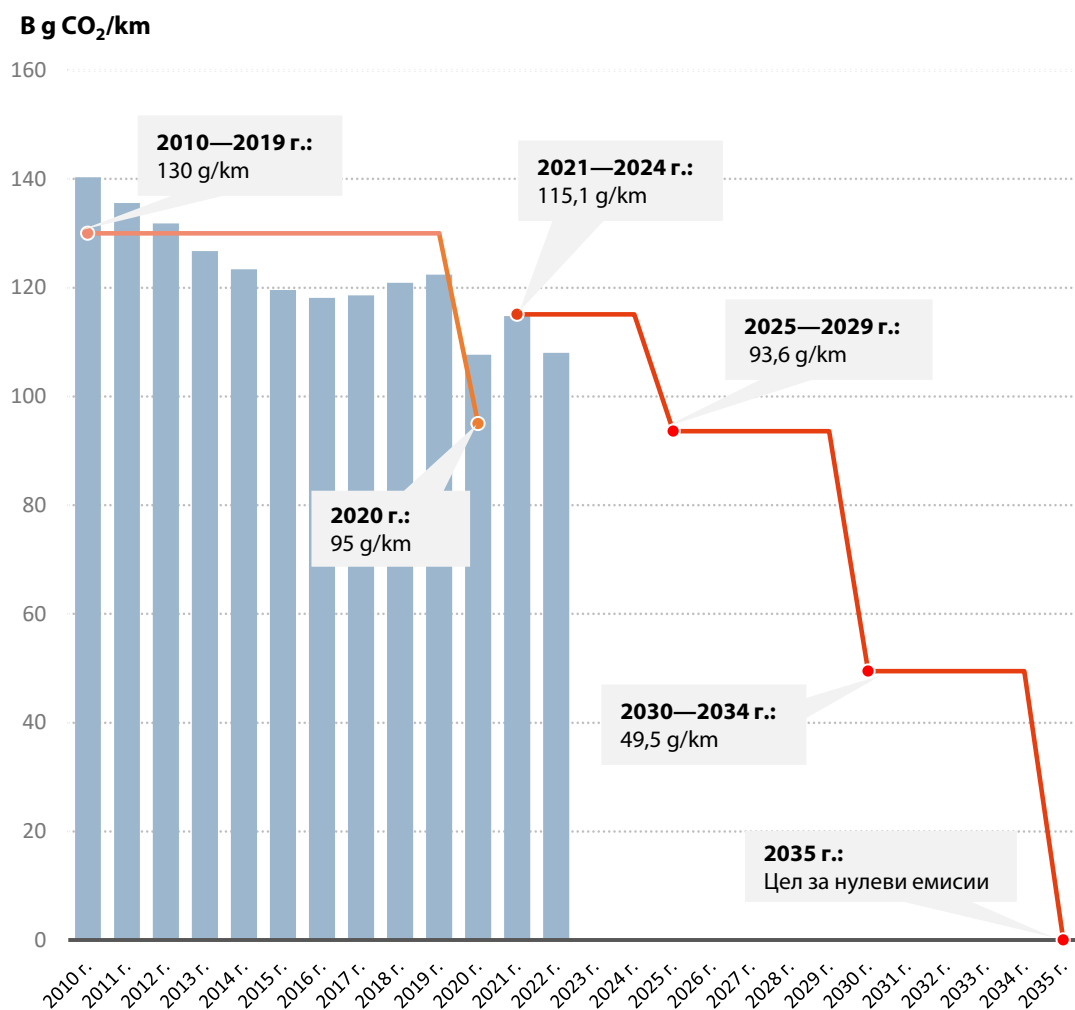
	 Мерки на равнище ЕС	 Национални мерки
Пряко въздействие	<ul style="list-style-type: none"> • Регламент относно емисиите на CO₂ от леките автомобили • Директива за енергията от възобновяеми източници • Регламент за инфраструктурата за алтернативни горива • Новата Директива за СТЕ на ЕС (приложима от 2027 г.) 	<p>Данъци или субсидии, напр.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • субсидии за превозни средства с нулеви емисии • данък върху изкопаемите горива • данък върху регистрацията на превозни средства с двигатели с вътрешно горене • годишен пътен данък за превозни средства
Непряко въздействие	<p>Процент на съфинансиране за</p> <ul style="list-style-type: none"> • велоалеи, железопътни мрежи • инфраструктура за зареждане на електрически автомобили • други подобрения в обществения транспорт 	<p>Същите като тези на ЕС, плюс</p> <ul style="list-style-type: none"> • безплатен или евтин обществен транспорт • субсидии за закупуване на велосипеди • споразумения за работа от разстояние

Източник: ЕСП.

07 Регламентът за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили е основният законодателен акт на равнището на ЕС за намаляване на емисиите на CO₂ от нови автомобили. Той е приет през 2009 г., като през 2019 г. са въведени значителни промени (вж. [приложение I](#)). Регламентът се прилага в 27-те държави — членки на ЕС, както и в Исландия (от 2018 г.), Норвегия (2019 г.) и Обединеното кралство (до 2020 г.), наречени по-надолу общо „докладващи държави“. В него не се предвижда финансиране от ЕС. С регламента се определя целева стойност по отношение на автомобилния парк на ЕС за средните емисии на CO₂ от новорегистрирани автомобили от 2010 г. насам. От 2012 г. се определят конкретни цели за емисиите за всеки производител или група производители. Ако не бъдат постигнати конкретните цели за емисиите, производителите следва да заплащат такса за извънредно количество емисии. С течение на времето целите за емисиите от автомобилния парк на ЕС и конкретните цели за емисиите стават все по-амбициозни, като се очаква целите за нулеви емисии да влязат в сила от 2035 г. Основата, на която се определят тези цели, се е променила — от изпитвателната процедура „Нов европейски цикъл на движение“ (NEDC) до „Хармонизирана в световен мащаб процедура за изпитване на леки превозни средства“ (WLTP) през 2021 г. На

фигура 5 са показани целите за емисиите от автомобилния парк на ЕС и средните емисии на CO₂ от нови автомобили от 2010 г. насам³.

Фигура 5 — Цели на ЕС и измерени в лабораторни условия средни емисии на CO₂ от нови автомобили



Общоевропейски цели за средни емисии на CO₂ на новорегистрираните превозни средства:

— Нов европейски цикъл на движение (NEDC):

— Хармонизирана в световен мащаб процедура за изпитване на лекотоварни превозни средства (WLTP)



Средни стойности на емисиите на CO₂ от нови автомобили, измерени в лабораторни условия

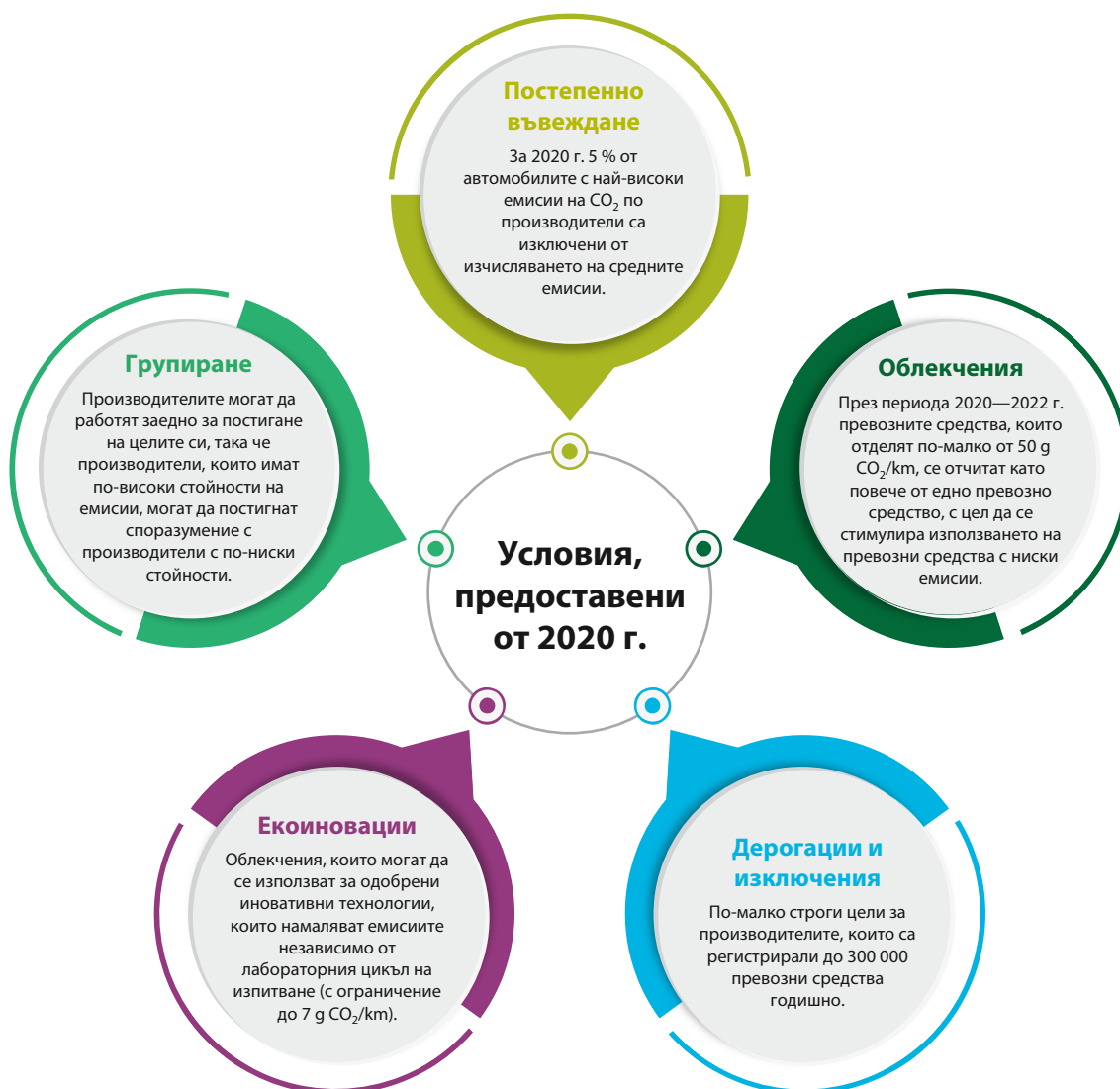
Източник: ЕСП въз основа на ЕАОС, JRC и регламентите относно емисиите на CO₂ от леките автомобили (ЕО).

³ Регламент (ЕО) № 443/2009 и Регламенти (ЕС) 2019/631 и 2023/851.

08 За целите на Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили тези емисии за отделния автомобил се основават на измервания, извършени при стандартизирани условия в лаборатория, за разлика от емисиите, измерени в реални условия на движение. Това означава, че е възможно да се сравняват получените стойности на CO₂ за различни модели автомобили. Емисиите на CO₂, измерени в реални условия, обаче обикновено са по-високи от емисиите, измерени в лаборатория. В реални условия емисиите зависят от фактори като поведението на водача, външната температура, трафика, надморската височина/наклона, както и използването на функции, за които се използва енергия (напр. фарове, вентилация).

09 Целта на Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили е да се стимулира автомобилостроителната индустрия да намалява количеството на емисиите от новите автомобили. Производителите могат да направят това, като произвеждат автомобили с по-ниска консумация на гориво (дизел или бензин), автомобили с нулеви емисии (например електрически автомобили) или комбинация от двете технологии (напр. хибридни автомобили с възможност за включване към електрическата мрежа). В процеса на преговорите по Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили са въведени определени условия, за да могат производителите по-лесно и с по-малко разходи да постигнат своите конкретни цели за емисиите (*фигура 6*).

Фигура 6 — Условия, предоставени на производителите



Източник: ЕСП въз основа на Регламент (ЕС) 2019/631.

Обобщено представяне на системите на ЕС, чиято цел е да осигурят надеждни данни за емисиите на CO₂ от нови превозни средства

10 Преди нов модел автомобил да може да бъде продаван в ЕС, производителят трябва да го представи за „одобряване на типа превозно средство“, което удостоверява, че прототипът на автомобила отговаря на повече от 70 изисквания на ЕС за безопасност, опазване на околната среда и технически изисквания⁴. Скандалът „Дизелгейт“ от 2015 г.⁵ подтикна ЕС да направи промени в рамката на ЕС за одобряване на типа на нови превозни средства, за да се гарантира, че превозните средства в движение функционират като превозни средства от одобрен тип по отношение на замърсяването на въздуха и емисиите на CO₂. Промените са свързани главно с увеличаване на правомощията на Комисията, въвеждане на по-подробни изисквания за одобряване на типа на превозните средства и проверка на наскоро произведените и намиращите се в движение леки автомобили.

11 На *фигура 7* са описани елементите от рамката на ЕС за одобряване на типа на превозните средства, с които се следи за това, че емисиите на CO₂ от превозните средства, измерени в лабораторни условия, съответстват на стойностите, посочени в сертификатите за съответствие. Сертификатите за съответствие се изискват при първоначалната регистрация на превозното средство. С тази рамка от проверки и изпитвания следва да се предостави увереност по отношение на данните, включени в сертификатите за съответствие, които след това се използват за определяне на средните емисии на CO₂ на новите превозни средства за целите на Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили.

⁴ Вж. приложение II от [Регламент \(ЕС\) 2018/858](#) на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).

⁵ Вж. Информационно-аналитичен документ на ЕСП [„Отговорът на ЕС на скандала „Дизелгейт“](#), 2019 г.

Фигура 7 — Рамка на ЕС за одобряване на типа на превозните средства

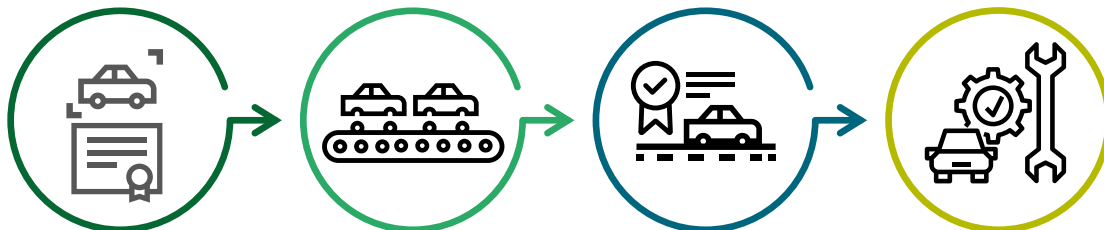
Производител

Представя **документация за одобряване на типа на превозното средство** за новите модели превозни средства

Следи за това **произведените превозни средства да отговарят на характеристиките за безопасност и емисии** на одобрения тип превозно средство

Издава **сертификат за съответствие за новите модели превозни средства** (в електронен или хартиен формат) и следи **включената информация да бъде точна и пълна**

Следи за това технически изрядно поддържаните **превозни средства в движение да имат същото количество емисии на CO₂** като одобрения тип



Орган по одобряване на типа на превозните средства в държавата членка

Издава **европейски сертификат за одобряване на типа на превозното средство** за новите модели превозни средства

Сертифицира въведените от производителя мерки за управление на качеството при производството на нови превозни средства, които включват:

- проверка дали е извършен минималният брой изпитвания на новопроизведени превозни средства
- физическо присъствие на поне едно изпитване на производителя на всеки три години
- проверка дали информацията в сертификатите за съответствие е правилна и пълна (одит на системата и проверка на извадка от сертификати за съответствие)

От 2024 г. нататък и въз основа на извадка органът по одобряване на типа на превозните средства **проверява дали емисиите на CO₂ на превозните средства, които вече са в движение, са същите като тези на превозните средства от одобрения тип** (подготвя се законодателство за т.нар. проверка на емисиите на CO₂ на коли в експлоатация)

Европейска комисия

Наблюдава работата на органите по одобряване на типа на превозните средства и популяризира примерите на добри практики чрез:

- редовни срещи с органите по одобряване на типа на превозните средства; и
- оценка на прилагането на законодателството от органите по одобряване на типа на превозните средства

Източник: ЕСП.

12 Във **фигура 8** е разгледана системата за годишно събиране, проверка и публикуване на данни за новорегистрирани превозни средства във връзка с емисиите на CO₂, както е посочено в Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили. В нея също така са включени ролите и отговорностите на различните участници, които са част от системата. Тя се основава на системата, описана във **фигура 7**, тъй като по-голямата част от събраната информация се извлича от сертификатите за съответствие.

Фигура 8 — Система за годишно събиране, проверка и публикуване на данни за новорегистрирани превозни средства във връзка с емисиите на CO₂



Източник: ЕСП.

Обхват и подход на одита

13 Интересът на европейските граждани към действията на ЕС в областта на климата беше основната причина за одита на ЕСП. Настоящият доклад предоставя възможност да се види по-ранното прилагане на Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили по отношение на новите пътнически автомобили, който е променен значително през 2019 г. Повечето от проверените правни разпоредби, които бяха в сила през периода на одита (2020—2022 г.), ще продължат да се прилагат и след изменението през 2023 г. Констатациите и препоръките в доклада следва да предоставят информация на Комисията и заинтересованите страни, която да спомогне за по-ефикасното и по-ефективно прилагане на регламента с цел намаляване на емисиите на CO₂ и за постигането на амбициозните цели на ЕС в областта на климата за 2030 г. и 2050 г.

14 ЕСП оцени дали прилагането на Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили, наред с рамката на ЕС за одобряване на типа на превозните средства, е било в съответствие с правните разпоредби и дали допринася ефективно за намаляване на емисиите от новите леки автомобили. Одиторите на ЕСП разделиха основния одитен въпрос на три подвъпроса, поради което и разделът с констатациите и оценките е подразделен така. Първите два въпроса разглеждат дали двете системи, описани във [фигура 7](#) и [фигура 8](#), са били правилно приложени. С последния въпрос одиторите на ЕСП имаха за цел да проверят дали регламентът води до намаляване на емисиите на CO₂ от нови автомобили в съответствие с амбициите на ЕС в областта на климата.

- Успяла ли е рамката на ЕС за одобряване на типа на превозните средства да гарантира, че измерените в лабораторни условия емисии на CO₂ от новите превозни средства съответстват на стойностите, посочени в сертификатите за съответствие?
- Публикувала ли е Комисията навременни и надеждни данни за емисиите на CO₂ от нови превозни средства в съответствие с Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили?
- Допринася ли настоящият регламент за намаляване на действителните емисии на CO₂ от превозните средства в съответствие с амбициите на ЕС в областта на климата?

15 За да отговорят на първия въпрос, одиторите разгледаха рамката на ЕС за периода 2020—2022 г. За да оценят втория въпрос, те съсредоточиха работата си върху данните от 2020 г., тъй като към момента на одита това беше най-актуалният набор от финализирани данни. При последния въпрос беше разгледана цялата налична информация след влизането в сила на Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили, т.е. от 2010 г. до 2022 г.

16 Бяха получени доказателства от изброените по-долу източници.

- Документни прегледи и събеседвания с представители на три генерални дирекции на Комисията (ГД „Действия по климата“, Съвместен изследователски център и ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“) и на Европейската агенция за околна среда (ЕАОС).
- Събеседвания с органи по одобряване на типа на превозните средства и министерства на околната среда в Германия, Италия и Нидерландия. Бяха избрани тези три държави членки поради относителната им значимост по отношение на броя на новорегистрираните автомобили през 2020 г. и резултатите от предварителната оценка на ЕСП на качеството на данните за 2020 г.
- Документни прегледи и анализ на данни от 2020 г., предоставени на ЕАОС от тези три държави членки. Одиторите на ЕСП провериха качеството на данните по отношение на тяхната пълнота (напр. новорегистрирани автомобили или критични параметри, които не са отчетени), точност и съгласуваност. След това извършиха отново всички изчисления, които доведоха до окончателните публикувани данни.
- Преглед на различни изследвания на емисиите на CO₂ от леки автомобили и дискусии със заинтересовани страни от промишления сектор, академичните среди и неправителствените организации за опазване на околната среда.

Констатации и оценки

Липсва достатъчно увереност за точността на стойностите на CO₂, декларираните от производителите в сертификатите за съответствие

17 ЕСП разгледа рамката на ЕС за одобряване на типа на превозните средства, с която се следи, че емисиите на превозните средства, измерени в лабораторни условия, съответстват на декларираните от производителите стойности в сертификатите за съответствие. ЕСП очакваше:

- че органите по одобряване на типа на превозните средства в трите посетени държави членки ще извършват подходящи проверки на стойностите на CO₂, декларираните от производителите в техните сертификати за съответствие, и че Комисията ще разполага с достатъчно информация за тези проверки; и
- че Комисията ще използва наличната информация за емисиите на CO₂ от автомобили, които вече са в движение, за да оцени риска стойностите на CO₂ в сертификатите за съответствие да са неточни.

Слабости при проверките на стойностите на CO₂, декларираните от производителите

18 За да получат увереност относно стойностите на CO₂, декларираните от производителите в сертификатите за съответствие, органите по одобряване на типа на превозните средства следва да се уверят, че производителите са извършили проверка на емисиите на CO₂ на минимален брой произведени превозни средства. Това означава да се провежда поне по едно лабораторно изпитване за всеки 5 000 произведени превозни средства от всяка фамилия⁶. Качеството на тези проверки следва да се проверява при физическо присъствие на органите по време на поне едно такова изпитване за всеки производител в рамките на тригодишен период.

⁶ Регламент (ЕС) 2017/1151, приложение I.

19 Органите по одобряване на типа на превозните средства в Италия и Нидерландия не предоставиха достатъчно доказателства, че са проверили дали през 2020 г. или 2021 г. производителите са провели изпитвания на минималния брой превозни средства. През 2020—2021 г. нидерландският орган по одобряване на типа на превозните средства не е присъствал на нито едно изпитване при производителя, докато италианският орган е присъствал на две изпитвания на превозни средства. Въпреки че по време на пандемията от COVID-19 Комисията е позволила на органите да не присъстват физически на изпитванията на превозни средства, съществува риск двата органа да не могат да изпълнят минималното изискване за една проверка на изпитване на производител на всеки три години.

20 Германският орган по одобряване на типа на превозните средства потвърди, че през 2020 г. и 2021 г. производителите са провели изпитвания на необходимия минимален брой превозни средства. Негови служители са наблюдавали изпитванията на 79 превозни средства, което означава, че минималният брой проверки с физическо присъствие е изпълнен. През периода 2020—2021 г. нито едно от 81-те наблюдавани изпитвания (2 в Италия и 79 в Германия) не е показало несъответствие между измерените стойности на CO₂ и посочените в сертификатите за съответствие.

21 Органите по одобряване на типа на превозните средства следва също така да проверят системите на производителите за генериране на данни за сертификатите за съответствие, за да се уверят, че те съдържат пълни и точни данни, в т.ч. за емисиите на CO₂⁷. ЕСП установи, че в Германия съществува надежден подход, при който системите на производителите за генериране на данните за сертификатите за съответствие се проверяват първо по време на процедурата за одобряване на типа, а след това ежегодно по време на производствения процес на превозните средства. Германските органи също така ежегодно проверяват извадка от сертификати за съответствие и съобщават на съответните производители за всички открити нередности. ЕСП не успя да открие доказателства за извършването на такива проверки от италианските или нидерландските органи за одобряване на типа на превозните средства.

⁷ Член 31, параграф 2 и приложение IV от [Регламент \(ЕС\) 2018/858](#) на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г.

22 За да може рамката да се прилага еднакво и да се обменят добрите практики, Комисията следва да извършва проверки на всеки пет години⁸. До средата на 2023 г. Комисията не беше извършила, нито планирала, нито една оценка, въпреки че новата рамка е в сила от септември 2020 г. Контактите на Комисията с органите по одобряване на типа на превозните средства се ограничават до няколко срещи годишно в рамките на Форума за обмен на информация за прилагане на рамката.

23 Посочените недостатъци в проверките от органите по одобряване на типа на превозните средства, наред с факта, че Комисията няма информация как са извършени тези проверки, водят до това, че липсва достатъчно увереност за точността на стойностите на CO₂, включени в сертификатите за съответствие.

Данните от тестовете за емисии на замърсители не са използвани за оценка на риска от неточни стойности за емисиите на CO₂

24 По отношение на емисиите на замърсители на въздуха от 2020 г. нататък Комисията, производителите на превозни средства и органите по одобряване на техния тип са длъжни ежегодно да провеждат изпитвания на минимален брой превозни средства, които вече са в движение⁹, за да проверяват дали емисиите от изпускателната им тръба попадат в диапазона, определен в регламентите Евро 5 и Евро 6¹⁰. Тези изпитвания включват и измерване на емисиите на CO₂.

25 В периода до 2021 г. включително Комисията, като е използвала собствените си съоръжения (*снимка 1*), е извършила изпитвания за емисии на замърсители на въздуха на 50 превозни средства, но не е използвала тази информация, за да оцени риска от неточност на стойностите на CO₂, посочени в сертификатите за съответствие.

⁸ Член 10 от [Регламент \(ЕС\) 2018/858](#) на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г.

⁹ [Регламент \(ЕС\) 2018/1832](#) от 5 ноември 2018 г.

¹⁰ [Регламент \(ЕО\) № 715/2007](#) на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6).

Снимка 1 — Изпитвателна лаборатория на Европейската комисия (JRC, Италия)



Източник: ЕСП.

26 В трите избрани за одита държави членки както органите по одобряване на типа на превозните средства, така и производителите са тествали по-малко превозни средства, които вече са в движение, за емисии на замърсители на въздуха, отколкото се изисква от законодателството¹¹ (вж. [приложение II](#)). Това се дължи основно на следните причини:

- Германия се е забавила заради решението си да изгради собствена лаборатория за изпитване на превозни средства и да осигури персонал за нея;
- Италия не е намерила изпълнител, който да извърши проверката, затова през 2020 г. и 2021 г. не е извършила изпитвания на автомобили.
- В Нидерландия през 2020 г. не са тествани автомобили поради пандемията от COVID-19. Органът по одобряване на типа на превозните средства е възложил тестването на външно дружество от 2021 г. нататък;

¹¹ Член 9 и приложение II от [Регламент \(ЕС\) 2017/1151](#) от 1 юни 2017 г.

- производителите и органите по одобряване на типа са срещнали затруднения да набавят превозни средства за изпитване, тъй като те трябва да отговарят на редица критерии, например пробег, подробно водена история на автообслужването и наличност за изпитване (т.е. собственост на лизингова компания или търговец на автомобили). Този проблем се е изострил допълнително от пандемията от COVID-19 поради повишеното търсене на автомобили втора употреба.

27 Комисията не е събрала информация от държавите членки, тъй като не е била правно задължена да направи това. Според ЕСП тези данни, заедно с данните на Комисията (вж. точка **25**), могат да бъдат полезни за установяване на евентуални несъответствия между стойностите на CO₂ от автомобили в експлоатация и тези, посочени в сертификатите за съответствие. Те биха помогнали също да се оцени рискът от неточност на стойностите на CO₂ в сертификатите за съответствие.

28 Съгласно Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили Комисията понастоящем е длъжна да събира и публикува веднъж годишно агрегирани данни за действителния разход на гориво на новите автомобили, които са регистрирани след 2021 г. По-целенасочена информация, изготвена въз основа на конкретните нужди на потребителите, би била по-полезна по отношение на действителния разход на гориво (и емисиите на CO₂) на автомобилите, което евентуално би повлияло на решенията им за покупка и по този начин би мотивирало производителите да намалят разликата между емисиите, измерени в лабораторни условия, и тези в реални условия на движение.

29 През декември 2023 г. Комисията възнамерява да приеме нов законодателен акт относно процедурите, които органите по одобряване на типа на превозните средства следва да спазват по отношение на проверката на емисиите на CO₂ за извадка от леки автомобили, които вече са в движение (известна като „проверка на емисиите на CO₂ по време на експлоатация“)¹². Тази извадка е в допълнение към извадката от превозни средства, които да бъдат проверени за емисии на замърсители на въздуха. ЕСП смята, че тази нова методика е възможно да срещне същите предизвикателства по отношение на провеждането на минималния брой изпитвания (вж. точка **26**).

¹² CIRCABC: Експертна група — емисии на CO₂ от пътни превозни средства, [документи от заседанието, проведено през март 2023 г.](#)

Процесът на събиране и проверка на данни за емисиите на CO₂ от нови автомобили подобрява качеството на данните, но е продължителен

30 ЕСП разглежда процеса на събиране и проверка на данни за емисиите на CO₂ от нови автомобили, определен в Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили, с който се цели да се провери дали производителите спазват определените за тях цели във връзка с емисиите. Този процес се основава на информацията, събрана от сертификатите за съответствие (вж. предходния раздел). Одиторите на ЕСП очакваха:

- отчетните органи в трите посетени държави членки да събират и проверяват данните от сертификатите за съответствие, предоставени от производителите;
- Комисията и ЕАОС да събират и проверяват данните от държавите членки, като следят за навременното публикуване на предварителните данни;
- Комисията и ЕАОС да изискват равняване на данните от производителите, като следят за навременното публикуване на окончателните данни; и
- Комисията да изчислява правилно целите за емисиите на CO₂ за ЕС и за производителите, средните емисии и таксата за извънредно количество емисии.

Системите за събиране и проверка на данни в държавите членки не предоставят достатъчна увереност за качеството на данните

31 Органите за докладване на държавите членки отговарят за събирането, проверката и подаването до Комисията на данни за емисиите на CO₂ от леките пътнически автомобили въз основа на първоначалните данни от сертификатите за съответствие, предоставени от производителите.

32 Първата стъпка на органите е да събират данните от предоставените от производителите сертификати за съответствие. От 2026 г. нататък сертификатите за съответствие ще бъдат достъпни само в електронен вид. Органите в Германия (КВА), Италия (MIT) и Нидерландия (RDW) вече от няколко години използват електронни сертификати за регистрация на нови превозни средства. Те обясниха, че това е намалило броя на грешките при ръчното въвеждане на данни от хартиените сертификати за съответствие.

33 При събирането на тези данни органите в Германия и Нидерландия проверяват съответствието им с данните от одобрения тип. Тези данни са въвеждани ръчно от сертификатите за одобряване на типа превозно средство, тъй като не са били налични в електронен формат. RDW разработва електронен сертификат за одобряване на типа на превозните средства, който би трябвало в бъдеще да намали трудоемкостта на целия процес. Италианският орган твърди, че извършва подобни проверки, но това не е официалната процедура и проверките не са документирани.

34 Втората стъпка на органите е да проверяват данните, събрани от сертификатите за съответствие за новорегистрираните превозни средства през дадена отчетна година, преди да ги предоставят на Европейската агенция за околна среда (ЕАОС). Целта на тези проверки е да се види дали данните са точни, пълни и са в съответствие с насоките на Комисията за годишното докладване.

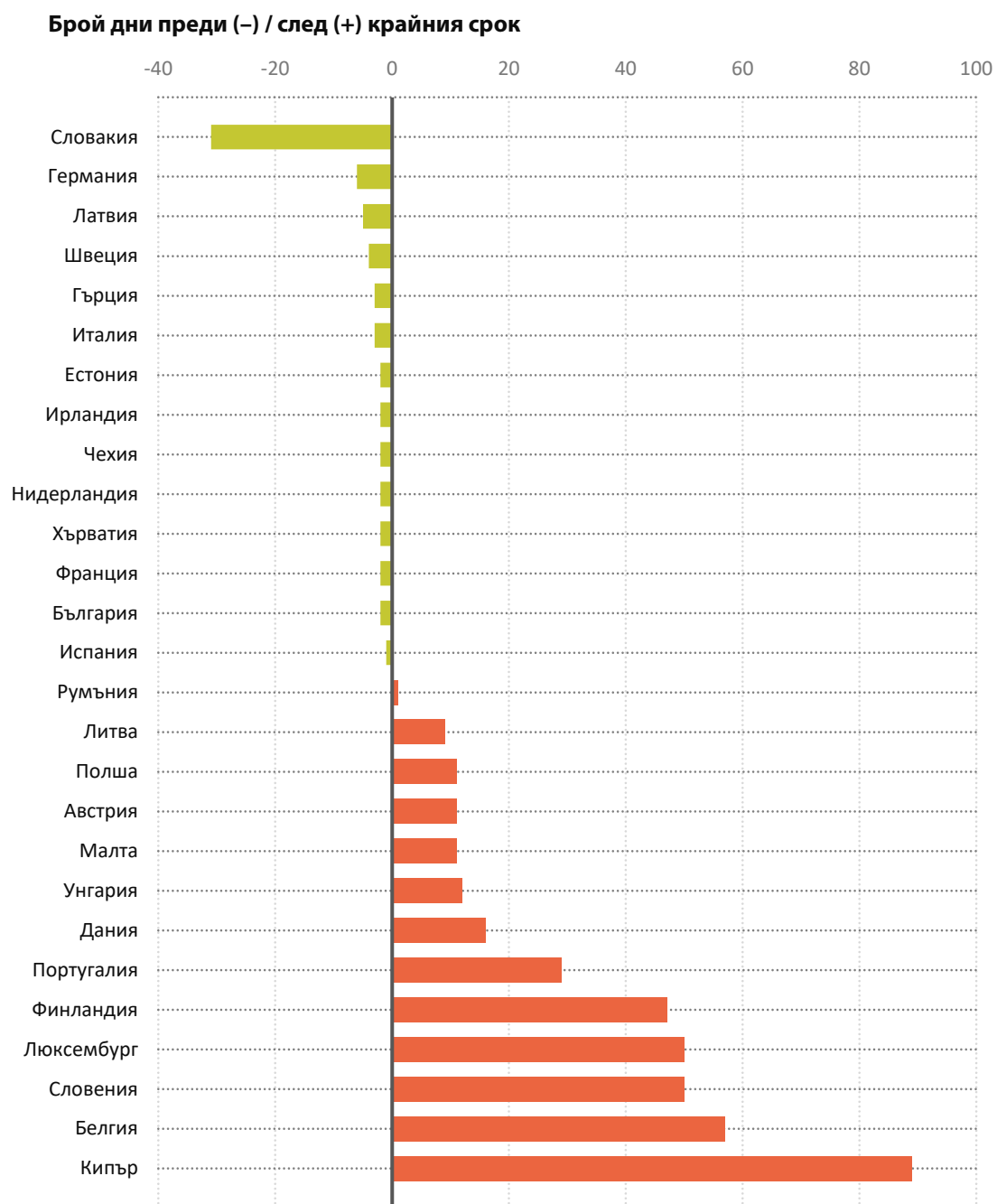
35 Оценката на ЕСП на проверките на данните за 2020 г., извършени от отчетните органи в Германия, Италия и Нидерландия, показва, че те не предоставят достатъчна увереност относно качеството на данните.

- Като цяло властите следват насоките на Комисията, които смятат за полезни. Въпреки това нито резултатите от проверките, нито промените, въведени в основните данни, са надлежно документирани.
- ЕСП не откри доказателства, че националните органи са равнили данните за всички регистрации на автомобили с тези за новорегистрираните автомобили. Подобно равняване би помогнало да се избегнат пропуски при докладването на данните, например Нидерландия първоначално не е докладвала около 38 000 автомобила.
- Прегледът от ЕСП на данните за 2020 г. и извършените от ЕАОС проверки показват, че първоначалните данни, подадени след като органите на държавите членки са извършили своите проверки, съдържат неточни или липсващи стойности. Например, липсващите стойности за критични параметри съставляват 1 % от новите автомобили, докладвани от Германия, 14 %, докладвани от Италия, и 27 %, докладвани от Нидерландия.

Предварителните данни се публикуват своевременно, но събирането и проверката им е бавен процес

36 ЕСП установи, че много държави са закъснели с докладването на първоначалните си данни на ЕАОС. Тринадесет от 27-те държави са докладвали данните за 2020 г. едва след 28 февруари 2021 г. (вж. *фигура 9*), със средно закъснение от почти един месец. След като ЕАОС получи данните, тя ги проверява и се стреми да публикува предварителните данни своевременно, т.е. преди края на юни следващата година.

Фигура 9 — Първи данни за 2020 г., подадени от държавите членки (ЕС-27)



Източник: ЕСП въз основа на данни, предоставени от ЕАОС.

37 ЕСП установи, че ЕАОС разполага с ясни и изчерпателни писмени процедури за извършването на тези проверки и може да потвърди, че те идентифицират правилно несъответствията в данните. ЕАОС е изяснила всички констатации, получени в резултат на проверките, с докладващите органи, след което те са подали отново коригираните данни. По отношение на данните за 2020 г. държавите са предоставили данни средно три пъти. Това забавя процеса, т.е. между първото и окончателното подаване на данните за 2020 г. са изминали средно два месеца и половина. Въпреки бавния процес Комисията е успяла всяка година да публикува навреме предварителните данни за периода 2010—2020 г.

38 ЕСП установи, че с процеса на ЕАОС за проверка на данните, подадени от държавите членки, ефективно са били открити липсващите стойности или несъответствие на данните с информацията за одобряване на типа на превозните средства, освен в един случай. Той е свързан с пропуски в броя на новорегистрираните автомобили, докладвани от Австрия, Нидерландия и Испания. Тези пропуски са били открити от производителите и впоследствие коригирани в публикуваните окончателни данни от съответните държави членки.

39 Като част от проверката на качеството на данните ЕСП провери дали ЕАОС разполага с ИТ системи за своевременно, последователно и надеждно събиране и проверка на данните за емисиите на CO₂ от леки автомобили. Одиторите на ЕСП провериха общата среда на ЕАОС за ИТ контрол и инструментите, които тя използва за събиране и обработка на данни за емисиите на CO₂ от леки автомобили. Като цяло беше установено, че са въведени ефективни механизми за контрол.

40 ЕАОС е разработила нов инструмент за събиране и проверка на данните, които получава от докладващите органи („Reportnet3“), който е използван за първи път през януари 2022 г. По това време обаче инструментът не е могъл да се справи с големия обем данни, което до голяма степен се дължи на стрес тестовете, които не са били достатъчно добре планирани или проведени по време на разработването. Поради това се е наложило повечето от автоматичните проверки на Reportnet3 да бъдат деактивирани. Към момента ЕАОС предприема коригиращи действия.

Равняването на предварителните данни с производителите подобрява качеството им, но забавя публикуването на окончателните данни

41 След като ЕАОС извърши равняване на данните с докладващите държави, Комисията споделя предварителните данни с производителите, които в срок до три месеца могат да уведомят ЕАОС за евентуални грешки. За отчетната 2020 г. Комисията е уведомила 93 производители за предварителните данни, от които 63 са подали уведомления за грешки. От тях 16 са подадени със закъснение, като средното закъснение е 18 дни, а при три уведомления за грешки закъснението е повече от един месец след крайния срок.

42 След това ЕАОС проверява грешките, съобщени от производителите, като се консултира с тях относно предложените промени в данните и ги потвърждава с докладващите органи на държавите членки. Само за данните за 2020 г. този процес включва 1 050 обмена на данни с производителите. На *фигура 10* е показано, че равняването на данните с производителите е най-продължителният етап. Нормативният срок за публикуване на окончателните данни не дава никаква възможност на ЕАОС да провери за грешки или да коригира данните, които са били съобщени от производителите. Този процес обаче е необходим, тъй като ЕСП установи, че той повишава качеството на данните, и защото малки разлики между предварителните и окончателните данни могат да окажат значително въздействие върху абсолютния размер на таксата за извънредно количество емисии, която трябва да бъде платена от производителите. За 2020 г. равняването на данните е довело до промяна на размера на таксата за извънредни емисии на един производител с 58 млн. евро (23 %).

Фигура 10 — Фази на обработка на данните за 2020 г.

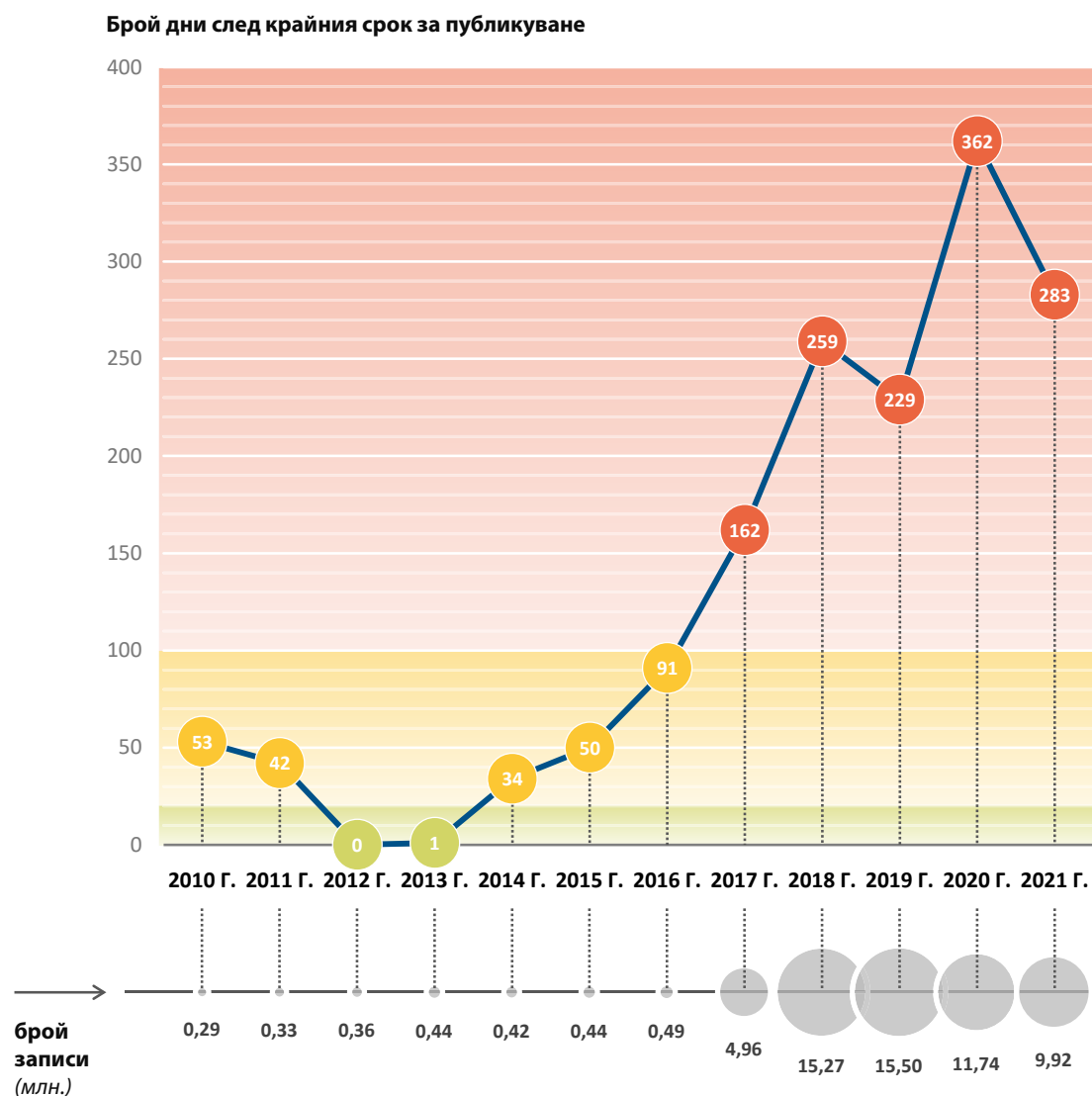


Източник: ЕСП въз основа на данни на ЕАОС.

43 Основните причини за по-голямото забавяне на публикуването на окончателните данни са четири (вж. *фигура 11*):

- нарастващият обем на данните, подавани от държавите;
- недостатъчно доброто качество на данните (вж. точка **35**);
- забавянията при подаването (или повторното подаване) на данните от държавите (вж. точки **36—37**); и
- увеличаването на времето, необходимо за равняване на данните с производителите.

Фигура 11 — Закъснения при публикуването на окончателните данни



Източник: ЕСП въз основа на информация от документа на Комисията [Monitoring Decisions](#).

44 За да се справят с цялостния проблем със закъсненията, ЕАОС и Комисията са предприели стъпки като поддържане на редовен контакт с държавите членки, които докладват със закъснение, опростяване на изискванията за докладване, увеличаване на броя на служителите през пиковите периоди на докладване и съсредоточаване върху параметрите на проверката за съответствие. Освен това ЕАОС планира да прехвърли всички проверки на качеството на данните, подадени от държавите членки, както и уведомленията за грешки от производителите, в новата платформа за докладване Reportnet3 (вж. точка **40**). Автоматичните проверки за съгласуваност, точност и пълнота на данните биха подобрили тяхното качество и биха съкратили обмена на информация с ЕАОС, ако платформата се използва и от докладващите органи на държавите членки и производителите. Тези мерки обаче не решават проблема с късното уведомяване за грешки от страна на производителите (вж. точка **41**).

Комисията е изчислила правилно различните елементи на стандартите за ефективност на CO₂

45 Като използва окончателните данни, събрани от ЕАОС, Комисията изчислява средните емисии за ЕС и за производителите, целите и таксите за извънредно количество емисии. Одиторите на ЕСП извършиха повторно тези изчисления, като използваха окончателните данни за 2020 г., публикувани на уебсайта на ЕАОС, и следваха съответните насоки на Комисията.

46 Те заключиха, че резултатите от изчисленията им съвпадат с резултатите на Комисията, с много малки разлики. Международният съвет за чист транспорт (ICCT) е направил свои изчисления, които потвърждават стойностите на Комисията.

Поставянето на по-високи цели и прилагането на различни стимули са допринесли за това електрическите превозни средства да станат основен източник на намаляване на емисиите на CO₂, но остават предизвикателства в бъдеще

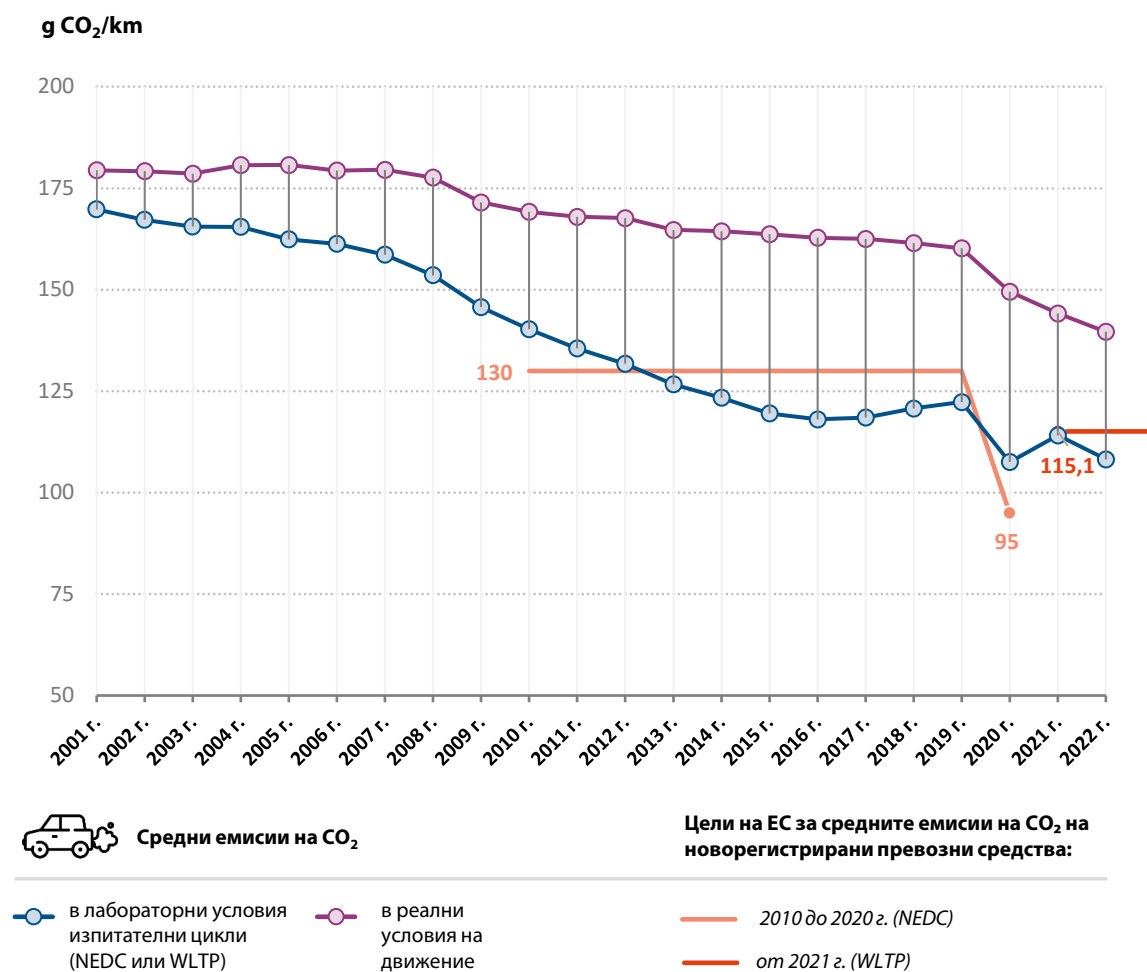
47 ЕСП провери дали Регламентът относно емисиите на CO₂ от леките автомобили допринася за намаляване на емисиите на CO₂ от новорегистрирани превозни средства в съответствие с амбициите на ЕС в областта на климата. Одиторите на ЕСП очакваха:

- емисиите на CO₂ от новорегистрирани превозни средства да са намалели както при лабораторните изпитвания, така и в реални условия на движение;
- всички типове двигатели на превозни средства да произвеждат по-малко емисии на CO₂;
- условията да отговарят на целта, за която са включени в Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили;
- целите за намаляване на емисиите, определени в Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили, да бъдат приведени в съответствие с целите на ЕС в областта на климата.

До 2020 г. са намалели само емисиите, измерени в лабораторни условия, но не и тези в реални условия на движение

48 На *фигура 12* е показана тенденцията на емисиите на новорегистрирани автомобили от 2001 г. насам по отношение на средните емисии в ЕС на CO₂ в реални условия на движение в сравнение с емисиите, измерени в лабораторни условия. За да може Регламентът относно емисиите на CO₂ от леките автомобили да постигне очакваното въздействие, от съществено значение е разликата между измерените в лабораторни условия и действителните емисии да не се увеличава.

Фигура 12 — Средни емисии, измерени в реални условия на движение и в лабораторни условия



Източник: До 2020 г. данните за разликата при емисиите от превозни средства с двигатели с вътрешно горене в реални условия бяха предоставяни от Международния съвет за чист транспорт. За електрическите хибридни превозни средства ЕСП използва разликата, получена от данните от 2021 г. от бордовите уреди за измерване на разхода на гориво. За 2021—2022 г. ЕСП използва тези данни за всички видове превозни средства.

49 На тази фигура е показано, че преди 2020 г., въпреки съществуването на Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили и факта, че след първите три години всички цели за автомобилния парк на ЕС са били постигнати, е имало само незначителен спад (по-малко от 7 %) в емисиите на CO₂, измерени в реални условия от новорегистрирани автомобили. В същото време измерените в лабораторни условия емисии на CO₂ са намалели с 16 % — от 145,7 g/km през 2009 г. до 122,3 g/km през 2019 г. Поради това нарастващата разлика между стойностите на измерените в лабораторни условия и емисиите, измерени в реални условия, до голяма степен обезсмисля очакваната полза от регламента. По данни на Международния съвет за чист транспорт (ICCT) средната разлика се е увеличила от 17 % през 2009 г. на около 38 % през 2018 г.¹³ Основната причина за увеличаващата се разлика при емисиите е фактът, че производителите са се съсредоточили върху намаляване на емисиите, измерени в лабораторни условия, а не в реални условия на движение, като са се възползвали от пропуските в изискванията за изпитване¹⁴.

50 Комисията е била наясно с необходимостта от промяна на Новия европейски пътен цикъл (NEDC) — лабораторно изпитване, създадено през 70-те години — за да отразява по-добре съвременните действителни условия на шофиране. Поради това през 2007 г. Комисията и Япония са спонсорирали техническа работна група на ООН за разработване на ново изпитване в лабораторни условия. Скандалът „Дизелгейт“ е ускорил одобряването на нов цикъл за лабораторно изпитване: [хармонизирана в световен мащаб процедура за изпитване на леки превозни средства](#), който е станал задължителен за одобряването на типа на нови превозни средства от септември 2017 г. За целите на Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили стойностите на емисиите на CO₂ съгласно WLTP са използвани за първи път през 2021 г. Според наличните проучвания с WLTP са отстранени около половината от разликите между измерените в лабораторни условия и действителните емисии¹⁵. В [приложение III](#) е представена основната разлика между двата лабораторни цикъла.

¹³ ICCT, [On the way to “real-world” CO₂ values](#), май 2022 г. Основните данни са любезно предоставени на ЕСП от ICCT.

¹⁴ Европейска комисия (JRC), [The difference between reported and real-world CO₂ emissions: How much improvement can be expected by WLTP introduction?](#), 2017 г.

¹⁵ Европейска комисия (JRC), [How much difference in type-approval CO₂ emissions from passenger cars in Europe can be expected from changing to the new test procedure \(NEDC vs. WLTP\)?](#), 2018 г.

51 Комисията е решила също така да събира информация за разхода на гориво в реални условия на дизеловите и бензиновите автомобили и е въвела изискване към производителите да монтират бордови измервателен уред за разход на гориво във всеки нов автомобил, регистриран от 2021 г. нататък¹⁶. Чрез преобразуване на информацията, получена от измервателния уред за разход на гориво, в емисии на CO₂ и последващо сравняване на тези данни със стойностите на емисиите в лабораторни условия е възможно да се изчисли разликата и да се установят евентуалните промени. Производителите на автомобили следва да събират тези данни или дистанционно, или по време на редовните сервизни проверки, които се извършват на всеки 15 000 до 30 000 изминати километра. Предварителният анализ от Комисията на данните за реалните емисии от новите превозни средства, регистрирани през 2021 г., показва, че разликата е по-малка при автомобилите на дизел (18,1 %), отколкото при автомобилите на бензин (23,7 %). При хибридните електрически превозни средства средната разлика е около 250 %.

52 Според Комисията през 2023 г. производителите са предоставили данни за емисиите в действителни условия за около четири милиона превозни средства, регистрирани през 2021 г. и 2022 г. От май 2023 г. органите на държавите членки са започнали да събират същата информация по време на периодичните технически прегледи. Съгласно член 12 от Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили¹⁷ на Комисията се дава срок (до края на 2026 г.) да използва данни за действителния разход на гориво, за да разработи методология за коригиране на измерените в лабораторни условия средни емисии на CO₂ на производителите от 2030 г. нататък. На практика подобен анализ би трябвало да може да се извърши, тъй като до 2026 г. Комисията следва да получи от органите на държавите членки данни за действителните емисии за по-голямата част от автомобилите, регистрирани през 2021 г., и подобна информация от производителите за автомобилите, регистрирани през периода 2021—2023 г.

¹⁶ Член 1 от [Регламент \(ЕС\) 2018/1832](#).

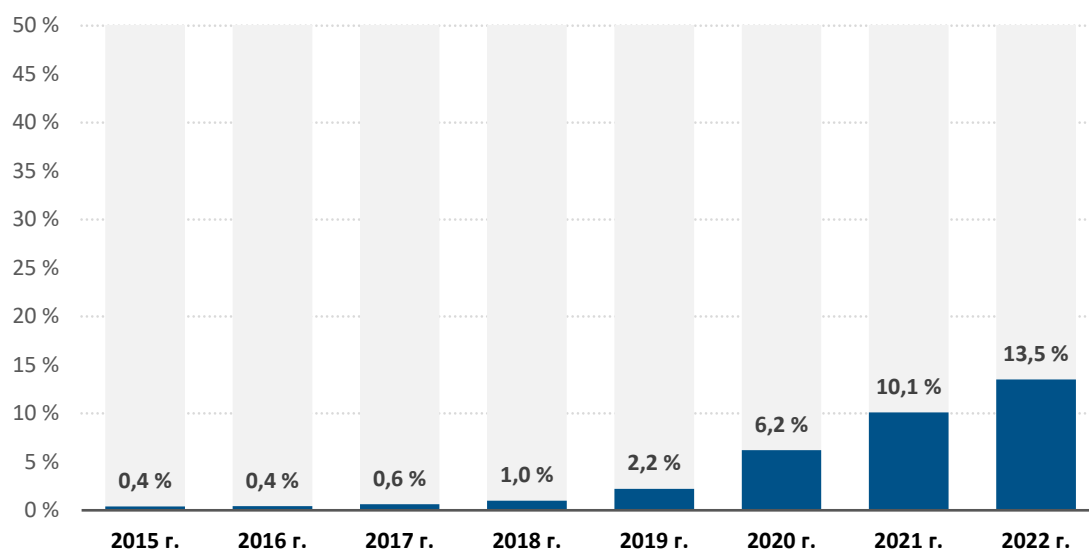
¹⁷ [Регламент \(ЕС\) 2019/631](#) на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. (изменен).

Електрическите автомобили допринасят най-много за намаляване на средните емисии на CO₂, измерени в действителни условия

53 Както е показано на *фигура 12*, въпреки че целта по отношение на автомобилния парк на ЕС за 2020 г. не е постигната, от този момент нататък действителните средни емисии на CO₂ от новорегистрирани автомобили са започнали да намаляват с времето. Това се дължи на значително по-голямото използване на електрически превозни средства (*фигура 13*), които съгласно Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили са с нулеви емисии. Основните причини за по-голямото използване на електрически превозни средства могат да бъдат обобщени, както следва:

- наред с по-строгите цели, Регламентът относно емисиите на CO₂ от леките автомобили силно стимулира производителите да произвеждат превозни средства с ниски емисии (електрически или хибридни автомобили с възможност за включване към електрическата мрежа) посредством облекчения, налични за периода 2020—2022 г.; и
- на купувачите са предоставени различни стимули за насърчаване на търсенето на превозни средства с ниски емисии, например субсидии за покупка, нулев пътен данък или безплатно паркиране в градските центрове.

Фигура 13 — Дял на електрическите превозни средства в регистрациите на нови автомобили (2015—2022 г.)



Забележка: ЕС-27 плюс Исландия, Норвегия и Обединеното кралство (до 2020 г.).

Източник: Въз основа на данни на ЕАОС за новорегистрираните леки пътнически автомобили.

54 Докато електрическите превозни средства не произвеждат никакви емисии на CO₂ в реални условия на движение, емисиите на хибридните превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа зависят от начина, по който отделните водачи използват двете задвижвания на автомобила: електрическо и с вътрешно горене (дизелово или бензиново). Колкото повече се използва електрическото задвижване, толкова по-добре е за климата, тъй като емисиите са по-ниски. За да се установят стойностите на емисиите на хибридните автомобили с възможност за включване към електрическата мрежа в лабораторни условия, експертите е трябвало да определят дела на автомобилите, които се движат на електричество, и дела на тези, които се движат с помощта на двигател с вътрешно горене. Допускането е, че водачите ще използват повече първото, отколкото второто, което означава, че за целите на Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили повечето хибридни автомобили с възможност за включване към електрическата мрежа са класифицирани като превозни средства с ниски емисии (под 50 g CO₂/km).

55 Няколко проучвания обаче подчертават факта, че действителните средни емисии на хибридните автомобили с възможност за включване към електрическата мрежа са от три до пет пъти по-високи от емисиите, измерени в лабораторни условия¹⁸. Извършеният от Комисията предварителен анализ на данните от 2021 г., получени от бордовите измервателни уреди за мониторинг на разхода на гориво на около 122 000 хибридни автомобили с възможност за включване към електрическата мрежа, показват, че действителните средни емисии на CO₂ (139,4 g/km) са били 3,5 пъти по-високи от тези, измерени в лабораторни условия (39,6 g/km). Тези данни също така показват, че хибридните автомобили с възможност за включване към електрическата мрежа средно отделят по-малко емисии на CO₂ от автомобилите с двигатели с вътрешно горене (180,3 g/km). Голямата разлика между действителните и измерените в лабораторни условия емисии на хибридните автомобили с възможност за включване към електрическата мрежа може да се обясни с по-честото използване на двигателя с вътрешно горене, отколкото се очаква, особено за служебните хибридни автомобили¹⁹. В тези случаи обикновено дружествата плащат за горивото, така че за служителите няма финансов стимул да зареждат батериите.

¹⁸ ICCT, [Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe](#), 2022 г.

¹⁹ ICCT, [Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe](#), 2022 г.

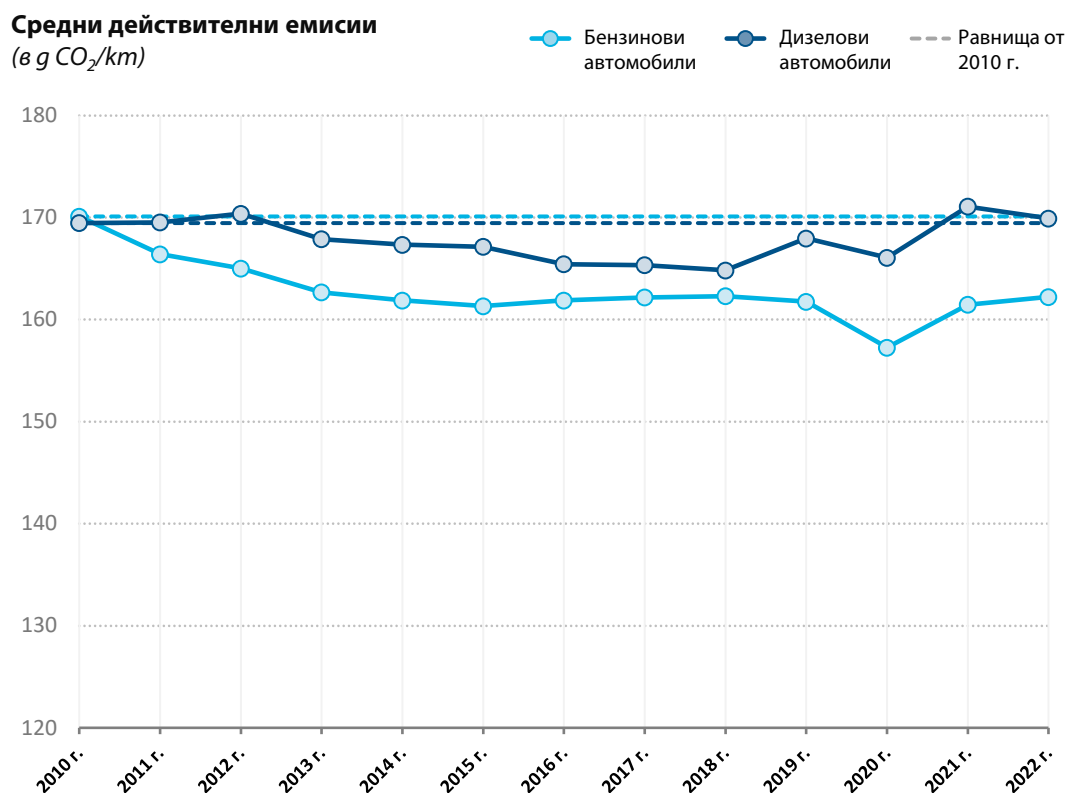
56 В отговор на тези значително по-високи емисии в реални условия на движение от хибридните автомобили с възможност за включване към електрическата мрежа някои държави членки са започнали да намаляват броя на стимулите за такива превозни средства. В опит да отрази по-добре реалността, Комисията също е решила да промени метода за определяне на измерените в лабораторни условия стойности на CO₂ за хибридни автомобили с възможност за включване към електрическата мрежа като коригира пропорционалното използване на електрическия двигател и двигателя с вътрешно горене²⁰. Тази корекция обаче ще стане едва от 2025 г. Това означава, че дотогава хибридните автомобили с възможност за включване към електрическата мрежа може все още да бъдат привлекателен вариант за производителите, тъй като ще продължат да бъдат третираны като превозни средства с ниски емисии.

57 Данните от превозните средства с двигатели с вътрешно горене показват, че действителните средни емисии за този тип превозни средства не са намалели. При дизеловите автомобили емисиите са останали същите през периода, докато при бензиновите автомобили се забелязва незначително намаление от 4,6 % (*фигура 14*). Непрекъснатото усъвършенстване на технологията на двигателите и въвеждането на хибридни задвижвания са направили двигателите по-ефективни, но увеличаването на масата на превозните средства в съчетание с мощни двигатели надвишава ползите от постигнатия технологичен напредък²¹. Според изчисленията на ЕСП между 2011 г. и 2022 г. средната маса на автомобила се е увеличила с около 10 %. За същия период мощността на двигателя е нараснала с 25 %. Въпреки въвеждането на Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили, емисиите на CO₂ от автомобилите с двигатели с вътрешно горене, които все още представляват по-голямата част от новорегистрираните автомобили (около 74 % през 2022 г.), не са намалели.

²⁰ Преразглеждане на изчислението на коефициента на използваемост, описано в приложение XIV от [Регламент \(ЕС\) 2023/443](#).

²¹ Международна агенция по енергетика, [Cars and Vans – Tracking Report](#), септември 2022 г.

Фигура 14 — Средни емисии от автомобили с двигатели с вътрешно горене (2010—2022 г.)



Източник: ЕСП въз основа на измерените в лабораторни условия средни емисии на CO₂ на новорегистрирани леки автомобили, коригирани за периода 2010—2020 г. с коефициенти за разликата в реални условия, предоставени от ICCT. За периода 2021—2022 г. за изчисляване на разликата в реални условия са използвани данни за действителния разход от бордовите уреди за измерване на разхода на гориво.

Условията в регламента са помогнали на производителите да постигнат целите, но са имали неблагоприятно въздействие върху емисиите на CO₂

58 В Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили се съдържат няколко условия (вж. [фигура 6](#)), които е трябвало да помогнат на производителите да постигнат конкретните си цели за емисиите и така да намалят дължимата такса за извънредно количество емисии.

59 За периода 2013—2019 г. само няколко производители (предимно на луксозни спортни автомобили) не са успели да постигнат целите си (двама през 2013 г., един през 2014 г., двама през 2015 г., трима през 2017 г., един през 2018 г. и четирима през 2019 г.) и общо е трябвало да платят около 20 млн. евро под формата на такси за извънредно количество емисии. За 2020 г. шестима отделни производители и две групи от производители не са постигнали конкретните си цели за емисиите и е трябвало да платят такси в размер на почти 0,5 млрд. евро за извънредно количество емисии. За 2021 г. само четирима отделни производители, всички от които са имали по-малко от 2 000 регистрации, са надхвърлили целевите стойности на емисиите, като общият размер на таксите за извънредно количество емисии е възлизал на 7,4 млн. евро.

60 Според изчисленията на ЕСП, прилагането на условията от регламента е помогнало на производителите да спестят такси в размер на близо 13 млрд. евро за извънредно количество емисии през 2020 г. На *фигура 15* е показан размерът на таксите за извънредно количество емисии, които са били избегнати в резултат на прилагането на условията през 2020 г. Най-големи икономии са постигнати при облекченията, които стимулират използването на превозни средства с ниски емисии. Вторите по размер икономии са постигнати с постепенното въвеждане (възможно само през 2020 г.), което е премахнало 5 % от превозните средства с най-високи емисии от изчислението на средната стойност на емисиите.

Фигура 15 — Такси за извънредно количество емисии, които са били избегнати в резултат на прилагането на условията от регламента



Източник: ЕСП въз основа на окончателните данни от мониторинга за 2020 г.

61 От всички условия само екоиновациите имат потенциал да намалят емисиите на CO₂. Въпреки впечатляващото нарастване на броя на автомобилите, оборудвани с екоиновации (от едва 5 автомобили през 2013 г. до над 6 млн. автомобили през 2020 г.), средно те са намалили емисиите само с 1 g CO₂/km през 2020 г., което представлява по-малко от 1 % от средните емисии на CO₂ от превозните средства през същата година. Въпреки че облекченията са допринесли за по-голямото използване на автомобили с ниски емисии (вж. точка 53), те не водят до реално намаляване на емисиите на CO₂. Това е така, защото те предоставят само кредити, които производителят може да използва за намаляване на средните си емисии. Тези кредити са ограничени до 7,5 g CO₂/km за целия период 2020—2022 г. Повечето производители вече са изчерпали този кредит през 2020 г. Групирането, дерогациите и постепенното въвеждане нямат за цел да намалят емисиите на CO₂.

62 На *фигура 16* е видно, че законодателният пакет „Подготвени за цел 55“, приет през 2023 г., цели значително да намали неблагоприятното въздействие на условията върху емисиите на CO₂.

Фигура 16 — Промени в условията на регламента от 2020 г.

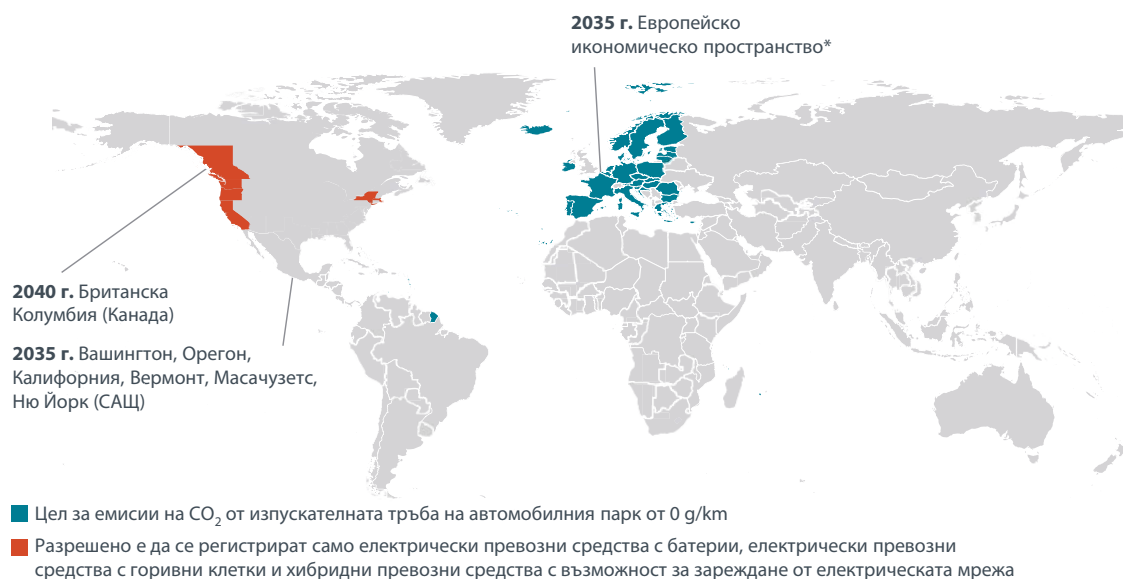
2020—2024 г.	От 2025 г. нататък
<p>Постепенно въвеждане</p> <p>За отчетната 2020 г. 5 % от автомобилите с най-високи емисии на CO₂ по производители са изключени от изчисляването на средните емисии.</p>	<p>Вече не се прилага (от 2021 г. насам)</p>
<p>Облекчения</p> <p>През периода 2020—2022 г. превозните средства с емисии под 50 g CO₂/km се отчитат като повече от едно превозно средство, с цел да се стимулира използването на превозни средства с ниски емисии.</p>	<p>Вече не се прилага, но вместо това годишната цел на производителя може да се увеличи (с максимум 5 %), ако повече от 25 % от регистрираните автомобили са с ниски емисии.</p>
<p>Дерогации и изключения</p> <p>Целите не са толкова строги за производители, които са регистрирали до 300 000 превозни средства годишно.</p>	<p>Намален обхват на дерогациите</p> <p>10 000–300 000 превозни средства (до 2028 г.)</p> <p>1 000–10 000 превозни средства (до 2035 г.)</p> <p>Под 1 000 (все още освободени)</p>
<p>Екоинновации</p> <p>Това са облекчения, които могат да бъдат използвани за одобрени иновационни технологии, които намаляват емисиите извън цикъла на лабораторните изпитвания (ограничени до 7 g CO₂/km).</p>	<p>Остава без промяна</p> <p>Горната граница ще бъде намалена на 6 g/km годишно за периода 2025—2029 г. и на 4 g/km годишно за периода 2030—2034 г.</p>
<p>Групиране</p> <p>Производителите могат да работят заедно, за да постигнат целите си, така че производители, които замърсяват повече, могат да се договорят с производители, които замърсяват по-малко.</p>	<p>Остава без промяна</p>

Източник: ЕСП въз основа на регламенти (ЕС) 2019/631 и 2023/851.

Предизвикателства пред постигането на целите на ЕС в областта на климата

63 Очакванията на ЕСП бяха, че прилагането на Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили ще доведе до намаляване на емисиите в съответствие с амбициите на ЕС в областта на климата. По време на законодателните преговори през 2019 г. две държави членки са изразили загриженост, че целите за автомобилния парк на ЕС по отношение на новите леки автомобили, включени в Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили, не съответстват на ангажиментите на ЕС в областта на климата²². През 2023 г. с пакета „Подготвени за цел 55“ са въведени **по-амбициозни цели**²³ от 2030 г. С целта за нулеви емисии от 2035 г. ЕС е водещ регион в света по отношение на целите за намаляване на емисиите на CO₂ от леки автомобили (вж. **фигура 17**).

Фигура 17 — Глобални региони със задължителни цели за напълно нулеви или близки до нулевите емисии на CO₂ за новите леки автомобили



Източник: ICCT, Стандарти за емисии на CO₂ за новите леки пътнически автомобили и микробуси в Европейския съюз, май 2023 г.

²² Вж. Съвместно изявление на Белгия и Люксембург.

²³ Регламент (ЕС) 2023/851 на Европейския парламент и на Съвета от 19 април 2023 г.

64 Органите, отговарящи за климата и околната среда в Германия и Нидерландия, са изразили загриженост, като са посочили, че прилагането на Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили няма да успее да доведе до значително намаляване на емисиите на CO₂ от транспортния сектор до 2030 г. Поради това тези държави членки може да срещнат предизвикателства по отношение на изпълнението на новите си цели в областта на климата за 2030 г. съгласно Регламента за разпределяне на усилията — вж. **каре 1**. В проучване на ICCT за 2021 г.²⁴ също се посочва необходимостта от по-добро съгласуване на целите на Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили и ангажиментите на ЕС в областта на климата.

Каре 1

Целите на ЕС съгласно Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили са недостатъчни за постигане на националните цели за 2030 г. в транспортния сектор

В доклада на Агенцията за околната среда на Германия за 2021 г. се посочва, че Германия ще надхвърли целта си за транспортния сектор за 2030 г. по Регламента за разпределяне на усилията (определена на 85 млн. тона CO₂) с 41 млн. тона CO₂, т.е. с 50 %. Според агенцията определянето на целта по Регламента на ЕС относно емисиите на CO₂ от леките автомобили на -30 % вместо на -15 % за периода 2025—2029 г. ще помогне на Германия да постигне националната цел за намаляване на емисиите на CO₂ от транспортния сектор.

Нидерландските власти смятат, че за да се постигне неутралност по отношение на климата до 2050 г., продажбите на автомобили с двигатели с вътрешно горене трябва да бъдат преустановени през 2030 г., а не през 2035 г. В зависимост от избрания сценарий, Нидерландия може да успее да намали емисиите на CO₂ от транспортния сектор с 25 % (на 46 %) за периода 2019—2030 г., което все още не е достатъчно тя да изпълни целта за намаление от 55 %.

²⁴ ICCT, *Fit for 55: A review and evaluation of the European Commission proposal for amending the CO₂ targets for new cars and vans*, 2021 г., стр. 23.

65 Много проучвания определят електрическите автомобили като най-добрата налична технология за намаляване на общите емисии, произвеждани от леките автомобили²⁵. През 2021 г. в движение са били около 1,9 млн. електрически автомобили, което представлява приблизително 0,76 % от целия автомобилен парк на ЕС²⁶. Както е обяснено в точка **53**, облекченията са едно от условията, предвидени в Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили за периода 2020—2022 г., с цел да се стимулира производството на превозни средства с ниски емисии, включително електрически автомобили. За периода 2025—2029 г. регламентът предлага друг стимул: увеличаване на годишната цел за емисиите на производителя с максимум 5 %, ако над 25 % от регистрираните от него автомобили през дадена година са с ниски емисии. Тъй като делът на автомобилите с ниски емисии вече е достигнал 23 % през 2022 г., съществуват съмнения дали тази разпоредба ще изиграе значителна роля за по-нататъшното увеличаване на потреблението на електрически автомобили.

66 Събеседванията, проведени от одиторите на ЕСП със заинтересовани страни, и прегледите на различни проучвания откритоа други ключови предизвикателства, свързани с по-голямото използване на електрическите превозни средства. Първото от тях е наличието на батерии. В свой доклад от 2023 г.²⁷ ЕСП изтъква, че достъпът до суровини остава основно стратегическо предизвикателство за веригата за създаване на стойност на батериите в ЕС.

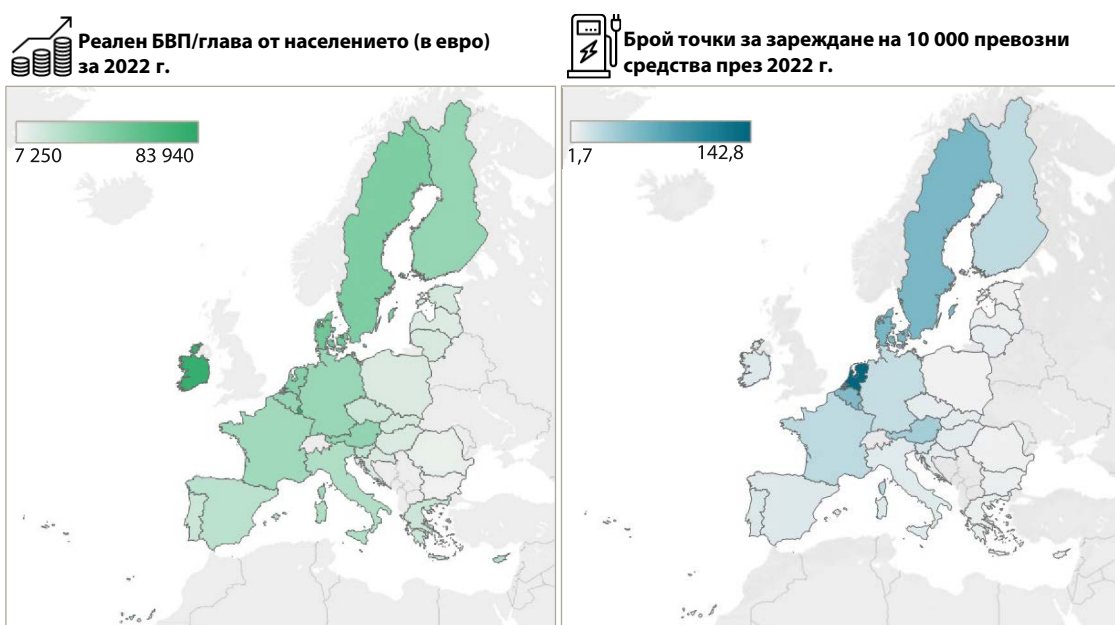
²⁵ ICCT, [A global comparison of the life-cycle greenhouse gas emissions of combustion engine and electric passenger cars](#), юли 2021 г.

²⁶ Евростат, [Passenger cars in the EU](#), март 2023 г.

²⁷ ЕСП, [Специален доклад 15/2023](#) „Промислена политика на ЕС в областта на акумулаторните батерии – необходим е нов стратегически тласък“.

67 Друга пречка е липсата на необходимата инфраструктура за зареждане, както се посочва в доклад на ЕСП от 2021 г.²⁸ На **фигура 18** е показано, че държавите членки с по-нисък брутен вътрешен продукт (БВП) на глава от населението изпитват затруднения по отношение на разширяването на инфраструктурата за зареждане на електрически превозни средства. Асоциацията на европейските автомобилни производители също подчертава, че недостатъчната инфраструктура за зареждане ще затрудни производителите да постигнат целите за намаляване на емисиите от 2030 г. нататък²⁹. Тя също така посочва, че 70 % от всички зарядни устройства за автомобилни батерии в ЕС са съсредоточени само в три държави членки (Нидерландия, Франция и Германия), които съставляват общо 23 % от общата площ на ЕС.

Фигура 18 — БВП на глава от населението и гъстота на точките за зареждане на автомобили (2022 г.)



Забележка: Електрическите автомобили включват както пътнически, така и лекотоварни превозни средства.

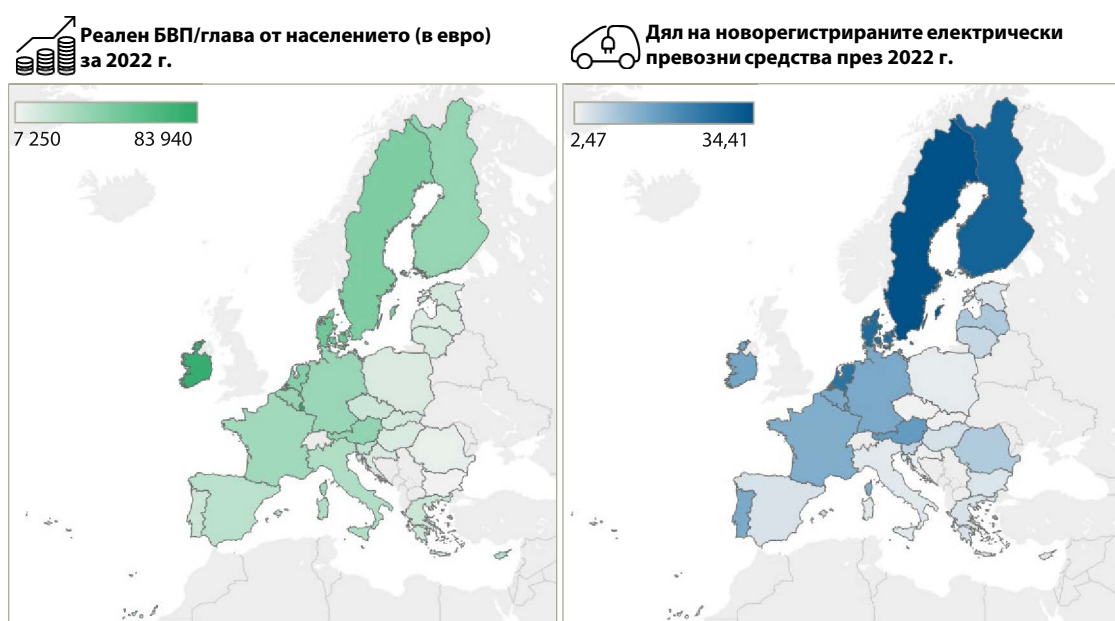
Източник: ЕСП въз основа на Евростат и [Европейската обсерватория за алтернативни горива](#). Картите са създадени с приложението Tableau.

²⁸ ЕСП, [Специален доклад 05/2021](#) „Инфраструктура за зареждане на електрически превозни средства — въпреки увеличения им брой, неравномерното разполагане на зарядните станции затруднява пътуването в ЕС“.

²⁹ ACEA, [Fit for 55: a much-needed reality check for EU policy and decision makers to keep mobility accessible](#), 2021 г.

68 Друго предизвикателство е, че електрическите автомобили са общо взето по-скъпи от автомобилите с двигатели с вътрешно горене, така че е вероятно потребителите просто да не са в състояние да си ги позволят. На [фигура 19](#) е показано, че в държавите членки с по-висок БВП на глава от населението потреблението на електрически превозни средства е по-голямо. Ето защо държавите членки с по-нисък БВП на глава от населението вероятно ще продължат да срещат повече проблеми в стремежа си да намалят емисиите от леки пътнически автомобили, тъй като жителите им ще продължат да използват автомобили, замърсяващи околната среда, за по-дълго време. Това вече е факт, тъй като средната възраст на автомобилите в ЕС се е увеличила от 7,4 години през 2014 г. на 12 години през 2021 г.³⁰

Фигура 19 — БВП на глава от населението и пазарен дял на електрическите превозни средства (2022 г.)



Забележка: Електрическите автомобили включват както пътнически, така и лекотоварни превозни средства.

Източник: ЕСП въз основа на Евростат и [Европейската обсерватория за алтернативни горива](#). Картите са създадени с приложението Tableau.

³⁰ ACEA, *Average age of the EU vehicle fleet, by country*, 2023 г.

Заклучения и препоръки

69 От 2020 г., 11 години след влизане в сила на първия Регламент относно емисиите на CO₂ от леките автомобили, тези емисии от нови леки автомобили, измерени в реални условия, са започнали да намаляват значително. Това се дължи основно на значителното използване на електрически превозни средства, докато емисиите на CO₂ от автомобилите с двигатели с вътрешно горене не са намалели. Въпреки че данните за емисиите на CO₂ от леките автомобили са събрани и проверени от Комисията в съответствие с регламента, в началото на процеса липсва достатъчно увереност относно точността на данните за емисиите на CO₂, декларирани от производителите в сертификатите за съответствие. ЕСП счита, че амбициите на ЕС в областта на климата и целите за намаляване на емисиите на CO₂ за новите леки пътнически автомобили до 2029 г. не са достатъчно добре съгласувани. За периода от 2030 г. нататък целите са съгласувани, но постигането им ще зависи от използването на автомобили с нулеви емисии.

70 ЕСП откри недостатъци в начина, по който се прилага рамката на ЕС за одобряване на типа на превозните средства. По-специално, органите по одобряване на типа на превозните средства в две от трите посетени държави членки не са извършвали необходимите проверки на производителите. Това води до по-ниска увереност, че данните за емисиите на CO₂ от превозните средства, декларирани от производителите в сертификатите за съответствие, са точни. Комисията разполага с ограничена информация относно извършването на тези проверки от националните органи, тъй като до средата на 2023 г. самата тя не е извършила оценка на прилагането на новите правила (точки **18—23**).

71 Друг фактор също води до по-ниска увереност по отношение на стойностите на CO₂, посочени в сертификатите за съответствие. Това е фактът, че Комисията не е използвала информацията за емисиите от автомобили, които са в експлоатация, получена от лабораторни изпитвания на замърсяването на въздуха, за да оцени риска от неточност на стойностите на CO₂, посочени в сертификатите за съответствие. ЕСП отбелязва, че не съществува правно изискване за използването на тази информация. Предложената нова методика за изпитване относно емисиите на CO₂ на автомобилите в движение допълнително увеличава размера на извадката от автомобили, които трябва да бъдат изпитвани — нещо, което никой от органите по одобряване на типа на превозните средства в нито една от трите посетени държави членки не е могъл да избегне в периода 2020—2022 г. (точки **24—27**).

72 В съответствие с Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили Комисията е длъжна да събира агрегирани данни за действителния разход на гориво на всички нови автомобили, регистрирани след 2021 г. По-целенасочена информация, изготвена въз основа на конкретните нужди на потребителите, би била по-полезна по отношение на действителния разход на гориво (и емисиите на CO₂) на автомобилите, което евентуално би повлияло на решенията им за покупка и по този начин би мотивирало производителите да намалят разликата между емисиите, измерени в лабораторни условия, и тези в реални условия на движение (точки [28](#)—[29](#)).

Препоръка 1 — Да се повиши нивото на увереност, че стойностите на емисиите от превозните средства съответстват на стойностите, декларирани от производителите в сертификатите за съответствие

Комисията следва:

- а) да проследява заедно с държавите членки дали органите по одобряване на типа на превозните средства извършват необходимите проверки на производителите с цел предоставяне на увереност за данните, включени в сертификатите за съответствие;
- б) да оцени дали е осъществимо да се предоставя информация за потребителите относно действителния разход на гориво, с насоченост към техните конкретни нужди;
- в) да следи отблизо прилагането на предложената методика за изпитване на емисиите на CO₂ на вече пуснати в движение превозни средства, когато тези изпитвания се извършват от органите по одобряване на типа на превозните средства и, при необходимост, да предприема коригиращи действия.

Целеви срок за изпълнение: 2025 г.

73 Държавите членки отговарят за своевременното събиране, проверка и изпращане до Комисията на данни за CO₂ от леките пътнически автомобили, като също така отговарят за проверка на точността и пълнотата на данните. ЕСП констатира закъснения при подаването на данните за 2020 г. от страна на държавите членки и установи недостатъци по отношение на тяхната пълнота и точност. Липсата на електронни сертификати за одобряване на типа на превозните средства създава затруднения за държавите членки, които са решили да използват данните за одобряване на типа за извършване на проверки за съгласуваност при верифицирането на данните в сертификатите за съответствие. Равняването на данните с държавите членки е муден процес поради липсата на напълно функциониращи електронни инструменти, с които да могат да се сверяват данните от автомобилите, както и поради продължителния обмен на информация между тях и Европейската агенция за околна среда. Тези обмени обаче са довели до навременно публикуване на предварителните данни (точки **31—40**).

74 Впоследствие Комисията и ЕАОС равняват предварителните данни с производителите, които са подали уведомления за грешки, което е подобрило пълнотата и точността на данните. Този процес на равняване обаче също така е довел до нарастване на закъсненията при публикуването на окончателните данни. Данните за 2020 г. са публикувани почти една година след нормативно определения краен срок. ЕСП потвърждава изчисленията на Комисията на средните емисии за ЕС и за производителите, целите и таксите за извънредно количество емисии (точки **41—46**).

Препоръка 2 — Да се използват в по-голяма степен електронните инструменти за събиране и проверка на данни за автомобилите

Комисията следва:

- а) в рамките на Форума за обмен на информация за прилагане, да подкрепя органите на държавите членки за одобряване на типа на превозните средства при стандартизирането и използването на електронен формат на сертификата за одобряване на типа и да разгледа възможността за въвеждане на правно изискване на равнище ЕС за използването на електронен формат в бъдеще;
- б) да разгледа възможността за рационализиране на процедурата за равняване на предварителните данни с данните от производителите и държавите членки.

Европейската агенция за околна среда следва:

- в) да осигури достъп на докладващите държави членки и производители до всички функции за отчитане и проверка в инструмента Reportnet3, така че те да могат да качват и тестват своите данни.

Целеви срок за изпълнение: 2025 г.

75 В периода 2009—2019 г. действителните средни емисии на нови автомобили не са намалели главно поради факта, че производителите са се съсредоточили върху намаляване на емисиите, измерени в лабораторни условия, а не на емисиите в реални условия на движение. През 2017 г. за новите превозни средства от одобрен тип е въведен задължителен нов цикъл на лабораторни изпитвания, който отразява по-добре реалните условия на движение. Това е отстранило успешно множество пропуски, създадени при предишния цикъл на изпитване, и е намалило разликата между измерените в лабораторни условия и действителните емисии. От 2022 г. насам Комисията може да получава информация за действителните емисии от бордовите измервателни уреди за разход на гориво, монтирани в новите превозни средства. Поради това Комисията вече разполага с информация за мащаба на разликата между измерените в лабораторни условия и действителните емисии от нови превозни средства, регистрирани от 2021 г. нататък, и лесно ще може да проследи дали тази разлика започва да се увеличава отново (точки [48—52](#)).

76 От 2020 г., когато са въведени по-високи цели за емисиите, ЕСП констатира, че Регламентът относно емисиите на CO₂ от леките автомобили е допринесъл положително за намаляването на действителните емисии от нови превозни средства, главно поради по-засиленото използване на електрически превозни средства. В същото време емисиите от нови превозни средства с вътрешно горене и хибридни автомобили с възможност за включване към електрическата мрежа остават проблемна област (точки [53—57](#)).

77 ЕСП установи, че условията на регламента са изпълнили очакваната цел, т.е. благодарение на тях производителите са успели да постигнат конкретните си цели за емисиите с по-малко разходи. През 2020 г. благодарение на условията производителите са спестили почти 13 млрд. евро от такси за извънредно количество емисии. Повечето условия обаче са имали неблагоприятно въздействие по отношение на емисиите на CO₂, но те ще бъдат преустановени или променени от 2025 г. като част от пакета „Подготвени за цел 55“, приет през 2023 г. (точки [58—62](#)).

78 ЕСП счита, че целите за намаляване на емисиите на CO₂ за нови леки автомобили и амбициите на ЕС в областта на климата за периода от настоящия момент до 2029 г. не са достатъчно добре съгласувани. Основното предизвикателство пред постигането на целите за намаляване на емисиите за 2030 г. и след това ще бъде да се осигури достатъчно използване на превозни средства с нулеви емисии. По-специално, ще бъде важно да се обърне внимание на достъпността на електрическите превозни средства, да се създаде достатъчна инфраструктура за зареждането им и да се осигури снабдяването със суровини за производството на батерии (точки [63—68](#)).

Препоръка 3 — Да се пренасочат целите за намаляване на емисиите на CO₂ към ключовите елементи, които влияят върху емисиите на CO₂ от новите леки пътнически автомобили

Комисията следва да направи оценка на осъществимостта, разходите и ползите от следните промени в Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили:

- а) замяна на настоящите цели на равнище ЕС и на равнище производители (които се основават на средното намаление на емисиите на CO₂) с цели, основани на минимален дял на превозните средства с нулеви емисии;
- б) въвеждане на горна граница на „действителните емисии“ на CO₂ на равнище производител, която не трябва да бъде надвишавана за автомобилите с двигатели с вътрешно горене, включително за всички видове хибридни автомобили.

Целеви срок за изпълнение: 2026 г.

Настоящият доклад беше приет от Одитен състав I с ръководител Joëlle Elvinger — член на Европейската сметна палата, в Люксембург на заседанието му от 6 декември 2023 г.

За Европейската сметна палата

Tony Murphy
Председател

Приложения

Приложение I — Основни законодателни актове, свързани с Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили



Приложение II — Данни за изпитванията за замърсяване на въздуха от превозните средства в движение в трите посетени държави членки през 2020—2022 г.

Година	Нидерландия			Германия			Италия		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Брой на фамилиите превозни средства, докладвани от производителите	Не е предоставена информация от органа за одобряване на типа на превозните средства в Нидерландия			309	476	618	34	63	34
Минимален изискуем брой фамилии, които трябва да бъдат изпитани от производителите				62	47	38	22	38	19
Брой на фамилиите, изпитани от производителите				62	47	38	17	16	13
Минимален брой превозни средства, които трябва да бъдат изпитани от производителите				186	141	117	51	48	57
Брой на превозните средства, действително изпитани от производителите				186	144	113	39	31	37
Изискване на органа по одобряване на типа на превозните средства за минималния брой фамилии, които трябва да бъдат изпитани				21	24	36	6	6	5

	Нидерландия			Германия			Италия		
Брой на фамилиите, действително изпитани от органа по одобряване на типа на превозните средства	0	9	9	9	16	29	0	0	0
Минимален брой превозни средства, които трябва да бъдат изпитани от органа по одобряване на типа на превозните средства	Не е приложимо	27	27	63	72	108	18	18	15
Брой на превозните средства, действително изпитани от органа по одобряване на типа на превозните средства	0	30	16	27	42	69	0	0	0

Източник: Данни, предоставени от органите по одобряване на типа на превозните средства в трите посетени държави-членки.

Приложение III — Основни разлики между процедурите за изпитване по NEDC и WLTP

NEDC		WLTP
Един цикъл на изпитване	Цикъл на изпитване 	Динамичен цикъл, който е по-представителен за действителните условия на шофиране
20 минути	Времетраене на цикъла 	30 минути
11 километра	Разстояние, изминато за цикъла 	23,25 километра
2 етапа, шофиране в градски условия — 66 % и в извънградски условия — 34 %	Етапи на шофиране 	4 по-динамични етапа, шофиране в градски условия — 52 % и в извънградски условия — 48 %
34 км/ч	Средна скорост 	46,5 км/ч
120 км/ч	Максимална скорост 	131 км/ч
Отражението върху CO ₂ и разхода на гориво не се вземат предвид при NEDC	Въздействие на незадължителното оборудване 	Допълнителните характеристики (които могат да се различават според автомобила) са взети предвид

Източник: Преглед 01/2019 на ЕСП „Отговорът на ЕС на скандала „Дизелгейт“ (информационно-аналитичен документ).

Съкращения

ДВГ: Двигател с вътрешно горене

ЕАОС: Европейска агенция за околна среда

ПГ: Парников газ

СС (CoC): Сертификат за съответствие

АСЕА: Асоциация на европейските автомобилни производители

CO₂: Въглероден диоксид

ICCT: Международен съвет за чист транспорт

JRC: Съвместен изследователски център (генерална дирекция на Европейската комисия)

КВА: Kraftfahrt-Bundesamt (германският орган по одобряване на типа на превозните средства)

MIT: Direzione Generale della motorizzazione civile presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (италианският орган по одобряване на типа на превозните средства)

NEDC: Нов европейски цикъл на движение

RDW: Rijksdienst voor het Wegverkeer (нидерландският орган по одобряване на типа на превозните средства)

WLTP: Хармонизирана в световен мащаб процедура за изпитване на леки превозни средства

Речник на термините

Брутен вътрешен продукт (БВП): Стандартна мярка за благосъстоянието на една държава, която се основава на общата стойност на стоките и услугите, произведени в нея (обикновено за една година).

Евро стандарти: Стандарти за емисиите на замърсители на въздуха от леките автомобили, определени в редица регламенти на ЕС (Евро 1 до Евро 6).

Нов европейски цикъл на движение: Изпитване, използвано в ЕС до 2018 г. за измерване на емисиите на отработени газове като елемент от одобряването на типа на автомобилите.

Одобряване на типа на превозните средства: Процес, при който органите на държавите членки удостоверяват, че новите типове превозни средства отговарят на всички стандарти на ЕС за безопасност, околна среда и производство, преди да бъдат пуснати на пазара.

Пакет „Подготвени за цел 55“: Законодателен пакет на ЕС, насочен към изпълнение на целите в областта на климата, по-специално към намаляване на емисиите от парникови газове на ЕС с най-малко 55 % до 2030 г.

Парников газ: Газ в атмосферата, например въглероден диоксид или метан, който поглъща и излъчва лъчения, като задържа топлината и така затопля земната повърхност чрез т. нар. „парников ефект“.

Сертификат за съответствие: Документ, който се издава от производителите за всяко ново произведено превозно средство и съдържа техническа информация, като идентификационен номер на превозното средство, тегло и емисии на CO₂.

Хармонизирана в световен мащаб процедура за изпитване на леки превозни средства: Изпитване, използвано след 2017 г. за измерване на емисиите на отработени газове като елемент от одобряването на типа на автомобилите.

Отговори на Комисията и ЕАОС

<https://www.eca.europa.eu/bg/publications/sr-2024-01>

Хронология

<https://www.eca.europa.eu/bg/publications/sr-2024-01>

Одитен екип

Специалните доклади на Европейската сметна палата представят резултатите от нейните одити на политики и програми на ЕС или теми, свързани с управлението, в конкретни бюджетни области. ЕСПП подбира и разработва одитните си задачи така, че те да окажат максимално въздействие, като отчита рисковете за изпълнението или съответствието, проверявания обем приходи или разходи, предстоящите промени, както и политическия и обществен интерес.

Настоящият одит на изпълнението беше извършен от Одитен състав I „Устойчиво използване на природните ресурси“, с ръководител Joëlle Elvinger — член на ЕСПП. Одитът беше извършен под ръководството на члена на Европейската сметна палата Pietro Russo, с подкрепата на Chiara Cipriani — началник на кабинета, Benjamin Jakob — аташе в кабинета; Florence Fornaroli — главен ръководител; Jindřich Doležal — ръководител на задача; Виктор Попов, Dirk Neumeister, Stamatis Kalogirou, Ioannis Hartoutsios, Dominik Skotarczak, Ioanna Topa и Lucia Rosca— одитори. Marika Meisenzahl предостави подкрепа за графичния дизайн. Laura Mcmillan предостави езикова подкрепа.



От ляво надясно: Laura McMillan, Benjamin Jakob, Jindřich Doležal, Stamatis Kalogirou, Pietro Russo, Ioannis Hartoutsios, Florence Fornaroli, Виктор Попов, Dirk Neumeister, Lucia Rosca.

АВТОРСКИ ПРАВА

© Европейски съюз, 2024 г.

Политиката на ЕСП относно повторната употреба е определена в [Решение № 6—2019 на Европейската сметна палата](#) относно политиката за свободно достъпни данни и повторната употреба на документи.

Освен ако не е посочено друго (напр. в отделни известия за авторските права), създаденото от ЕСП съдържание, притежавано от ЕС, е лицензирано по [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Това означава, че като правило повторната употреба е позволена, при условие че са посочени първоначалните източници и всички извършени промени. Лицето, което използва информацията на ЕСП повторно, следва да не изменя първоначалния смисъл или послание на документите. ЕСП не носи отговорност за последствия, възникнали в резултат на повторното използване.

Необходимо е да се получи допълнително разрешение в случаите, когато дадено съдържание изобразява разпознаваеми частни лица, например на снимки на персонала на ЕСП, или когато е включено съдържание на трети страни.

В случаите, когато е получено такова разрешение, то отменя и заменя горепосоченото общо разрешение и ясно посочва всички ограничения при използването.

За използването или възпроизвеждането на съдържание, което не е собственост на ЕС, може да е необходимо да се потърси разрешение директно от носителите на авторските права.

Фигури 3, 4, 5, 7, 10, 12, 18, 19 и приложение III — икони: Фигурите са създадени с ресурси от [Flaticon.com](#). © Freepik Company S.L. Всички права запазени.

Софтуер или документи, обхванати от правата на индустриална собственост, като патенти, търговски марки, регистрирани дизайни, лого и наименования, са изключени от политиката на ЕСП за повторно използване.

Уебсайтовете на всички институции на Европейския съюз, включени в домейна europa.eu, съдържат препратки към сайтове на трети страни. Тъй като ЕСП не контролира съдържанието им, моля, запознайте се с тяхната политика за поверителност на данните и с политиката за авторските права.

Използване на логото на ЕСП

Логото на ЕСП не може да бъде използвано без предварително разрешение.

HTML	ISBN 978-92-849-1466-1	ISSN 1977-5814	doi:10.2865/084915	QJ-AB-24-001-BG-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1433-3	ISSN 1977-5814	doi:10.2865/832951	QJ-AB-24-001-BG-N

От 2020 г., 11 години след влизане в сила на първия Регламент относно емисиите на CO₂ от леките автомобили, тези емисии от нови леки автомобили са започнали да намаляват значително. Това се дължи основно на нарасналото използване на електрически превозни средства, докато емисиите на CO₂ от автомобилите с двигатели с вътрешно горене, измерени в реални условия, не са намалели. Въпреки че Европейската комисия е събрала и проверила данните за емисиите на CO₂ от леките автомобили в съответствие с Регламента, липсва достатъчно увереност относно точността на данните за емисиите на CO₂, декларирани от производителите в сертификатите за съответствие, издадени за новорегистрираните автомобили. Европейската сметна палата препоръчва на Комисията да използва в по-голяма степен електронни инструменти за събирането и проверката на данни от автомобилите и да пренасочи целите за намаляване на емисиите на CO₂ към ключовите елементи, които оказват въздействие върху емисиите на CO₂ от нови пътнически автомобили.

Специален доклад на Европейската сметна палата (ЕСП) в съответствие с член 287, параграф 4, втора алинея от ДФЕС.



ЕВРОПЕЙСКА
СМЕТНА
ПАЛАТА



Служба за публикации
на Европейския съюз

ЕВРОПЕЙСКА СМЕТНА ПАЛАТА
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Тел. +352 4398-1

За запитвания: eca.europa.eu/bg/Pages/ContactForm.aspx

Уебсайт: eca.europa.eu

Твитър: @EUAuditors