

Specialioji ataskaita

Lengvųjų automobilių išmetamo anglies dioksido kiekio mažinimas

Pagaliau įgauna pagreitį, tačiau laukia sunkumai



EUROPOS
AUDITO
RŪMAI

Turinys

	Dalis
Santrauka	I–X
Įvadas	01–12
Lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekis	01–03
ES ir valstybių narių veiksmai siekiant mažinti išmetamo CO₂ kiekį	04–09
ES sistemų, kuriomis siekiama užtikrinti patikimus duomenis apie naujų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį, apžvalga	10–12
Audito apimtis ir metodas	13–16
Pastabos	17–68
Nepakankamas patikinimas, kad CO₂ vertės, kurias gamintojai nurodo atitiktis liudijimuose, yra teisingos	17–29
Gamintojų nurodytų CO ₂ verčių patikros trūkumai	18–23
Informacija, gauta atlikus išmetamųjų teršalų kiekio bandymus, nebuvo naudojama neteisingų CO ₂ verčių rizikai įvertinti	24–29
Naujų automobilių išmetamo CO₂ kiekio duomenų rinkimo ir tikrinimo procesas pagerina duomenų kokybę, tačiau yra ilgas	30–46
Valstybių narių duomenų rinkimo ir tikrinimo sistemos pateikia nepakankamą patikinimą dėl duomenų kokybės	31–35
Preliminarūs duomenys skelbiami laiku, tačiau jų rinkimas ir tikrinimas yra sudėtingas procesas	36–40
Suderinus preliminarinius duomenis su gamintojais, pagerėja jų kokybė, tačiau vėluojama paskelbti galutinius duomenis	41–44
Komisija teisingai apskaičiavo įvairius išmetamo CO ₂ normų elementus	45–46

Dėl griežtų tikslų ir įvairių paskatų elektra varomos transporto priemonės tapo pagrindine išmetamo CO₂ kiekio mažinimo varomąja jėga, tačiau ateityje laukia sunkumai	47–68
Iki 2020 m. išmetamųjų teršalų kiekis mažėjo tik tada, kai jis buvo matuojamas laboratorijoje, o ne kelyje	48–52
Vidutinis išmetamo CO ₂ kiekis keliuose mažėja dėl elektrinių transporto priemonių	53–57
Reglamente nustatyti būdai padėjo gamintojams įvykdyti normas, tačiau turėjo neigiamą poveikį išmetamo CO ₂ kiekiui	58–62
Iššūkiai siekiant ES klimato srities tikslų	63–68
Išvados ir rekomendacijos	69–78
Priedai	
I priedas. Pagrindiniai teisės aktai. Automobilių CO₂ reglamentas	
II priedas. Trijose aplankytose valstybėse narėse 2020–2022 m. atliktų transporto priemonių oro taršos bandymų apžvalga	
III priedas. Pagrindiniai NEDC ir WLTP bandymų procedūrų skirtumai	
Santrumpos	
Terminų žodynelis	
Komisijos ir EAA atsakymai	
Chronologija	
Audito grupė	

Santrauka

I Nors per pastaruosius 30 metų Europos Sąjungai pavyko sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį daugelyje sričių, transporto sektoriuje išmetamo anglies dioksido kiekis ir toliau didėjo. 2021 m. jame išmesta 23 % viso ES išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio, iš kurio daugiau nei pusė teko lengviesiems automobiliams.

II Reglamentas dėl naujų lengvųjų automobilių išmetamo anglies dioksido (CO₂) normų (toliau – Automobilių CO₂ reglamentas) yra pagrindinė ES priemonė, kuria siekiama sumažinti naujų transporto priemonių išmetamo anglies dioksido kiekį. Nuo 2010 m. jame nustatytas visos ES vidutinis naujų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis, o nuo 2012 m. – gamintojo savitasis išmetamųjų teršalų kiekis.

III Šioje ataskaitoje suteikiama galimybė anksti susipažinti su 2019 m. iš esmės pakeisto naujiems lengviesiems automobiliams taikomo Automobilių CO₂ reglamento įgyvendinimu. Savo nustatytais faktais ir rekomendacijomis siekiame, kad Komisija ir suinteresuotieji subjektai prisidėtų prie efektyvesnio ir veiksmingesnio reglamento įgyvendinimo mažinant naujų lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekį ir padėtų ES pasiekti 2030 m. ir 2050 m. klimato srities tikslus.

IV Nuo 2020 m., t. y. praėjus 11 metų nuo pirmojo Automobilių CO₂ reglamento įsigaliojimo, naujų lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekis pradėjo smarkiai mažėti. Tai daugiausia lėmė tai, kad pradėta naudoti daug elektrinių transporto priemonių, nors tikrasis automobilių su degimo varikliais išmetamo CO₂ kiekis nesumažėjo. Nors automobilių išmetamo CO₂ kiekio duomenis Komisija surinko ir patikrino vadovaudamasi Reglamentu, tačiau proceso pradžioje nėra pakankamo patikinimo dėl naujų automobilių atitikties liudijimuose gamintojų nurodyto išmetamo CO₂ kiekio tikslumo.

V Tokio nepakankamo patikinimo priežastis yra dvejopa. Pirma, dvejose iš trijų aplankytų valstybių narių tipo patvirtinimo institucijos neatliko reikalaujamų gamintojo patikrų, o Komisija turi tik ribotos informacijos apie šias patikras. Antra, Komisija nenaudojo informacijos apie išmetamo CO₂ kiekį, gautą atliekant išmetamųjų teršalų kiekio bandymus, kad įvertintų klaidingų CO₂ verčių riziką. Pažymime, kad teisinio reikalavimo naudotis tokia informacija nebuvo.

VI Pastebėjome, kad valstybės narės vėlavo pateikti 2020 m. duomenis, ir nustatėme problemų, kurios turėjo įtakos duomenų išsamumui ir tikslumui. Dėl daugybės Europos aplinkos agentūros ir valstybių narių keitimosi duomenimis procedūrų duomenų derinimas yra sudėtingas procesas. Nepaisant to, Komisija laiku paskelbė preliminarius duomenis. Vėliau, suderinus duomenis su gamintojais, pagerėjo bendras duomenų išsamumas ir tikslumas. Tačiau visas procesas trunka pernelyg ilgai ir galutiniai 2020 m. duomenys galiausiai buvo paskelbti praėjus beveik metams po teisės aktuose nustatyto termino. Galime patvirtinti Komisijos atliktus visos ES ir gamintojų vidutinio išmetamųjų teršalų kiekio, normų ir mokesčių už viršytą taršos normą skaičiavimus.

VII 2009–2019 m. laikotarpiu vidutinis naujų transporto priemonių tikrasis išmetamųjų teršalų kiekis nesumažėjo, daugiausia dėl to, kad gamintojai daugiausia dėmesio skyrė išmetamųjų teršalų kiekio mažinimui laboratorijoje, o ne kelyje. 2017 m. naujas laboratorinių bandymų ciklas, geriau atspindintis realias važiavimo sąlygas, tapo privalomas naujoms transporto priemonėms, kurių tipas patvirtintas. Taip buvo veiksmingai pašalinta daug spragų, atsiradusių taikant ankstesnį bandymų ciklą, ir sumažintas skirtumas tarp laboratorijoje išmatuoto ir tikrojo išmetamųjų teršalų kiekio. Nuo 2022 m. Komisija renka informaciją apie tikrąjį išmetamųjų teršalų kiekį iš naujose transporto priemonėse esančių degalų sąnaudų matavimo prietaisų. Todėl ji turi informacijos apie nuo 2021 m. registruotų naujų transporto priemonių laboratorinio ir tikrojo išmetamųjų teršalų kiekio skirtumo mastą ir galėtų stebėti, jei šis skirtumas vėl padidėtų.

VIII Nuo 2020 m., kai buvo pradėtos taikyti griežtesnės išmetamųjų teršalų normos, galėjome matyti, kad Automobilių CO₂ reglamentu teigiamai prisidėta prie tikrojo naujų transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo, daugiausia dėl išaugusio elektrinių transporto priemonių naudojimo. Kartu susirūpinimą tebekelia naujų transporto priemonių su degimo varikliais ir laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekis.

IX Manome, kad naujų lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslai ir ES klimato srities užmojai iki 2030 m. nėra pakankamai suderinti. Pagrindinis iššūkis siekiant 2030 m. ir vėlesnių metų išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslų bus užtikrinti, kad būtų naudojama pakankamai visai netaršių transporto priemonių. Visų pirma bus svarbu spręsti elektrinių transporto priemonių įperkamumo klausimą, sukurti pakankamą elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūrą ir užtikrinti žaliavų baterijoms gaminti tiekimą.

X Rekomenduojame, kad Komisija:

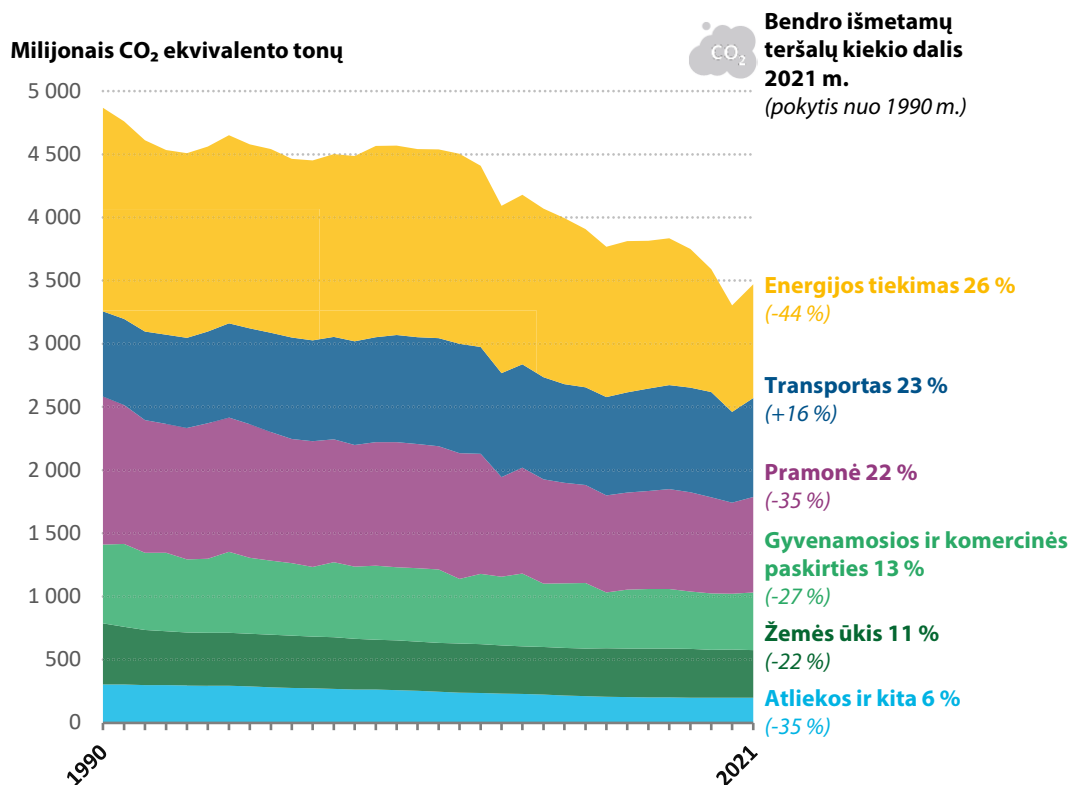
- o padidintų patikinimo, kad transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis atitinka gamintojo atitikties liudijimuose nurodytus kiekius, lygį;
- o geriau naudotų elektronines priemones automobilių duomenims rinkti ir tikrinti;
- o perorientuotų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslus, kad būtų atsižvelgta į pagrindines nuostatas, turinčias įtakos naujų lengvųjų automobilių išmetamam CO₂ kiekiui.

Įvadas

Lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekis

01 2021 m. transporto išmetamo anglies dioksido (CO₂) kiekis sudarė beveik 23 % Europos Sąjungos (ES 27) išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio ir buvo antras pagal dydį šių išmetamųjų teršalų šaltinis po energijos tiekimo¹. ES transportas tebėra vienintelis ekonomikos sektorius, kuriame bendras išmetamųjų teršalų kiekis nesumažėjo nuo 1990 m. (**1 diagrama**).

1 diagrama. ES 27: išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis pagal sektorius (1990–2021 m.)



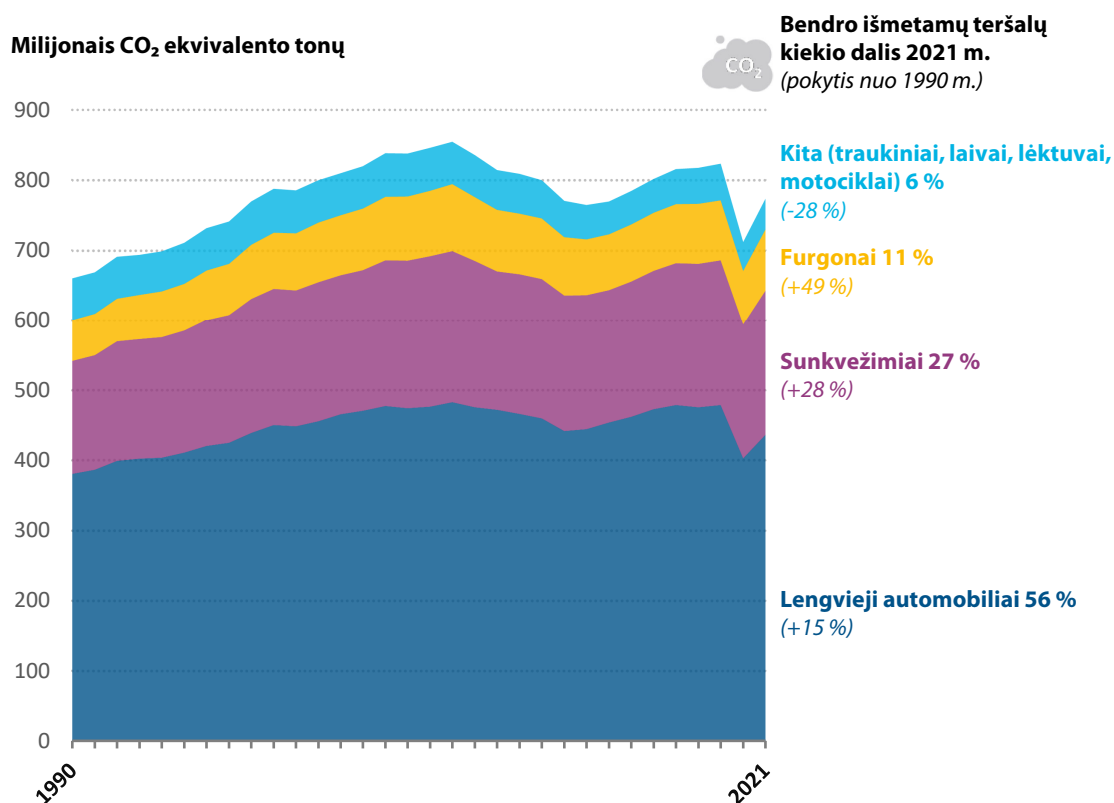
Pastaba. Į transporto išmetamųjų teršalų kiekį neįtraukiamas tarptautinės aviacijos ir laivybos išmetamųjų teršalų kiekis.

Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis EAA (duomenų apie šiltnamio efektą sukeliančias dujas peržiūra, 2023 m. birželio 22 d.).

¹ EAA, duomenų apie šiltnamio efektą sukeliančias dujas peržiūra, 2023 m. birželio 22 d.

02 2021 m. lengvųjų automobilių išmetamas anglies dioksido kiekis sudarė 56 % viso transporto išmetamų teršalų kiekio². **2 diagramoje** parodyta, kad lengvųjų automobilių išmetamų teršalų kiekis padidėjo, palyginti su 1990 m., išskyrus atvejus, kai retkarčiais sumažėjo dėl ekonominio nuosmukio, pavyzdžiui, COVID-19 pandemijos 2020 m.

2 diagrama. ES 27: transporto išmetamo CO₂ kiekio pasiskirstymas (1990–2021 m.)

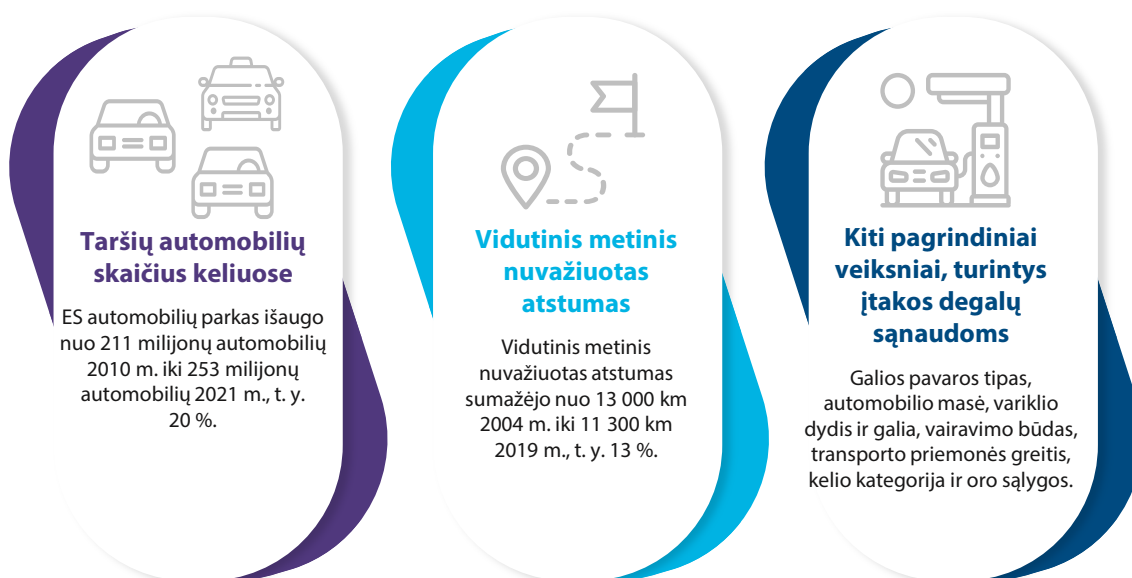


Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis EAA (duomenų apie šiltnamio efektą sukeliančias dujas peržiūra, 2023 m. balandžio 18 d.).

² EAA, duomenų apie šiltnamio efektą sukeliančias dujas peržiūra, 2023 m. birželio 22 d.

03 3 diagramoje apžvelgiami pagrindiniai veiksniai, lemiantys lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekį.

3 diagrama. Pagrindiniai veiksniai, lemiantys lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekį



Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis Eurostato ir *Odyssee-Mure* duomenimis.

ES ir valstybių narių veiksmai siekiant mažinti išmetamo CO₂ kiekį

04 1997 m. ES pasirašė Kioto protokolą. Ji įsipareigojo iki 2020 m. 20 % sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, nustatydamą 1990 m. išmetamųjų teršalų kiekį kaip atskaitos tašką. 2015 m. ES pasirašė Paryžiaus susitarimą, kuriuo siekiama apriboti visuotinį atšilimą iki „gerokai mažesnio“ nei 2 °C, pageidautina – net iki 1,5 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu.

05 Iš Paryžiaus susitarimo kylantis ES įsipareigojimas buvo perkeltas į ES tarpinį 2030 m. išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslą, kuris iš pradžių buvo nustatytas 40 %. 2021 m. priėmus **Europos klimato teisės aktą**, šis tikslas buvo padidintas iki 55 %. Šiame teisės akte nustatytas privalomas ES tikslas iki 2050 m. užtikrinti nulinį grynąjį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį.

06 4 diagramoje apžvelgiamos pagrindinės ES ir nacionalinės priemonės, kuriomis siekiama sumažinti lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekį.

4 diagrama. Pagrindinės priemonės, kuriomis siekiama sumažinti lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekį

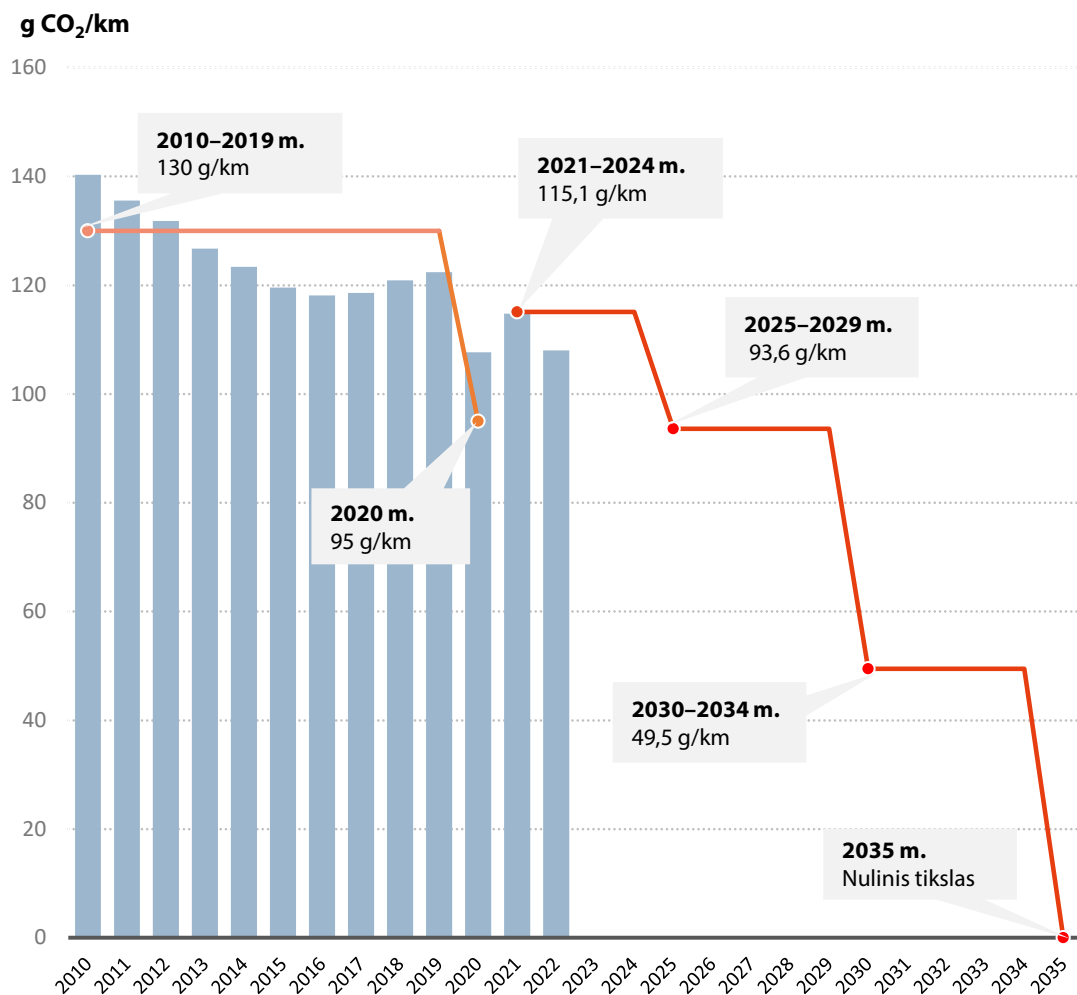
	 ES priemonės	 Nacionalinės priemonės
Tiesioginis poveikis	<ul style="list-style-type: none"> • Automobilių CO₂ reglamentas • Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyva • Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamentas • Nauja Apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos direktyva (taikoma nuo 2027 m.) 	<p>Mokesčiai arba subsidijos, pavyzdžiui:</p> <ul style="list-style-type: none"> • visai netaršių transporto priemonių subsidijos • iškastinio kuro mokestis • transporto priemonės su degimo varikliu registracijos mokestis • metinis transporto priemonės kelių mokestis
Netiesioginis poveikis	<p>Bendrasis finansavimas</p> <ul style="list-style-type: none"> • dviračių takams, geležinkelių tinklams • elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūrai • kitiems viešojo transporto patobulinimams 	<p>Tokios pačios kaip ir ES, be to:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nemokamas arba pigesnis viešasis transportas • subsidijos dviračiams įsigyti • nuotolinio darbo susitarimai

Šaltinis: Audito Rūmai.

07 Reglamentas dėl naujų lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ normų yra pagrindinis Europos lygmens teisės aktas, kuriuo siekiama sumažinti naujų automobilių išmetamo CO₂ kiekį. Jis buvo priimtas 2009 m., o 2019 m. padaryta reikšmingų pakeitimų (žr. *1 priedą*). Reglamentas taikomas 27 ES valstybėms narėms, Islandijai (nuo 2018 m.), Norvegijai (nuo 2019 m.) ir Jungtinei Karalystei (iki 2020 m.), toliau – ataskaitas teikiančios šalys. Jame nenumatytas joks ES finansavimas. Reglamente nustatytas nuo 2010 m. užregistruotų naujų automobilių vidutinio išmetamo CO₂ kiekio tikslas viso ES parko mastu. Nuo 2012 m. kiekvienam gamintojui ar gamintojų grupei nustatyti konkretūs išmetamųjų teršalų tikslai. Jei gamintojai neįvykdo šių konkrečių išmetamųjų teršalų tikslų, jie turi mokėti mokestį už viršytą taršos normą. Laikui bėgant su visu ES parku susiję ir konkretūs išmetamųjų teršalų tikslai tapo vis platesnio užmojo, o nuo 2035 m. įsigalios nulinio išmetamųjų teršalų kiekio tikslas. Šių tikslų nustatymo pagrindas pasikeitė: 2021 m. naujojo Europos važiavimo ciklo (NEDC) bandymo procedūra pakeista pasauline suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymo procedūra (WLTP). *5 diagramoje* apžvelgiami viso ES parko tikslai ir vidutinis naujų automobilių išmetamo CO₂ kiekis nuo 2010 m.³

³ Reglamentas (EB) Nr. 443/2009 ir reglamentai (ES) 2019/631 ir 2023/851.

5 diagrama. ES tikslai ir vidutinis laboratorinis naujų automobilių išmetamo CO₂ kiekis



Visos ES užregistruotų naujų transporto priemonių vidutinio išmetamo CO₂ kiekio tikslas:

— Naujasis Europos važiavimo ciklas (NEDC)

— Pasaulinė suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymo procedūra (WLTP)



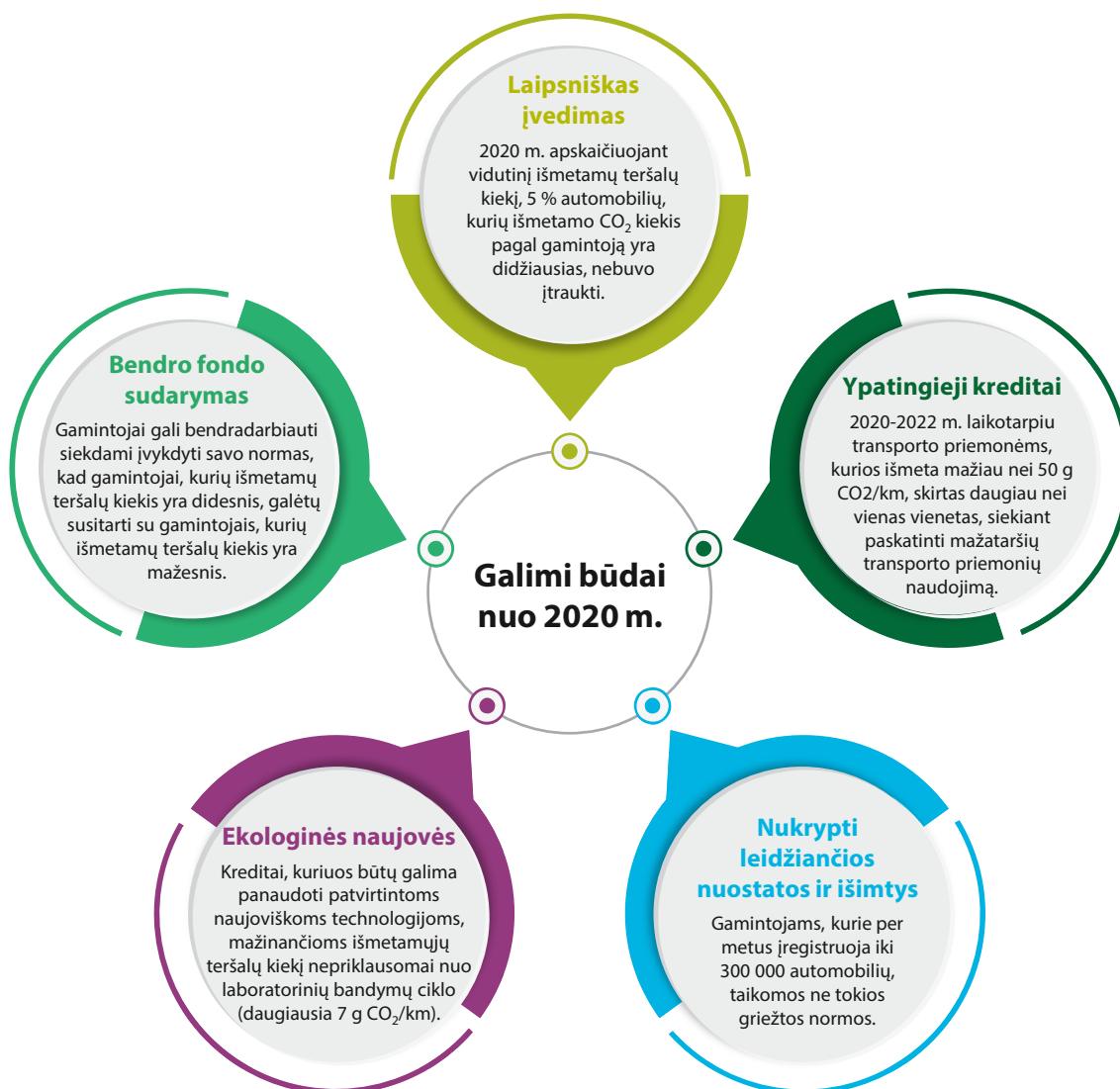
Vidutinis laboratorinis naujų automobilių išmetamo CO₂ kiekis

Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis EAA, JRC, ir automobilių CO₂ reglamentais (EB).

08 Taikant Automobilių CO₂ reglamentą, atskiro automobilio išmetamas CO₂ kiekis grindžiamas matavimais, atliktais standartinėmis sąlygomis laboratorijoje, o ne kelyje išmatuotu išmetamųjų teršalų kiekiu. Tai reiškia, kad galima palyginti skirtingų automobilių modelių CO₂ vertes. Tačiau kelyje išmetamo CO₂ kiekis paprastai būna didesnis nei išmatuotas laboratorijoje. Kelyje išmetamųjų teršalų kiekis priklauso nuo tokių veiksnių kaip vairuotojo elgsena, lauko temperatūra, eismas, aukštis virš jūros lygio ir naudojimas energiją vartojančiais elementais (pavyzdžiui, šviesomis, oro kondicionavimu).

09 Automobilių CO₂ reglamento tikslas – skatinti automobilių gamybos pramonę mažinti naujai gaminamų transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekį. Gamintojai tai gali padaryti gamindami automobilius, kurie naudoja mažiau kuro (t. y. dyzelino arba benzino), gamindami visai netaišias transporto priemones, pavyzdžiui, elektrines transporto priemones, arba derindami šias technologijas (pavyzdžiui, laidu įkraunamas hibridines elektrines transporto priemones). Derybų dėl Automobilių CO₂ reglamento metu buvo nustatyti tam tikri būdai, kad gamintojams būtų lengviau ir pigiau laikytis savitųjų teršalų išmetimo normų (**6 diagrama**).

6 diagrama. Gamintojams prieinami būdai



Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis Reglamentu(ES) 2019/631.

ES sistemų, kuriomis siekiama užtikrinti patikimus duomenis apie naujų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį, apžvalga

10 Prieš parduodant naujo modelio transporto priemonę ES, gamintojas turi pateikti ją „tipo patvirtinimui“, kuriuo patvirtinama, kad transporto priemonės prototipas atitinka daugiau kaip 70 ES saugos, aplinkos apsaugos ir techninių reikalavimų⁴. 2015 m. kilęs „dyzelgeito“ skandalas⁵ paskatino ES pakeisti [ES naujų transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemą](#), kad būtų užtikrinta, jog eksploatuojamos transporto priemonės oro taršos ir išmetamo CO₂ kiekio atžvilgiu būtų tokios pat, kaip ir tipo patvirtinimą gavusios transporto priemonės. Pakeitimai daugiausia susiję su Komisijos įgaliojimų didinimu, išsamesnių transporto priemonių tipo patvirtinimo reikalavimų nustatymu ir tiek neseniai pagamintų, tiek eksploatuojamų automobilių tikrinimu.

11 *7 diagramoje* aprašyti ES transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemos elementai, kuriais siekiama užtikrinti, kad laboratorijose išmatuotas transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis atitiktų atitikties liudijimuose nurodytas vertes. Atitikties liudijimai reikalingi pirminei transporto priemonės registracijai. Šia patikrų ir bandymų sistema turėtų būti pateiktas patikinimas, kad į atitikties liudijimą įtraukti duomenys, kurie vėliau naudojami nustatant naujų transporto priemonių vidutinį išmetamo CO₂ kiekį pagal Automobilių CO₂ reglamentą, būtų patikimi.

⁴ Žr. Europos Parlamento ir Tarybos [reglamento \(ES\) 2018/858](#) II priedą (OL L 151, 2018 6 14, p. 1).

⁵ Žr. mūsų 2019 m. apžvalginį pranešimą „[ES atsakas į „dyzelgeito“ skandalą](#)“.

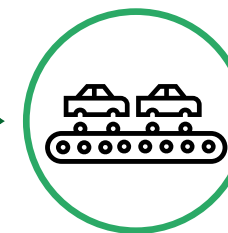
7 diagrama. ES transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemos apžvalga

Gamintojas

Pateikia naujų transporto priemonių modelių **tipo patvirtinimo dokumentus**.



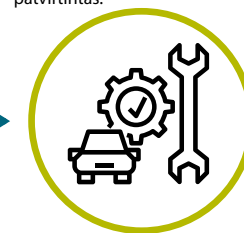
Užtikrina, kad **pagamintos transporto priemonės atitiktų** transporto priemonės, kurios tipas patvirtintas, **saugos ir išmetamųjų teršalų charakteristikas**.



Išduoda **naujų transporto priemonių modelių atitikties liudijimą** (elektroniniu arba popieriniu formatu) ir užtikrina, kad į jį **įtraukta informacija būtų teisinga ir išsami**.



Užtikrina, kad tinkamai prižiūrimos **eksploatuojamos transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekis išliktų toks pat**, kaip ir transporto priemonės, kurios tipas patvirtintas.



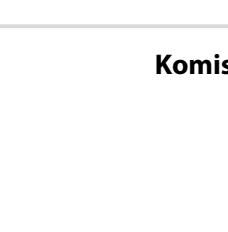
Valstybės narės tipo patvirtinimo institucija

Išduoda **ES naujų transporto priemonių modelių tipo patvirtinimo sertifikatus**.

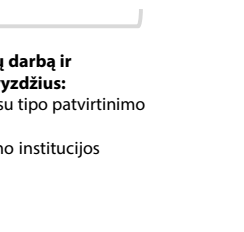


Patvirtina gamintojo kokybės valdymo priemones, taikomas gaminant naujas transporto priemones, kurios apima:

- patikrinimą, ar buvo atliktas minimalus naujai pagamintų transporto priemonių bandymų skaičius
- fizinę dalyvavimą bent viename gamintojo bandyme kas trejus metus
- atitikties liudijimuose pateiktos informacijos teisingumo ir išsamumo patikrą (sistemos auditas ir atitikties liudijimų imties tikrinimas)



Nuo 2024 m., remdamasi imtimis, tipo patvirtinimo institucija **tikrina, ar jau eksploatuojamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis** yra toks pat, kaip ir patvirtinto tipo transporto priemonių (rengiami teisės aktai dėl vadinamosios eksploatuojamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio patikros).



Komisija

Pržiūri tipo patvirtinimo institucijų darbą ir **propaguoja gerosios praktikos pavyzdžius**:

- reguliariai rengdama posėdžius su tipo patvirtinimo institucijomis ir
- vertindama, kaip tipo patvirtinimo institucijos įgyvendina teisės aktus.

Šaltinis: Audito Rūmai.

12 8 diagramoje pateikiama kasmetinio užregistruotų naujų transporto priemonių duomenų, susijusių su išmetamu CO₂ kiekiu, rinkimo, tikrinimo ir skelbimo sistema, kaip nustatyta Automobilių CO₂ reglamente. Joje taip pat nurodyti įvairių sistemos dalyvių vaidmenys ir atsakomybė. Ji pagrįsta 7 diagramoje aprašyta sistema, nes didžioji dalis surinktos informacijos gaunama iš atitikties liudijimo.

8 diagrama. Kasmetinio užregistruotų naujų transporto priemonių duomenų, susijusių su išmetamu CO₂ kiekiu, rinkimo, tikrinimo ir skelbimo sistemos apžvalga



Šaltinis: Audito Rūmai.

Audito apimtis ir metodas

13 Mūsų audito varomoji jėga buvo Europos piliečių susidomėjimas ES veiksmais klimato srityje. Šioje ataskaitoje suteikiama galimybė anksti susipažinti su 2019 m. iš esmės pakeisto naujiems lengviesiems automobiliams taikomo Automobilių CO₂ reglamento įgyvendinimu. Dauguma įvertintų teisinių nuostatų, kurios galiojo audituojamuoju laikotarpiu (2020–2022 m.), bus taikomos ir po 2023 m. dalinio pakeitimo. Ataskaitos nustatyti faktai ir rekomendacijos turėtų padėti Komisijai ir suinteresuotiesiems subjektams efektyviau ir veiksmingiau įgyvendinti reglamentą mažinant išmetamo CO₂ kiekį, kad ES pasiektų savo plataus užmojo 2030 m. ir 2050 m. klimato srities tikslus.

14 Įvertinome, ar įgyvendinant Automobilių CO₂ reglamentą ir ES transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemą laikomasi teisės aktų nuostatų ir ar veiksmingai prisidedama prie naujų lengvųjų automobilių išmetamų teršalų kiekio mažinimo. Pagrindinį klausimą suskirstėme į tris smulkesnius klausimus ir atitinkamai suskirstėme pastabų skirsinį. Pirmaisiais dviem klausimais vertinome, ar abi **7 diagramoje** ir **8 diagramoje** aprašytos sistemos buvo tinkamai įdiegtos. Paskutiniu klausimu planavome išsiaiškinti, ar dėl reglamento sumažės naujų automobilių išmetamo CO₂ kiekis, atsižvelgiant į ES klimato srities užmojus.

- Ar ES transporto priemonių tipo patvirtinimo sistema buvo užtikrinta, kad laboratorijose išmatuotas naujų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis atitiktų atitikties liudijime nurodytas vertes?
- Ar Komisija laiku paskelbė patikimus naujų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio duomenis pagal Automobilių CO₂ reglamentą?
- Ar šiuo reglamentu prisidedama prie tikrojo transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo atsižvelgiant į ES klimato srities užmojus?

15 Siekdami atsakyti į pirmąjį klausimą, išnagrinėjome 2020–2022 m. ES sistemą. Siekdami įvertinti antrąjį klausimą, daugiausia dėmesio skyrėme 2020 m., nes audito metu tai buvo naujausias galutinių duomenų rinkinys. Atsakydami į paskutinį klausimą, analizavome visą turimą informaciją įsigaliojus Automobilių CO₂ reglamentui, t. y. nuo 2010 m. iki 2022 m.

16 Įrodymus gavome iš toliau nurodytų šaltinių.

- Dokumentų peržiūros ir interviu su trijų Komisijos generalinių direktoratų (Klimato politikos, Jungtinio tyrimų centro ir Vidaus rinkos pramonės, verslumo ir MVĮ) ir Europos aplinkos agentūros (EAA) atstovais.
- Interviu su Vokietijos, Italijos, Nyderlandų tipo patvirtinimo institucijų ir aplinkos ministerijų atstovais. Šias tris valstybes nares pasirinkome dėl jų santykinės svarbos 2020 m. užregistruotų naujų automobilių skaičiaus atžvilgiu ir dėl mūsų preliminarus 2020 m. duomenų kokybės vertinimo rezultatų.
- Šių trijų valstybių narių EAA pateiktų 2020 m. duomenų dokumentinė peržiūra ir analizė. Patikrinome duomenų kokybę pagal jų išsamumą (pavyzdžiui, užregistruotų naujų automobilių skaičius arba ypatingos svarbos parametrai, apie kuriuos nepranešta), tikslumą ir nuoseklumą. Tada iš naujo atlikome visus skaičiavimus, kuriuos atlikus buvo gauti galutiniai paskelbti duomenys.
- Įvairių lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekio tyrimų peržiūra ir diskusijos su pramonės, akademinės bendruomenės ir nevyriausybinių aplinkosaugos organizacijų suinteresuotaisiais subjektais.

Pastabos

Nepakankamas patikinimas, kad CO₂ vertės, kurias gamintojai nurodo atitikties liudijimuose, yra teisingos

17 Išnagrinėjome ES transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemą, kurios tikslas – užtikrinti, kad laboratorijose išmatuotas transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis atitiktų gamintojo atitikties liudijime nurodytus lygius. Tikėjomės, kad:

- o tipo patvirtinimo institucijos trijose aplankytose valstybėse narėse tinkamai tikrins CO₂ vertes, kurias gamintojai nurodo savo atitikties liudijimuose, ir kad Komisija turės pakankamai informacijos apie šias patikras, ir
- o Komisija naudos turimą informaciją apie jau eksploatuojamų automobilių išmetamo CO₂ kiekį, kad įvertintų riziką, jog atitikties liudijime nurodytos CO₂ vertės gali būti neteisingos.

Gamintojų nurodytų CO₂ verčių patikros trūkumai

18 Norėdamos gauti patikinimą dėl CO₂ verčių, kurias gamintojai nurodo atitikties liudijimuose, tipo patvirtinimo institucijos privalo patikrinti, ar gamintojai patikrino minimalaus pagamintų transporto priemonių skaičiaus išmetamo CO₂ kiekį. Tai reiškia, kad reikia atlikti bent vieną 5 000 kiekvienai šeimai priklausančių pagamintų transporto priemonių laboratorinį bandymą⁶. Šių patikrų kokybė turėtų būti užtikrinama institucijoms fiziškai dalyvaujant bent viename tokiame kiekvieno gamintojo bandyme per trejus metus.

19 Italijos ir Nyderlandų tipo patvirtinimo institucijos nepateikė pakankamai įrodymų, kad patikrino, ar gamintojai 2020 m. arba 2021 m. išbandė minimalų transporto priemonių skaičių. 2020–2021 m. Nyderlandų tipo patvirtinimo institucija nedalyvavo nė viename gamintojo bandyme, o Italijos institucija dalyvavo dviejuose transporto priemonių bandymuose. Nors Komisija leido institucijoms fiziškai nedalyvauti atliekant transporto priemonių bandymus COVID-19 pandemijos metu, šios dvi institucijos rizikuoja, jog negalės įvykdyti minimalaus reikalavimo, kad kiekvienas gamintojas atliktų vieną bandymo patikrą per trejus metus.

⁶ Reglamentas (ES) 2017/1151, I priedas.

20 2020 m. ir 2021 m. Vokietijos tipo patvirtinimo institucija galėjo patvirtinti, kad gamintojai išbandė reikiamą minimalų transporto priemonių skaičių. Ji stebėjo 79 transporto priemonių bandymus, o tai reiškia, kad buvo atliktas minimalus patikrų, kuriose dalyvauta fiziškai, skaičius. Per 2020–2021 m. laikotarpį nė viename iš 81 atlikto bandymo (2 Italijoje ir 79 Vokietijoje) nenustatyta, kad išmatuotos CO₂ vertės nesutaptų su atitikties liudijimuose nurodytomis vertėmis.

21 Tipo patvirtinimo institucijos taip pat turi patikrinti gamintojų sistemas, skirtas atitikties liudijimo duomenims gauti, siekdamos užtikrinti, kad jose būtų pateikiama išsami ir tiksli informacija, įskaitant informaciją apie išmetamo CO₂ kiekio vertes⁷. Nustatėme, kad Vokietijoje taikomas patikimas metodas, pagal kurį gamintojų sistemos, skirtos atitikties liudijimų duomenims gauti, iš pradžių tikrinamos atliekant tipo patvirtinimo procedūrą, o paskui kasmet peržiūrimos transporto priemonės gamybos proceso metu. Be to, Vokietijos institucijos kasmet tikrina atitikties liudijimų imtį ir apie visas nustatytas problemas praneša atitinkamiems gamintojams. Negalėjome rasti įrodymų, kad panašias patikras būtų atlikusios Italijos ar Nyderlandų tipo patvirtinimo institucijos.

22 Siekdama užtikrinti vienodą sistemos taikymą ir skleisti geriausią praktiką, Komisija turi kas penkerius metus atlikti vertinimus⁸. Iki 2023 m. vidurio Komisija neatliko ir neplanuoja atlikti jokių vertinimų, nors naujoji sistema įsigaliojo nuo 2020 m. rugsėjo mėn. Komisijos ryšiai su tipo patvirtinimo institucijomis apsiriboja keliais Keitimosi informacija apie reikalavimų vykdymo užtikrinimą forumo posėdžiais per metus.

23 Pirmiau minėti tipo patvirtinimo institucijų atliekamų patikrų trūkumai ir Komisijos žinių apie tai, kaip buvo atliekamos šios patikros, stoka reiškia, kad nėra pakankamo patikinimo, kad CO₂ vertės, nurodytos atitikties liudijimuose, yra teisingos.

⁷ 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos [reglamento \(ES\) 2018/858](#) 31 straipsnio 2 dalis ir IV priedas.

⁸ 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos [reglamento \(ES\) 2018/858](#) 10 straipsnis.

Informacija, gauta atlikus išmetamųjų teršalų kiekio bandymus, nebuvo naudojama neteisingų CO₂ verčių rizikai įvertinti

24 Kalbant apie išmetamųjų oro teršalų kiekį, nuo 2020 m. Komisija, transporto priemonių gamintojai ir tipo patvirtinimo institucijos privalo kasmet išbandyti minimalų jau eksploatuojamų transporto priemonių skaičių⁹, kad patikrintų, ar per jų išmetimo vamzdžius išmetamųjų teršalų kiekis neviršija Euro 5 ir Euro 6 reglamentuose nustatytų ribinių verčių¹⁰. Atliekant šiuos bandymus taip pat matuojamas išmetamo CO₂ kiekis.

25 Komisija, naudodama savo įrangą (**1 nuotrauka**), laikotarpiu iki 2021 m. imtinai išbandė 50 transporto priemonių dėl išmetamųjų oro teršalų kiekio, tačiau šios informacijos nenaudojo vertindama riziką, kad atitikties liudijime nurodytos CO₂ vertės gali būti neteisingos.

1 nuotrauka. Europos Komisijos bandymų laboratorija (JRC, Italija)



Šaltinis: Audito Rūmai.

⁹ 2018 m. lapkričio 5 d. [Reglamentas \(ES\) 2018/1832](#).

¹⁰ 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos [reglamentas \(ES\) Nr. 715/2007](#) dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6).

26 Trijose atrinktose valstybėse narėse ir tipo patvirtinimo institucijos, ir gamintojai išbandė mažiau jau eksploatuojamų transporto priemonių dėl išmetamųjų oro teršalų kiekio, nei reikalaujama teisės aktuose¹¹ (žr. *II priedą*). Tai daugiausia lėmė šios priežastys:

- Vokietija vėlavo dėl sprendimo statyti savo transporto priemonių bandymų laboratoriją ir aprūpinti ją personalu;
- Italijai nepavyko rasti rangovo darbams atlikti, todėl 2020 m. ir 2021 m. ji neišbandė nė vieno automobilio;
- Nyderlanduose 2020 m. dėl COVID-19 pandemijos nebuvo išbandyta nė viena transporto priemonė. Tipo patvirtinimo institucija dėl to su rangovais nuo 2021 m. sudarė sutartį;
- gamintojams ir tipo patvirtinimo institucijoms buvo sunku įsigyti bandymams skirtų transporto priemonių, nes tokios transporto priemonės turi atitikti daugybę kriterijų, pavyzdžiui, rida, tinkama techninės priežiūros istorija ir galimybė išbandyti (t. y. priklauso lizingo bendrovei arba automobilių platintojui). Tai dar labiau pablogino COVID-19 pandemija dėl padidėjusios naudotų transporto priemonių paklausos.

27 Komisija nerinko informacijos iš valstybių narių, nes nebuvo teisinio reikalavimo tai daryti. Mūsų nuomone, šie duomenys kartu su Komisijos duomenimis (žr. *25* dalį) galėtų būti naudingi nustatant galimus neatitikimus tarp eksploatuojamų automobilių CO₂ verčių ir CO₂ verčių, nurodytų atitikties liudijime. Tai taip pat padėtų įvertinti riziką, kad CO₂ vertės, nurodytos atitikties liudijime, gali būti neteisingos.

28 Pagal Automobilių CO₂ reglamentą, Komisija dabar privalo rinkti ir kasmet skelbti subendrintą informaciją apie naujų automobilių, įregistruotų nuo 2021 m., tikrąsias degalų sąnaudas. Konkretiems vartotojų poreikiams pritaikyta informacija suteiktų naudingesnių žinių apie tikrąsias transporto priemonių degalų sąnaudas (ir išmetamo CO₂ kiekį), o tai galbūt turėtų įtakos sprendimams dėl pirkimo ir taip paskatintų gamintojus mažinti laboratorijoje ir kelyje nustatyto išmetamo CO₂ kiekio skirtumą.

¹¹ 2017 m. birželio 1 d. [Reglamento \(ES\)2017/1151](#) 9 straipsnis ir II priedas.

29 2023 m. gruodžio mėn. Komisija tikisi priimti naujus teisės aktus dėl procedūrų, kurių tipo patvirtinimo institucijos turėtų laikytis vykdydamos jau eksploatuojamų automobilių imties išmetamo CO₂ kiekio patikrą (vadinamąją eksploatuojamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio patikrą)¹². Ši imtis papildo transporto priemonių, kurios buvo tikrinamos dėl išmetamųjų oro teršalų kiekio, imtį. Manome, kad taikant šią naują metodiką gali būti susidurta su tais pačiais sunkumais, kai reikės atlikti minimalų bandymų skaičių (žr. 26 dalį).

Naujų automobilių išmetamo CO₂ kiekio duomenų rinkimo ir tikrinimo procesas pagerina duomenų kokybę, tačiau yra ilgas

30 Išnagrinėjome naujų automobilių išmetamo CO₂ kiekio duomenų rinkimo ir tikrinimo procesą, numatytą Automobilių CO₂ reglamente, kurio tikslas – įvertinti, ar gamintojai laikosi savo išmetamųjų teršalų tikslų. Šis procesas grindžiamas informacija, surinkta iš atitikties liudijimų (žr. ankstesnį skyrių). Tikėjomės, kad:

- trijų aplankytų valstybių narių duomenis teikiančios institucijos renka ir tikrina gamintojų pateiktų atitikties liudijimų duomenis;
- Komisija ir EAA renka ir tikrina valstybių narių duomenis, užtikrindamos, kad preliminarūs duomenys būtų paskelbti laiku;
- Komisija ir EAA suderina duomenis su gamintojais, užtikrindamos, kad patikimi galutiniai duomenys būtų paskelbti laiku, ir
- Komisija teisingai apskaičiuoja visos ES tikslą ir gamintojų išmetamo CO₂ normą, vidutinį išmetamųjų teršalų kiekį ir mokesčius už viršytą taršos normą.

Valstybių narių duomenų rinkimo ir tikrinimo sistemos pateikia nepakankamą patikinimą dėl duomenų kokybės

31 Valstybių narių duomenis teikiančios institucijos yra atsakingos už su lengvaisiais automobiliais susijusio CO₂ duomenų rinkimą, tikrinimą ir perdavimą Komisijai, remdamosi pirminiais gamintojų pateiktų atitikties liudijimų duomenimis.

¹² CIRCABC. Ekspertų grupė dėl kelių transporto priemonių išmetamo CO₂, 2023 m. kovo mėn. posėdžio dokumentai.

32 Pirmasis institucijų žingsnis – surinkti gamintojų pateiktų atitikties liudijimų duomenis. Nuo 2026 m. atitikties liudijimus bus galima gauti tik elektroniniu būdu. Vokietijos (KBA), Italijos (MIT) ir Nyderlandų (RDW) institucijos jau kelerius metus naudoja elektroninius liudijimus naujoms transporto priemonėms registruoti. Jos paaiškino, kad dėl to sumažėjo rankiniu būdu įvedant duomenis iš popierinių atitikties liudijimų daromų klaidų.

33 Rinkdamos šiuos duomenis, Vokietijos ir Nyderlandų institucijos patikrino jų atitiktį patvirtinto tipo duomenims. Tokie duomenys buvo įvesti rankiniu būdu iš tipo patvirtinimo sertifikatu, nes jų nebuvo galima gauti elektroniniu būdu. RDW rengia elektroninį tipo patvirtinimo sertifikatą, kuris ateityje turėtų sumažinti viso proceso darbo sąnaudas. Italijos institucija teigė, kad atlieka panašias patikras, tačiau tai nėra oficiali procedūra, o patikros nėra dokumentuojamos.

34 Antrasis institucijų žingsnis – prieš pateikiant duomenis Europos aplinkos agentūrai (EAA), patikrinti duomenis, surinktus iš ataskaitiniais metais užregistruotų naujų transporto priemonių atitikties liudijimų. Šiomis patikromis siekiama užtikrinti, kad duomenys būtų tikslūs, išsamūs ir atitiktų Komisijos metinių ataskaitų teikimo gaires.

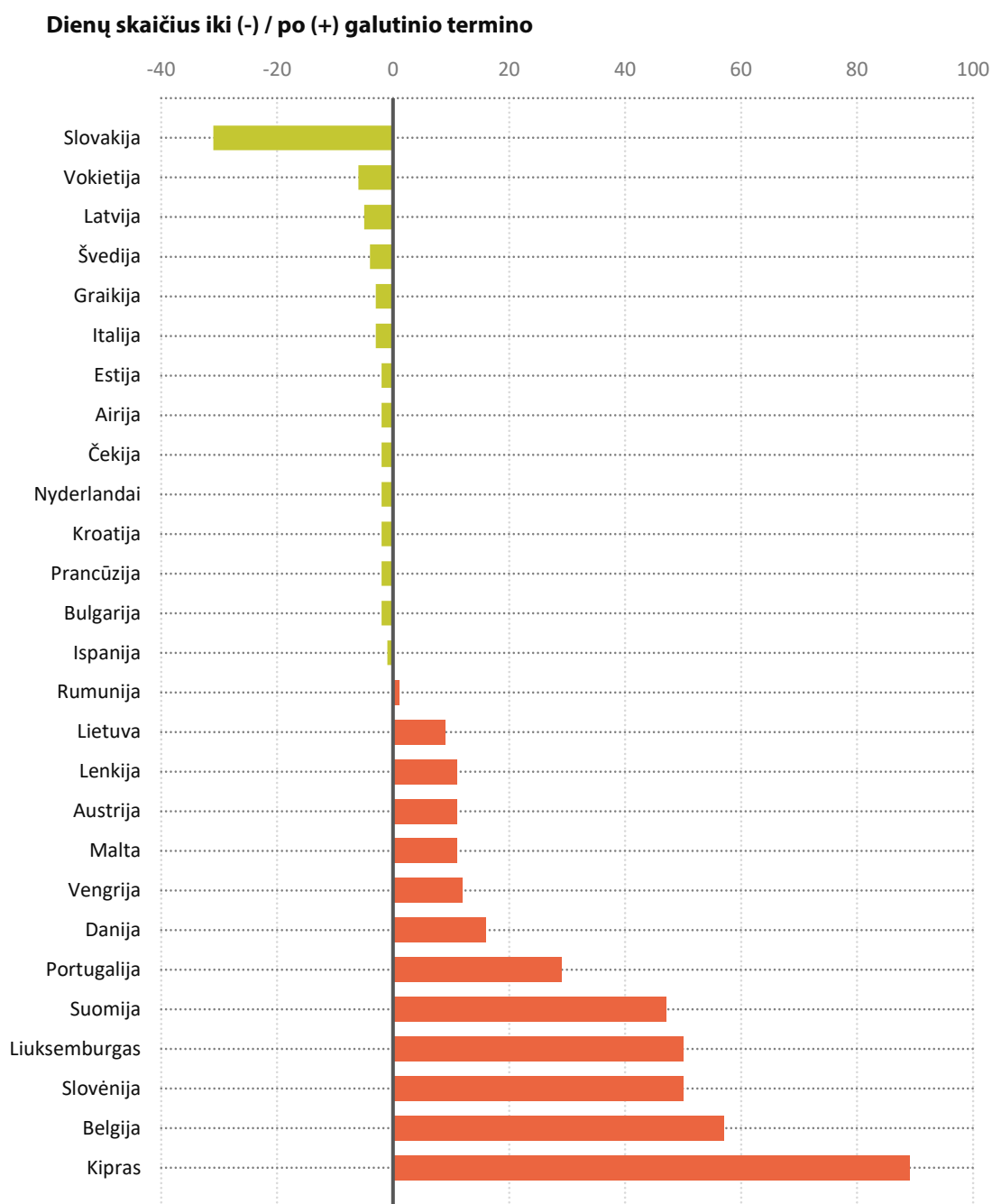
35 Įvertinę 2020 m. duomenų patikras, kurias atliko Vokietijos, Italijos ir Nyderlandų duomenis teikiančios institucijos, nustatėme, kad jos nepateikė pakankamo patikinimo dėl duomenų kokybės.

- Apskritai institucijos laikosi Komisijos gairių, kurios, jų nuomone, yra naudingos. Tačiau nei jų atliktų patikrų rezultatai, nei pagrindinių duomenų pakeitimai nėra tinkamai dokumentuoti.
- Negalėjome rasti įrodymų, kad nacionalinės institucijos visų užregistruotų automobilių duomenis suderina su užregistruotų naujų automobilių duomenimis. Toks suderinimas galėtų padėti išvengti duomenų nepateikimo atveju, pavyzdžiui, Nyderlandai iš pradžių nepateikė duomenų apie 38 000 automobilių.
- Mūsų atlikta 2020 m. duomenų peržiūra ir EAA atliktos patikros rodo, kad pirminiuose duomenyse, pateiktuose po to, kai valstybių narių institucijos atliko patikras, buvo neteisingų verčių arba jų trūko. Pavyzdžiui, trūkstamos ypatingos svarbos parametrų vertės buvo susijusios su 1 % naujų automobilių, apie kuriuos pranešė Vokietija, 14 % naujų automobilių, apie kuriuos pranešė Italija ir 27 % naujų automobilių, apie kuriuos pranešė Nyderlandai.

Preliminarūs duomenys skelbiami laiku, tačiau jų rinkimas ir tikrinimas yra sudėtingas procesas

36 Nustatėme, kad daugelis šalių vėlavo pateikti savo pradinius duomenis EAA. 2020 m. duomenis 13 iš 27 šalių pateikė tik po 2021 m. vasario 28 d. (žr. [9 diagramą](#)), vidutiniškai vėluodamos beveik mėnesį. Gavusi duomenis, EAA juos patikrina ir siekia, kad preliminarūs duomenys būtų paskelbti laiku, t. y. iki kitų metų birželio pabaigos.

9 diagrama. Pirmieji valstybių narių pateikti 2020 m. duomenys (ES 27)



Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis EAA duomenimis.

37 Nustatėme, kad EAA turi aiškias ir išsamias rašytines procedūras šioms patikroms atlikti, ir galime patvirtinti, kad pagal jas teisingai nustatyti duomenų skirtumai. EAA išsiaiškino visus patikrų metu nustatytus faktus su duomenis teikiančiomis institucijomis, todėl jos iš naujo pateikė pataisytus duomenis. 2020 m. duomenis šalys pateikė vidutiniškai tris kartus. Dėl to procesas sulėtėja, t. y. nuo pirmojo iki galutinio 2020 m. duomenų pateikimo praėjo vidutiniškai du su puse mėnesio. Nepaisant šio sudėtingo proceso, Komisijai kasmet pavykdavo laiku paskelbti preliminarius 2010–2020 m. duomenis.

38 Nustatėme, kad EAA valstybių narių pateiktų duomenų tikrinimo procesas buvo veiksmingas nustatant trūkstamas vertes arba duomenų neatitikimą tipo patvirtinimo informacijai, išskyrus vieną išimtį. Tai buvo susiję su Austrijos, Nyderlandų ir Ispanijos nepateiktais duomenimis apie užregistruotų naujų automobilių skaičių. Šiuos duomenų nepateikimo atvejus nustatė gamintojai, o vėliau atitinkamos valstybės narės ištaisė galutinius paskelbtus duomenis.

39 Tikrindami duomenų kokybę, išnagrinėjome, ar EAA yra įdiegusi IT sistemas, skirtas laiku, nuosekliai ir patikimai rinkti ir tikrinti automobilių išmetamo CO₂ kiekio duomenis. Peržiūrėjome EAA bendrą IT kontrolės aplinką ir priemones, kurias ji naudoja duomenims apie automobilių išmetamo CO₂ kiekį rinkti ir tvarkyti. Apskritai nustatėme, kad buvo taikomos veiksmingos kontrolės priemonės.

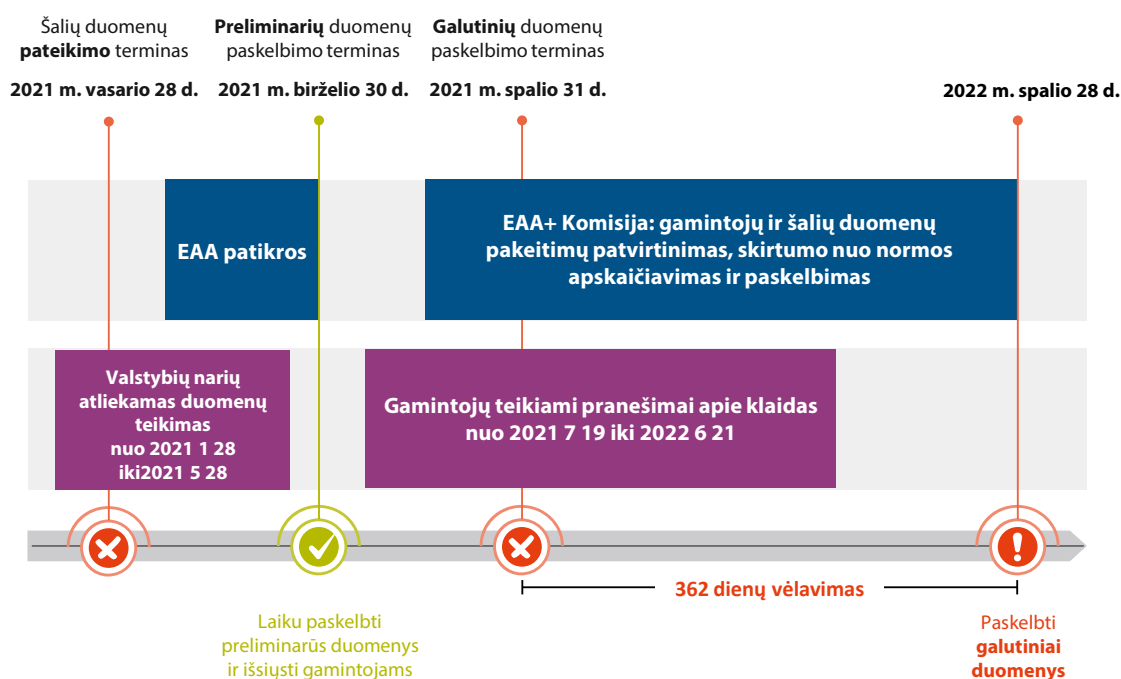
40 EAA sukūrė naują duomenų, kuriuos gauna iš duomenis teikiančių institucijų, rinkimo ir tikrinimo priemonę (*Reportnet3*), kuri pirmą kartą buvo panaudota 2022 m. sausio mėn. Tačiau tuo metu naudojant priemonę nebuvo galima apdoroti didelio duomenų kiekio, daugiausia dėl to, kad kūrimo metu nebuvo pakankamai gerai suplanuotas ir atliktas testavimas nepalankiausiomis sąlygomis. Todėl teko išjungti daugumą *Reportnet3* automatinių patikrų. Šiuo metu EAA imasi taisomųjų veiksmų.

Suderinus preliminarinius duomenis su gamintojais, pagerėja jų kokybė, tačiau vėluojama paskelbti galutinius duomenis

41 Kai EAA suderina duomenis su duomenis teikiančiomis šalimis, Komisija dalijasi preliminariais duomenimis su gamintojais, kurie per tris mėnesius gali pranešti EAA apie bet kokias klaidas. 2020 ataskaitinių metų preliminarinius duomenis Komisija pranešė 93 gamintojams, iš kurių 63 pateikė pranešimus apie klaidas. Iš jų 16 buvo pateikti pavėluotai, vidutiniškai 18 dienų vėluojant, o trys pranešimai apie klaidas vėlavo daugiau nei mėnesį nuo termino pabaigos.

42 Tada EAA patikrina klaidas, apie kurias pranešė gamintojai, pasikonsultuodama su jais dėl siūlomų duomenų pakeitimų ir patvirtindama šiuos pakeitimus su valstybių narių duomenis teikiančiomis institucijomis. Kalbant apie 2020 m. duomenis, vien tik su gamintojais šio proceso metu buvo apsikeista informacija 1 050 kartų. Iš **10 diagramos** matyti, kad duomenų suderinimas su gamintojais yra ilgiausias etapas. Dėl teisės aktuose nustatyto galutinių duomenų paskelbimo termino EAA neturi laiko patikrinti, ar nėra klaidų arba ištaisyti gamintojų praneštus duomenis. Tačiau šis procesas yra būtinas, nes nustatėme, kad dėl jo pagerėjo duomenų kokybė, o nedideli preliminarių ir galutinių duomenų skirtumai gali turėti didelę įtaką absoliučiai mokesčių už viršytą taršos normą sumai, kurią turi sumokėti gamintojai. Suderinus 2020 m. duomenis, vieno gamintojo mokesčių už viršytą taršos normą suma pasikeitė 58 milijonais eurų (23 %).

10 diagrama. 2020 m. duomenų tvarkymo etapų apžvalga

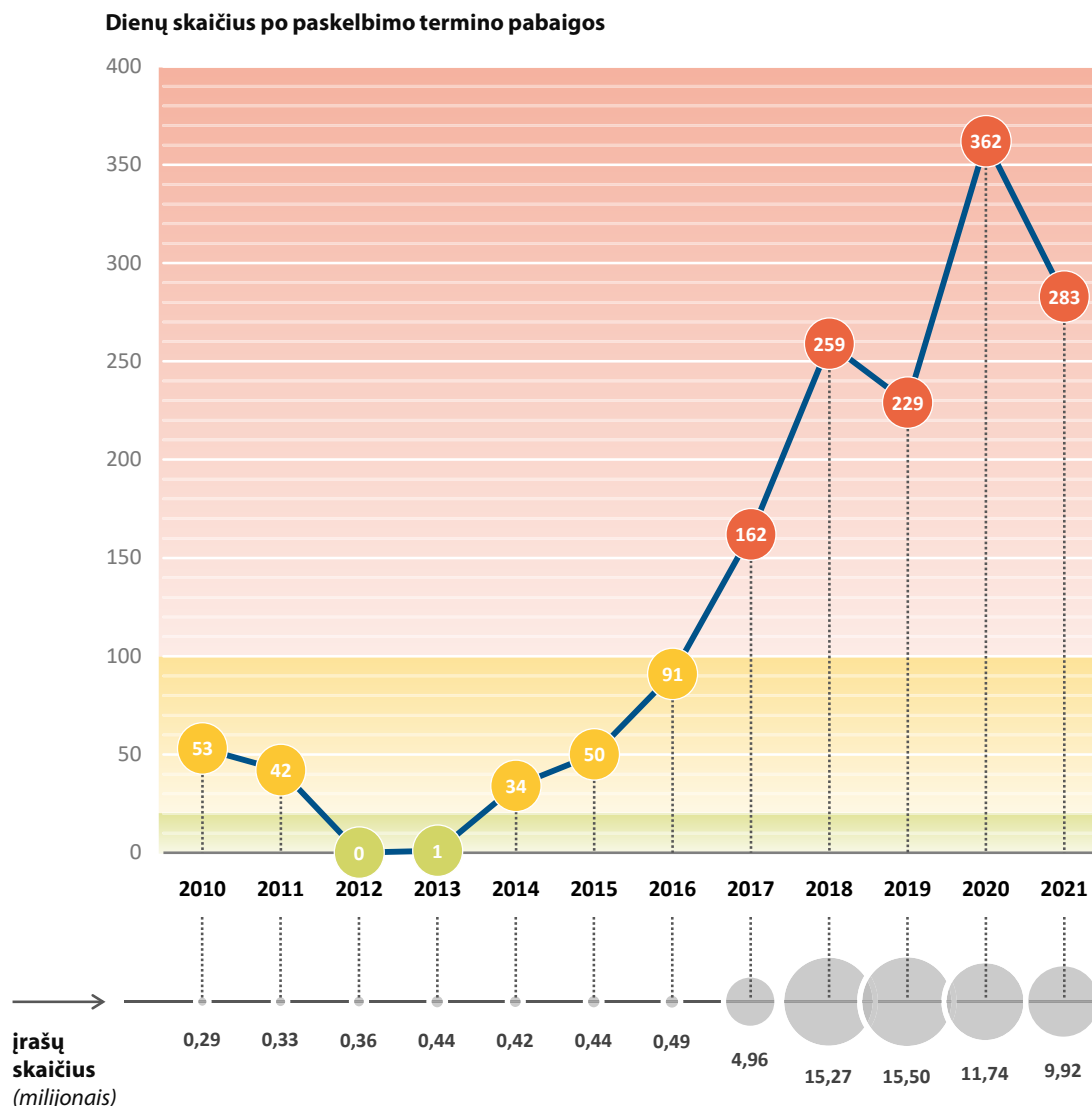


Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis EAA duomenimis.

43 Yra keturios pagrindinės priežastys, dėl kurių vis labiau vėluojama skelbti galutinius duomenis (**11 diagrama**):

- šalių pateiktų įrašų skaičiaus padidėjimas;
- nepakankama šių įrašų kokybė (žr. **35** dalį);
- šalių vėlavimai (pakartotinai) pateikti duomenis (žr. **36–37** dalis) ir
- pailgėjęs laikotarpis, kurio reikia duomenims suderinti su gamintojais.

11 diagrama. Galutinių duomenų skelbimo vėlavimas



Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis Komisijos [stebėsenos sprendimuose](#) pateikta informacija.

44 Siekdamas išspręsti bendrą vėlavimo problemą, EAA ir Komisija ėmėsi priemonių, pavyzdžiui, palaikė nuolatinius ryšius su duomenis vėluojančiomis teikti valstybėmis narėmis, supaprastino duomenų teikimo reikalavimus, padidino darbuotojų skaičių duomenų teikimo piko laikotarpiais ir sutelkė dėmesį į atitikties parametų patikrą. Be to, EAA planuoja perkelti visas valstybių narių pateiktų duomenų kokybės patikras ir gamintojų pranešimus apie klaidas į naująją duomenų teikimo platformą *Reportnet* (žr. 40 dalį). Šiomis automatinėmis duomenų nuoseklumo, tikslumo ir išsamumo patikromis turėtų būti pagerinta duomenų kokybė ir sutrumpintas keitimosi informacija su EAA skaičius, priklausomai nuo to, kaip šalių duomenis teikiančios institucijos ir gamintojai naudojami platforma. Vis dėlto šiomis priemonėmis nesprendžiamas gamintojų pavėluotų pranešimų apie klaidas klausimas (žr. 41 dalį).

Komisija teisingai apskaičiavo įvairius išmetamo CO₂ normų elementus

45 Remdamasi galutiniais EAA surinktais duomenimis, Komisija apskaičiuoja visos ES ir gamintojų vidutinį išmetamųjų teršalų kiekį, normas ir mokesčius už viršytą taršos normą. Šiuos skaičiavimus atlikome iš naujo, naudodami EAA interneto svetainėje paskelbtus galutinius 2020 m. duomenis ir vadovaudamiesi atitinkamomis Komisijos gairėmis.

46 Padarėme išvadą, kad mūsų skaičiavimų rezultatai sutampa su Komisijos rezultatais, tik su labai nedideliais skirtumais. ICCT atliko savo skaičiavimus, taip patvirtindama Komisijos rezultatus.

Dėl griežtų tikslų ir įvairių paskatų elektra varomos transporto priemonės tapo pagrindine išmetamo CO₂ kiekio mažinimo varomąja jėga, tačiau ateityje laukia sunkumai

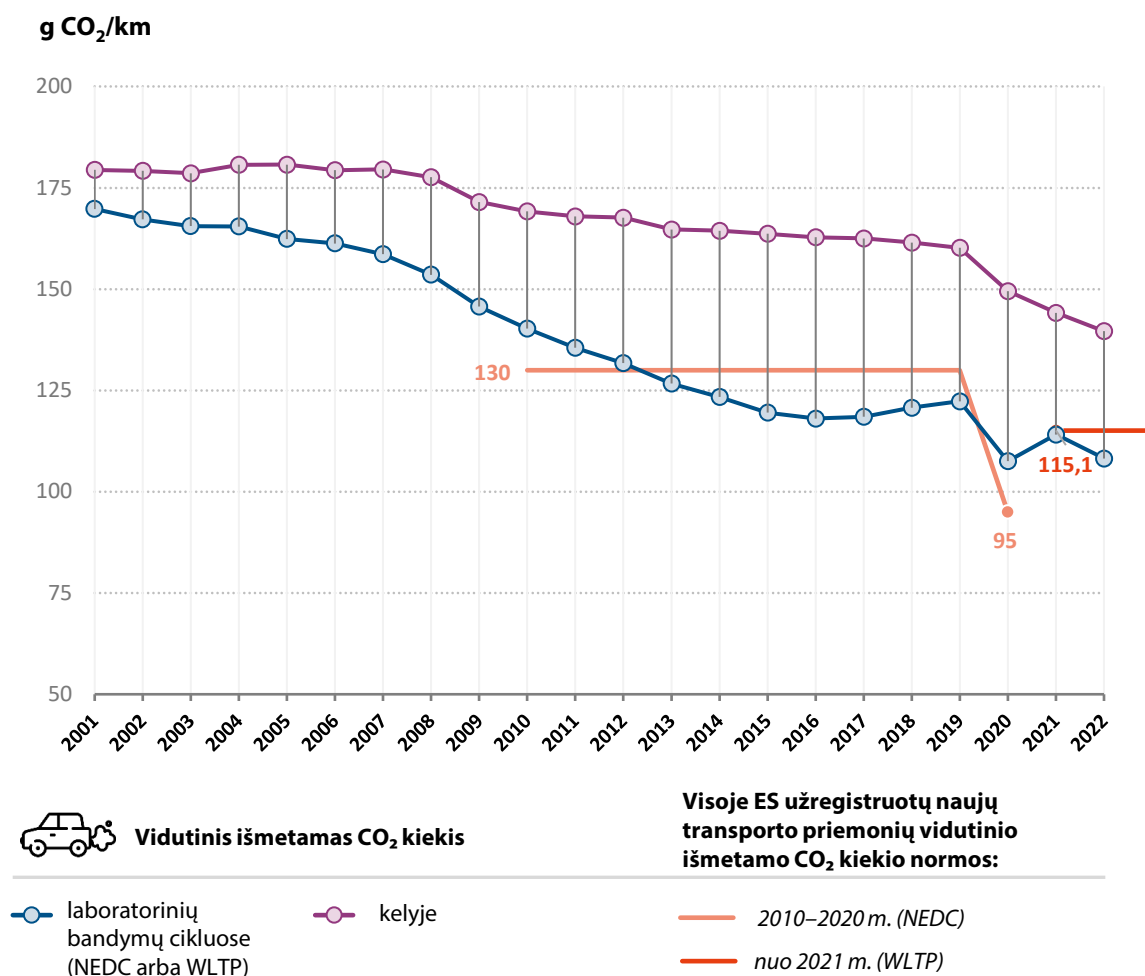
47 Nagrinėjome, ar Automobilių CO₂ reglamentu padedama mažinti užregistruotų naujų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį, atsižvelgiant į ES klimato srities užmojus. Tikėjomės, kad:

- užregistruotų naujų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis bus sumažėjęs tiek atliekant laboratorinius bandymus, tiek važiuojant kelyje;
- visų tipų transporto priemonių varikliai išmes mažiau CO₂;
- būdai atitiks tikslą, dėl kurio jie buvo įtraukti į Automobilių CO₂ reglamentą;
- pagal Automobilių CO₂ reglamentą nustatyti išmetamųjų teršalų mažinimo tikslai bus suderinti su ES klimato srities tikslais.

Iki 2020 m. išmetamųjų teršalų kiekis mažėjo tik tada, kai jis buvo matuojamas laboratorijoje, o ne kelyje

48 12 diagramoje parodyta užregistruotų naujų transporto priemonių išmetamųjų teršalų tendencija nuo 2001 m., t. y. vidutinis ES išmetamo CO₂ kiekis kelyje, palyginti su išmatuotu laboratorijoje. Kad Automobilių CO₂ reglamentu būtų pasiektas numatytas poveikis, labai svarbu, kad skirtumas tarp laboratorinių ir tikrųjų išmetamųjų teršalų kiekių nedidėtų.

12 diagrama. Vidutinis išmetamųjų teršalų kiekis kelyje ir laboratorijoje



Šaltinis: Iki 2020 m. su vidaus degimo variklius turinčiomis transporto priemonėmis susijusį tikrąjį skirtumą pateikė Tarptautinė švaraus transporto taryba. Laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių atveju naudojome skirtumą, kuris buvo nustatytas remiantis 2021 m. duomenimis, gautais iš transporto priemonėse esančių degalų sąnaudų matavimo prietaisų. 2021–2022 m. šiuos duomenis naudojome visų tipų transporto priemonėms.

49 Iš šios diagramos matyti, kad iki 2020 m., nepaisant to, kad buvo priimtas Automobilių CO₂ reglamentas ir kad po pirmųjų trejų metų buvo pasiekti visi su ES parku susiję tikslai, užregistruotų naujų automobilių tikrasis išmetamo CO₂ kiekis sumažėjo labai nedaug (mažiau nei 7 %). Tuo pat metu laboratorijoje išmatuotas išmetamo CO₂ kiekis sumažėjo 16 % – nuo 145,7 g/km 2009 m. iki 122,3 g/km 2019 m. Todėl didėjantis laboratorinių ir tikrųjų išmetamųjų teršalų kiekių skirtumas didele dalimi atsvėrė numatytą Reglamento naudą. Tarptautinės švaraus transporto tarybos (ICCT) duomenimis, vidutinis skirtumas padidėjo nuo 17 % 2009 m. iki maždaug 38 % 2018 m.¹³ Pagrindinė šio padidėjusio išmetamųjų teršalų kiekio skirtumo priežastis buvo ta, kad gamintojai daugiausia dėmesio skyrė išmetamųjų teršalų kiekio mažinimui laboratorijoje, o ne kelyje, pasinaudodami bandymų reikalavimų spragomis¹⁴.

50 Komisija žinojo, kad reikia pakeisti naująjį Europos važiavimo ciklą (NEDC) – aštuntajame dešimtmetyje sukurtą laboratorinį bandymą – kad jis geriau atspindėtų šiuolaikines tikrąsias važiavimo sąlygas. Todėl 2007 m. Komisija ir Japonija suteikė paramą Jungtinių Tautų techninei darbo grupei, kad būtų sukurtas naujas laboratorinis bandymas. „Dyzelgeito“ skandalas paspartino naujo laboratorinių bandymų ciklo – [pasaulinės suderintos lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūros](#), kuri nuo 2017 m. rugsėjo mėn. tapo privaloma tvirtinant naujų transporto priemonių tipą, patvirtinimą. Taikant Automobilių CO₂ reglamentą, WLTP išmetamo CO₂ kiekio vertės pirmą kartą buvo panaudotos 2021 m. Atliktais tyrimais apskaičiuota, kad naudojant WLTP buvo panaikinta maždaug pusė laboratorinių ir tikrųjų išmetamųjų teršalų kiekių skirtumo¹⁵. [III priede](#) parodytas pagrindinis dviejų laboratorinių ciklų skirtumas.

51 Komisija taip pat nusprendė rinkti informaciją apie tikrąsias transporto priemonių degalų sąnaudas kelyje ir nustatė reikalavimą gamintojams kiekvienoje nuo 2021 m. įregistruotoje naujoje transporto priemonėje įrengti degalų sąnaudų matavimo prietaisą¹⁶. Iš degalų matavimo prietaiso gautą informaciją konvertavus į išmetamo CO₂ kiekį ir palyginus šiuos duomenis su laboratorinėmis išmetamųjų teršalų vertėmis, galima apskaičiuoti skirtumo dydį ir nustatyti bet kokius pokyčius. Transporto

¹³ ICCT, [On the way to “real-world” CO₂ values](#), 2022 m. gegužės mėn. Pagrindinius duomenis Audito Rūmams pateikė ICCT.

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

¹⁵ Komisija (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 m.

¹⁶ Reglamento (ES) 2018/1832 1 straipsnis.

priemonių gamintojai šiuos duomenis turi rinkti nuotoliniu būdu arba per reguliarias techninės priežiūros patikras, kurios atliekamos kas 15 000–30 000 nuvažiuotų kilometrų. Iš preliminarios 2021 m. užregistruotų naujų transporto priemonių realių duomenų analizės matyti, kad skirtumas buvo mažesnis automobilių su dyzeliniais varikliais atveju (18,1 %) nei automobilių su benziniais varikliais atveju (23,7 %). Laidu įkraunamų hibridinių transporto priemonių atveju vidutinis skirtumas buvo apie 250 %.

52 Pasak Komisijos, 2023 m. gamintojai pateikė maždaug keturių milijonų 2021 ir 2022 m. užregistruotų transporto priemonių tikrojo išmetamųjų teršalų kiekio duomenis. Nuo 2023 m. gegužės mėn. valstybių narių institucijos pradėjo rinkti tą pačią informaciją periodinių privalomųjų techninių apžiūrų metu. Automobilių CO₂ reglamento 12 straipsniu¹⁷ Komisijai suteikiama laiko (iki 2026 m. pabaigos) naudoti tikrųjų degalų sąnaudų duomenis, siekiant parengti metodiką, kad nuo 2030 m. būtų galima patikslinti gamintojų vidutinį laboratorinį išmetamo CO₂ kiekį. Praktiškai tokią analizę turėtų būti įmanoma atlikti, nes iki 2026 m. Komisija iš valstybių narių institucijų turėtų gauti duomenis apie daugumos 2021 m. užregistruotų transporto priemonių tikruosius išmetamųjų teršalų kiekius, o iš gamintojų – panašią informaciją apie 2021–2023 m. laikotarpiu užregistruotus automobilius.

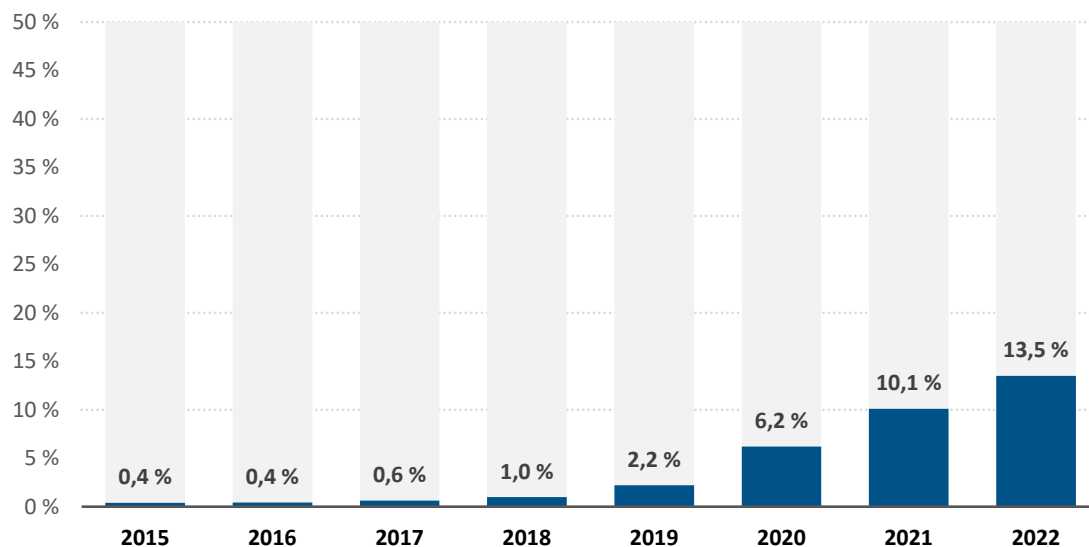
Vidutinis išmetamo CO₂ kiekis keliuose mažėja dėl elektrinių transporto priemonių

53 Kaip parodyta [12 diagramoje](#), nors 2020 m. viso ES parko tikslas nebuvo pasiektas, nuo to laiko vidutinis tikrasis užregistruotų naujų automobilių išmetamo CO₂ kiekis pradėjo palaipsniui mažėti. Tai lėmė gerokai išaugęs elektrinių transporto priemonių ([13 diagrama](#)), kurios pagal Automobilių CO₂ reglamentą laikomos visai netaršiomis, naudojimas. Pagrindines išaugusio elektrinių transporto priemonių naudojimo priežastis galima apibendrinti taip:

- o kartu su griežtesniais tikslais, Automobilių CO₂ reglamentu gamintojai labai skatinami gaminti mažataršes transporto priemones (elektrines arba laidu įkraunamas hibridines elektrines transporto priemones), skiriant ypatinguosius kreditus 2020–2022 m. laikotarpiu, ir
- o pirkėjams buvo suteiktos įvairios paskatos mažataršių transporto priemonių paklausai skatinti, pavyzdžiui, pirkimo subsidijos, nulinis kelių mokestis arba nemokamas automobilių stovėjimas miestų centruose.

¹⁷ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos [reglamentas \(ES\) 2019/631](#) (su pakeitimais).

13 diagrama. Elektrinių transporto priemonių dalis bendrame užregistruotų naujų automobilių skaičiuje (2015–2022 m.)



Pastaba: ES 27 ir Islandija, Norvegija bei Jungtinė Karalystė (įtraukta iki 2020 m.).

Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis EAA duomenimis apie užregistruotus naujus keleivinius automobilius.

54 Elektrinės transporto priemonės kelyje neišskiria CO₂, laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis priklauso nuo to, kaip atskiri vairuotojai naudoja dvi transporto priemonės galios pavaras – elektrinę ir degimo (dyzelinę arba benzininę). Kuo dažniau naudojama elektrinė galios pavara, tuo labiau apsaugomas klimatas, nes išmetama mažiau teršalų. Siekdami laboratorijos sąlygomis nustatyti laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių išmetamų teršalų vertes, ekspertai turėjo nustatyti, kokia dalis jų varoma elektra, o kokia – degimo varikliu. Buvo daroma prielaida, kad vairuotojai pirmąją galios pavarą dažniau nauduos nei antrąją, o tai reiškia, kad dauguma laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių pagal Automobilių CO₂ reglamentą buvo priskirtos mažataršėms transporto priemonėms (mažiau nei 50 CO₂ g/km).

55 Tačiau keliuose tyrimuose atkreiptas dėmesys į tai, kad vidutinis tikrasis laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis yra vidutiniškai 3–5 kartus didesnis nei išmatuotas laboratorijoje¹⁸. Iš Komisijos atliktos preliminaros 2021 m. duomenų, gautų iš maždaug 122 000 laidu įkraunamų hibridinių elektrinių automobilių esančių degalų vartojimo stebėjimo prietaisų, analizės matyti, kad tikrasis išmetamo CO₂ kiekis (139,4 g/km) buvo vidutiniškai 3,5 karto didesnis nei nustatytas laboratorijoje (39,6 g/km). Šie duomenys taip pat rodo, kad vidutinis laidu

¹⁸ ICCT, *Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe*, 2022 m.

Įkraunamų hibridinių elektrinių automobilių išmetamas CO₂ kiekis yra mažesnis nei automobilių su degimo varikliais (180,3 g/km). Didelį tikrojo ir laboratorinio laidu įkraunamų hibridų elektrinių automobilių išmetamų teršalų kiekio skirtumą galima paaiškinti tuo, kad degimo variklis naudojamas dažniau nei tikimasi, ypač įmonėms priklausančių laidu įkraunamų hibridinių elektrinių automobilių atveju¹⁹. Tokiais atvejais įmonės paprastai moka už degalus, todėl darbuotojai nėra finansiškai skatinami įkrauti baterijas.

56 Reaguodamos į tai, kad laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis keliuose yra gerokai didesnis, kai kurios valstybės narės pradėjo mažinti tokioms transporto priemonėms taikomų paskatų skaičių. Siekdama geriau atspindėti tikrovę, Komisija taip pat nusprendė pakeisti laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių laboratorinių CO₂ verčių nustatymo metodą, patikslinant, kad elektros ir degimo varikliai būtų naudojami proporcingai²⁰. Tačiau šis patikslinimas bus taikomas tik nuo 2025 m. Tai reiškia, kad iki tol laidu įkraunamos hibridinės elektrinės transporto priemonės gamintojams vis dar gali būti patrauklios gaminti, nes jos ir toliau bus laikomos mažataršėmis transporto priemonėmis.

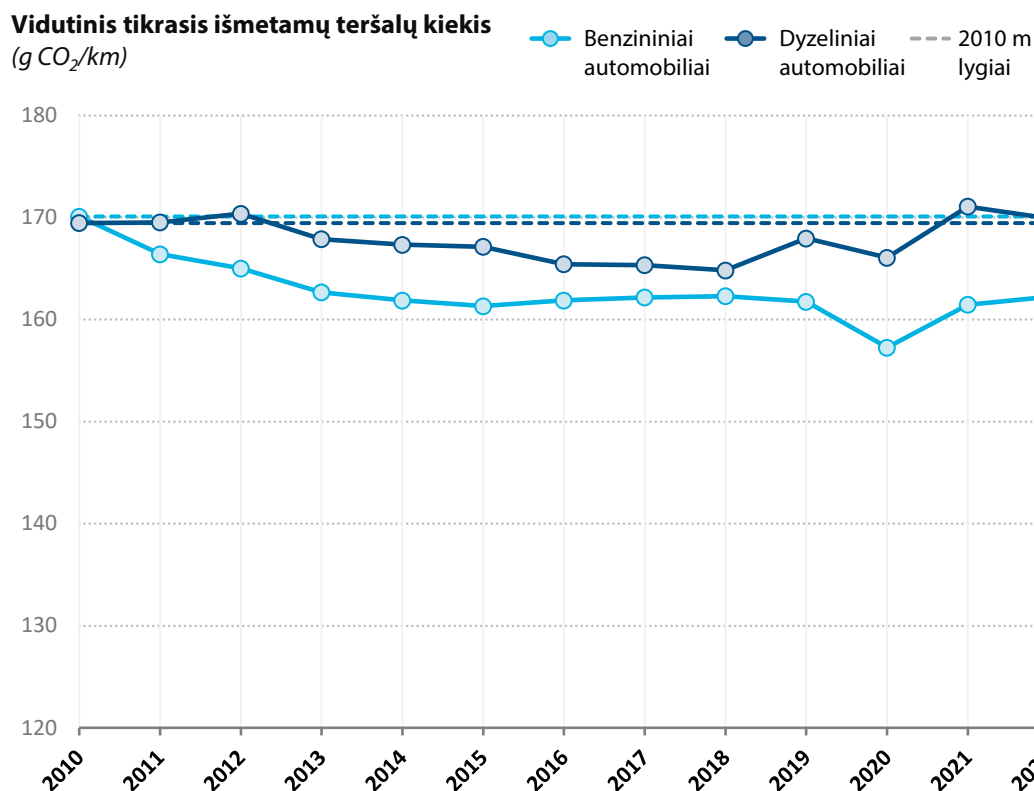
57 Duomenys apie transporto priemones su degimo varikliais rodo, kad šio tipo transporto priemonių vidutinis tikrasis išmetamųjų teršalų kiekis nesumažėjo. Dyzelinių automobilių išmetamų teršalų kiekis per šį laikotarpį nepakito, o benzininių automobilių – sumažėjo nedaug (4,6 %) (**14 diagrama**). Nuolat tobulinant variklių technologijas ir įdiegus hibridines galios pavaras varikliai tapo efektyvesni, tačiau didesnė transporto priemonės masė ir galingesni varikliai nusveria padarytą technologinę pažangą²¹. Mūsų skaičiavimais, 2011–2022 m. vidutinė automobilių masė padidėjo maždaug 10 %. Per tą patį laikotarpį variklio galia išaugo 25 %. Nepaisant to, kad pradėtas taikyti Automobilių CO₂ reglamentas, transporto priemonių su degimo varikliais, kurios vis dar sudaro didžiąją dalį užregistruotų naujų transporto priemonių (2022 m. – apie 74 %), išmetamas CO₂ kiekis nesumažėjo.

¹⁹ ICCT, *Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe*, 2022 m.

²⁰ Reglamento (ES) 2023/443 XIV priede aprašyto naudingumo koeficiento peržiūra.

²¹ IEA, *Cars and Vans – Tracking Report*, 2022 m. rugsėjo mėn.

14 diagrama. Vidutinis automobilių su degimo varikliais išmetamų teršalų kiekis (2010–2022 m.)



Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis užregistruotų naujų lengvųjų automobilių vidutiniu laboratoriniu išmetamo CO₂ kiekiu, patikslintu 2010–2020 m. pagal ICCT pateiktus tikrojo skirtumo koeficientus. Apskaičiuojant 2021–2022 m. tikrąjį skirtumą, buvo naudojami tikrieji transporto priemonėse esančių degalų sąnaudų matavimo prietaisų duomenys.

Reglamente nustatyti būdai padėjo gamintojams įvykdyti normas, tačiau turėjo neigiamą poveikį išmetamo CO₂ kiekiui

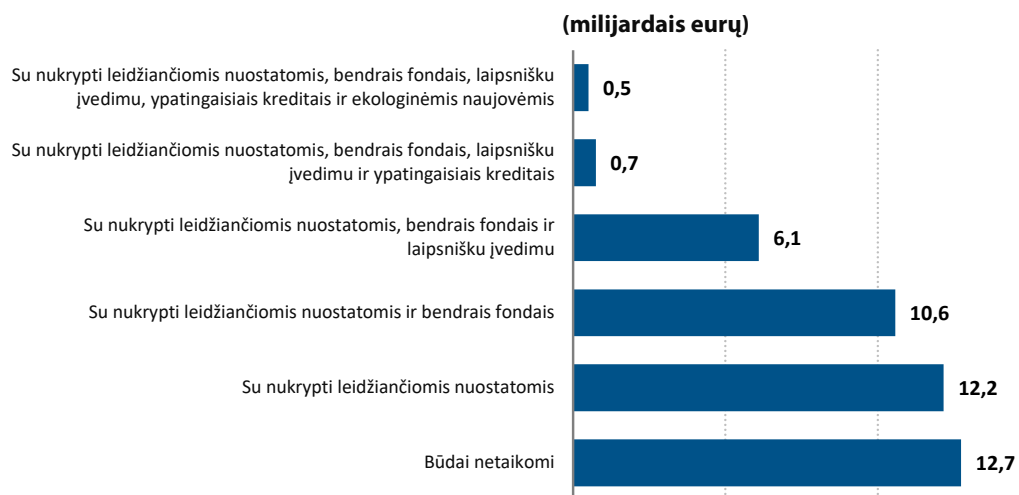
58 Automobilių CO₂ reglamente numatyti keli būdai (žr. [6 diagramą](#)), kurie turėjo padėti gamintojams įvykdyti savitąsias išmetamųjų teršalų normas ir taip sumažinti mokėtiną mokestį už viršytą taršos normą.

59 2013–2019 m. laikotarpiu tik keliems gamintojams (daugiausia prabangių sportinių automobilių gamintojams) nepavyko įvykdyti savitųjų normų (dviem 2013 m., vienam 2014 m., dviem 2015 m., trims 2017 m., vienam 2018 m. ir keturiems 2019 m.) ir iš viso jie turėjo sumokėti apie 20 milijonų eurų mokesčių už viršytą taršos normą. 2020 m. šeši atskiri gamintojai ir dvi gamintojų grupės neįvykdė savo savitųjų išmetamųjų teršalų normų ir turėjo sumokėti beveik 0,5 milijardo eurų mokesčių už viršytą taršos normą. 2021 m. tik keturi atskiri gamintojai, kurie visi buvo užregistravę

mažiau nei 2 000 transporto priemonių, viršijo teršalų išmetimo normą, o bendra mokesčių už viršytą taršos normą suma buvo 7,4 milijono eurų.

60 Apskaičiavome, kad dėl Reglamento sąlygų gamintojai 2020 m. galėjo išvengti iki 13 milijardų eurų mokesčių už viršytą taršos normą. **15 diagramoje** parodytos mokesčių už viršytą taršos normą sumos, kurių buvo išvengta dėl būdų taikymo 2020 m. Daugiausia sutaupyta naudojantis ypatingaisiais kreditais, kuriais skatinama naudoti mažataršes transporto priemones. Kitas didžiausio sutaupymo būdas – laipsniškas įvedimas (galimas tik 2020 m.), kai skaičiuojant vidutinę išmetamųjų teršalų vertę buvo neįskaičiuota 5 % transporto priemonių, išmetančių daugiausiai teršalų.

15 diagrama. Mokesčių už viršytą taršos normą, kurių išvengta dėl būdų taikymo, sumos



Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis galutiniais 2020 m. stebėsenos duomenimis.

61 Iš visų būdų tik ekologinėmis naujovėmis galima sumažinti išmetamo CO₂ kiekį. Nors automobilių, kuriuose įdiegtos ekologinės naujovės, skaičius įspūdingai išaugo (nuo vos 5 transporto priemonių 2013 m. iki daugiau nei 6 milijonų 2020 m.), 2020 m. jų išmetamųjų teršalų kiekis vidutiniškai sumažėjo tik 1 g CO₂/km, o tai yra mažiau nei 1 % vidutinio transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekio tais metais. Nors ypatingieji kreditai prisidėjo prie mažataršių automobilių naudojimo (žr. 53 dalį), jie iš tikrųjų nesumažina išmetamo CO₂ kiekio. Taip yra todėl, kad suteikiami tik tie kreditai, kuriuos gamintojas gali panaudoti vidutiniam išmetamųjų teršalų kiekiui sumažinti. Visą 2020–2022 m. laikotarpį šie kreditai negali viršyti 7,5 g CO₂/km. Dauguma gamintojų šį kreditą jau išnaudojo 2020 m. Bendro fondo sudarymu, leidžiančiomis nukrypti nuostatomis ir laipsnišku įvedimu nesiekama sumažinti išmetamo CO₂ kiekio.

62 Iš **16 diagramos** matyti, kad 2023 m. priimtas 55 % tikslo priemonių rinkinys turėtų gerokai sumažinti neigiamą būdų poveikį išmetamo CO₂ kiekiui.

16 diagrama. Reglamente nustatytų būdų pakeitimai nuo 2020 m.

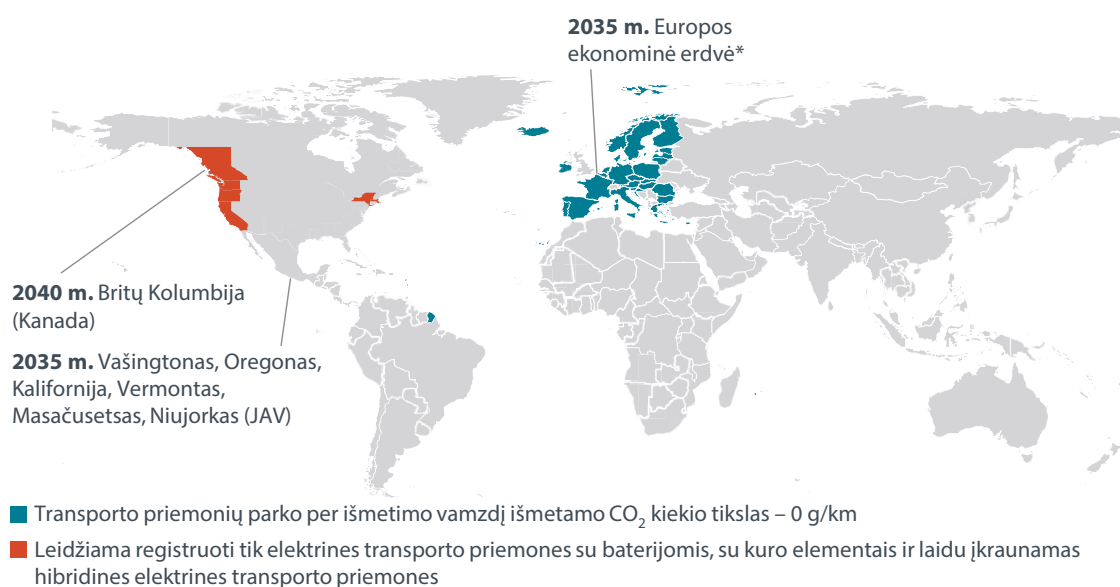
2020–2024 m.	Nuo 2025 m. ir vėliau
<p>Laipsniškas įvedimas</p> <p>2020 ataskaitiniais metais 5 % automobilių, kurių išmetamo CO₂ kiekis pagal gamintoją yra didžiausias, nebuvo įtraukti apskaičiuojant vidutinį išmetamų teršalų kiekį.</p>	<p>Nebetaikomas (nuo 2021 m.)</p>
<p>Ypatingieji kreditai</p> <p>2020–2022 m. laikotarpiu transporto priemonėms, kurios išmeta mažiau nei 50 g CO₂/km, skirtas daugiau nei vienas vienetas, siekiant paskatinti mažataršių transporto priemonių naudojimą.</p>	<p>Nebetaikoma, tačiau vietoj to metinė gamintojo norma gali būti padidinta (daugiausia 5 %), jei daugiau kaip 25 % užregistruotų automobilių yra mažataršiai.</p>
<p>Nukrypti leidžiančios nuostatos ir išimtis</p> <p>Gamintojams, kurie per metus užregistruoja iki 300 000 automobilių, taikomos ne tokios griežtos normos.</p>	<p>Mažesnė leidžiančių nukrypti nuostatų taikymo sritis</p> <p>10 000–300 000 transporto priemonių (iki 2028 m.) 1 000–10 000 transporto priemonių (iki 2035 m.) Mažiau nei 1 000 (vis dar neapmokestinama)</p>
<p>Ekologinės naujovės</p> <p>Kreditai, kuriuos būtų galima panaudoti patvirtintoms naujoviškoms technologijoms mažinančioms išmetamųjų teršalų kiekį nepriklausomai nuo laboratorinių bandymų ciklo (daugiausia 7 g CO₂ /km).</p>	<p>Nesikeičia</p> <p>Viršutinė riba bus sumažinta iki 6 g/km per metus 2025–2029 m. ir iki 4 g/km per metus 2030–2034 m.</p>
<p>Bendro fondo sudarymas</p> <p>Gamintojai gali bendradarbiauti, kad įvykdytų savo normas, todėl tie gamintojai, kurie teršia daugiau, gali susitarti su tais, kurie teršia mažiau.</p>	<p>Nesikeičia</p>

Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis reglamentais (ES) 2019/631 ir 2023/851.

Iššūkiai siekiant ES klimato srities tikslų

63 Tikėjomės, kad įgyvendinus Automobilių CO₂ reglamentą sumažės išmetamųjų teršalų kiekis atsižvelgiant į ES klimato srities užmojus. 2019 m. vykstant teisėkūros deryboms dvi valstybės narės išreiškė susirūpinimą, kad į Automobilių CO₂ reglamentą įtrauktos viso ES naujų lengvųjų automobilių parko tikslai neatitinka ES klimato srities įsipareigojimų²². 2023 m. 55 % tikslo priemonių rinkinyje nustatyti platesnio užmojo tikslai²³ nuo 2030 m. Nuo 2035 m. užsibrėžusi nulinio išmetamųjų teršalų kiekio tikslą, ES pirmauja pasaulyje pagal lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslus (žr. **17 diagramą**).

17 diagrama. Pasauliniai regionai, kuriuose nustatyti privalomi tikslai, kad nauji lengvieji automobiliai visiškai neišmestų arba beveik neišmestų CO₂



Šaltinis: ICCT, *CO₂ emission standards for new passenger cars and vans in the European Union*, 2023 m. gegužės mėn.

²² Žr. bendrą Briuselio ir Liuksemburgo pareiškimą.

²³ 2023 m. balandžio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/851.

64 Už klimatą ir aplinką atsakingos Vokietijos ir Nyderlandų institucijos išreiškė susirūpinimą, nurodydamos, kad įgyvendinus Automobilių CO₂ reglamentą iki 2030 m. nepavyks gerokai sumažinti transporto sektoriaus išmetamo CO₂ kiekio. Todėl šios valstybės narės gali susidurti su sunkumais siekdamos įgyvendinti naujus 2030 m. klimato srities tikslus pagal Pastangų pasidalijimo reglamentą, žr. **1 langelį**. ICCT 2021 m. tyrime²⁴ taip pat atkreiptas dėmesys į poreikį geriau suderinti Automobilių CO₂ reglamento tikslus ir ES klimato srities įsipareigojimus.

1 langelis.

Manoma, kad ES tikslai pagal Automobilių CO₂ reglamentą yra nepakankami, kad padėtų pasiekti 2030 m. nacionalinius transporto sektoriaus tikslus

Vokietijos aplinkos agentūros 2021 m. ataskaitoje apskaičiuota, kad Vokietija savo 2030 m. Pastangų pasidalijimo reglamento tikslą transporto sektoriuje (85 milijonai tonų CO₂) viršys 41 milijonu tonų CO₂, t. y. 50 %. Agentūros teigimu, 2025–2029 m. nustačius ES automobilių CO₂ reglamente numatytą tikslą -30 %, o ne -15 %, Vokietijai būtų lengviau pasiekti nacionalinį transporto sektoriaus išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslą.

Nyderlandų institucijos laikosi nuomonės, kad norint iki 2050 m. pasiekti poveikio klimatui neutralumą, automobilių su degimo varikliais pardavimas turėtų būti nutrauktas 2030 m., o ne 2035 m. Priklausomai nuo scenarijaus, Nyderlandai 2019–2030 m. gali 25–46 % sumažinti savo transporto sektoriaus išmetamą CO₂ kiekį, o tai vis dar nesiekia 55 % sumažinimo tikslo.

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 m., p. 23.

65 Daugelyje tyrimų nustatyta, kad elektrinės transporto priemonės yra geriausia šiuo metu prieinama technologija, leidžianti sumažinti bendrą lengvųjų automobilių išmetamų teršalų kiekį²⁵. 2021 m. buvo eksploatuojama apie 1,9 milijono elektrinių transporto priemonių, t. y. maždaug 0,76 % viso ES automobilių parko²⁶. Kaip paaiškinta **53** dalyje, ypatingųjų kreditų nustatymas buvo vienas iš 2020–2022 m. Automobilių CO₂ reglamente numatytų būdų, kuriuo buvo siekiama skatinti mažataršių transporto priemonių, įskaitant elektrines transporto priemones, gamybą. 2025–2029 m. laikotarpiu reglamente siūloma dar viena paskata – padidinti gamintojo metinį išmetamųjų teršalų kiekį ne daugiau kaip 5 %, jei bet kuriais nustatytais metais daugiau kaip 25 % jo užregistruotų automobilių yra mažataršės transporto priemonės. Kadangi 2022 m. mažataršių transporto priemonių dalis jau pasiekė 23 %, abejotina, ar šiai nuostatai teks svarbus vaidmuo toliau plečiant elektrinių transporto priemonių naudojimą.

66 Interviu su suinteresuotaisiais subjektais ir įvairių tyrimų apžvalgose išryškėjo kiti svarbiausi iššūkiai, susiję su elektrinių transporto priemonių naudojimo didinimu. Pirmasis – baterijų prieinamumas. Savo 2023 m. ataskaitoje nurodėme²⁷, kad galimybė gauti žaliavų tebėra pagrindinis strateginis ES baterijų vertės grandinės iššūkis.

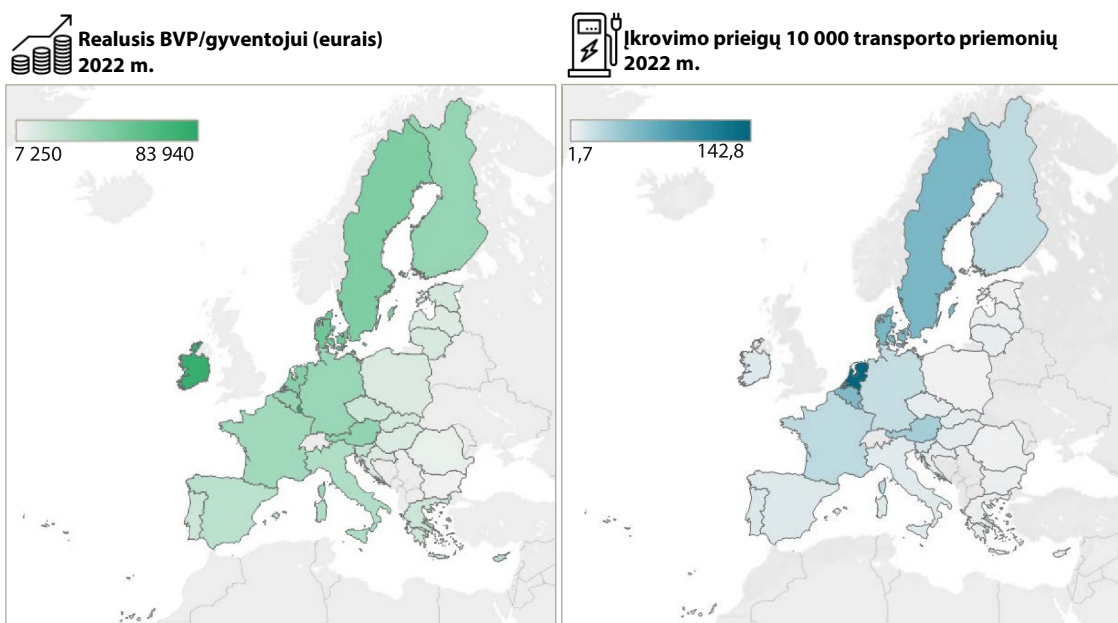
²⁵ ICCT, *A global comparison of the life-cycle greenhouse gas emissions of combustion engine and electric passenger cars*, 2021 m. liepos mėn.

²⁶ Eurostatas, *Lengvieji automobiliai ES*, 2023 m. kovo mėn.

²⁷ Audito Rūmai, *Specialioji ataskaita 15/2023* „ES su baterijomis susijusi pramonės politika. Reikalingas naujas strateginis postūmis“.

67 Kita kliūtis – tinkamos įkrovimo infrastruktūros trūkumas, kaip pabrėžiama mūsų 2021 m. ataskaitoje²⁸. Iš **18 diagramos** matyti, kad valstybės narės, kuriose vienam gyventojui tenka mažesnis bendrasis vidaus produktas (BVP), susiduria su sunkumais plečiant elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūrą. Europos automobilių gamintojų asociacija taip pat pabrėžė, kad dėl nepakankamos įkrovimo infrastruktūros gamintojams bus sunku pasiekti mažinimo tikslus nuo 2030 m.²⁹ Ji taip pat atkreipė dėmesį į tai, kad 70 % visų automobilių akumuliatorių įkroviklių ES yra sutelkta tik trijose valstybėse narėse (Nyderlanduose, Prancūzijoje ir Vokietijoje), kurios kartu sudaro 23 % viso ES ploto.

18 diagrama. BVP vienam gyventojui ir automobilių įkrovimo punktų tankumas (2022 m.)



Pastaba. Elektriniams automobiliams priskiriami ir lengvieji automobiliai, ir lengvieji furgonai.

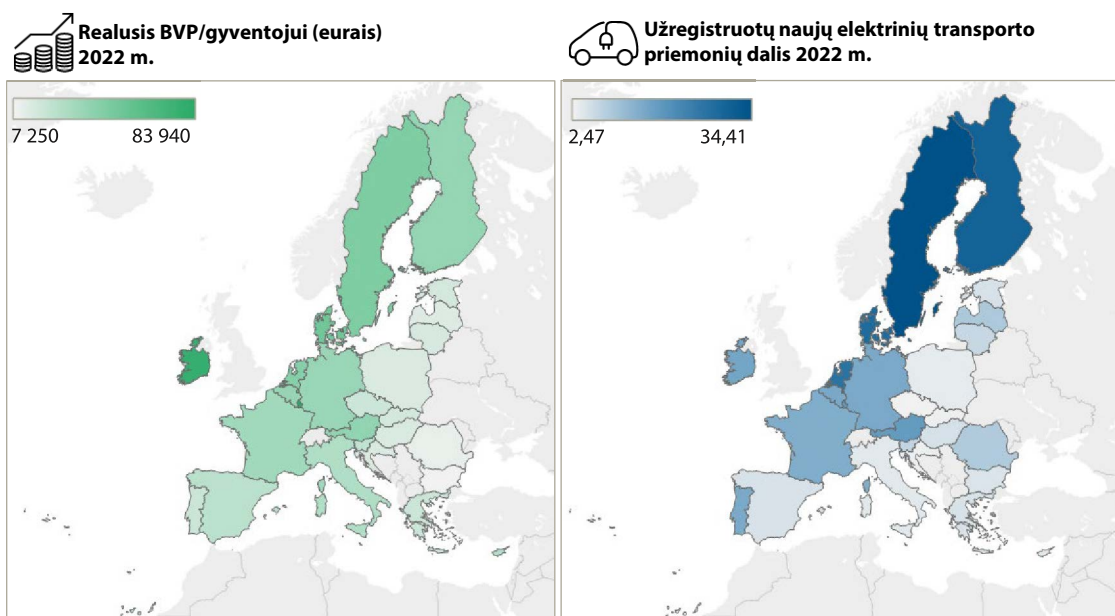
Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis Eurostatu ir [Europos alternatyviųjų degalų stebėjimo centru](#). Taikant priemonę „Tableau“ sukurti žemėlapiai.

²⁸ Audito Rūmai, [Specialioji ataskaita 05/2021](#) „Elektra varomų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra. Įkrovimo stočių padaugėjo, bet nevienodas jų diegimas apsunkina keliones visoje ES“.

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

68 Kitas iššūkis – elektrinės transporto priemonės yra vidutiniškai yra brangesnės už automobilius su degimo varikliais, todėl vartotojai gali tiesiog jų neįpirkti. Iš **19 diagramos** matyti, kad valstybėse narėse, kuriose BVP vienam gyventojui yra didesnis, naudojama daugiau elektrinių transporto priemonių. Todėl tikėtina, kad valstybės narės, kurių BVP vienam gyventojui mažesnis, ir toliau susidurs su daugiau problemų bandydamos sumažinti lengvųjų automobilių išmetamų teršalų kiekį, nes jų gyventojai gali ilgiau naudoti savo taršius automobilius. Taip jau yra, nes vidutinis automobilio amžius ES padidėjo nuo 7,4 metų 2014 m. iki 12 metų 2021 m.³⁰

19 diagrama. BVP vienam gyventojui ir elektrinių transporto priemonių rinkos dalis (2022 m.)



Pastaba. Elektriniams automobiliams priskiriami ir lengvieji automobiliai, ir lengvieji furgonai.

Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis Eurostatu ir [Europos alternatyviųjų degalų stebėjimo centru](#). Taikant priemonę „Tableau“ sukurti žemėlapiai.

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

Išvados ir rekomendacijos

69 Nuo 2020 m., t. y. praėjus 11 metų nuo pirmojo Automobilių CO₂ reglamento įsigaliojimo, tikrasis naujų lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekis pradėjo smarkiai mažėti. Tai daugiausia lemia tai, kad pradėta naudoti daug elektrinių transporto priemonių, nors automobilių su degimo varikliais išmetamo CO₂ kiekis nesumažėjo. Nors automobilių išmetamo CO₂ kiekio duomenis Komisija surinko ir patikrino vadovaudamasi reglamentu, tačiau proceso pradžioje nėra pakankamo patikinimo dėl atitikties liudijimuose gamintojų nurodyto išmetamo CO₂ kiekio tikslumo. Manome, kad ES klimato srities užmojai ir naujų lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslai iki 2029 m. nėra pakankamai suderinti. 2030 m. ir vėlesnių metų tikslai suderinti, tačiau tai, ar jie bus pasiekti, priklausys nuo visai netaršių transporto priemonių naudojimo.

70 Nustatėme trūkumų įgyvendinant ES transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemą. Visų pirma, dviejose iš trijų aplankytų valstybių narių tipo patvirtinimo institucijos neatliko reikalaujamų gamintojo patikrų. Tai apriboja galimybę patikinti, kad CO₂ vertės, kurias gamintojai nurodo atitikties liudijimuose, yra teisingos. Komisija turi tik ribotos informacijos apie tai, kaip nacionalinės institucijos atlieka šias patikras, nes iki 2023 m. vidurio pati Komisija neatliko jokio naujų taisyklių įgyvendinimo vertinimo (18–23 dalys).

71 Kitu veiksniu buvo apribotas patikinimas, susijęs su atitikties liudijimuose nurodytomis CO₂ vertėmis. Komisija nepasinaudojo informacija apie eksploatuojamų automobilių išmetamų teršalų kiekį, gauta atlikus oro taršos laboratorinius bandymus, kad įvertintų riziką, jog atitikties liudijimuose nurodytos CO₂ vertės gali būti neteisingos. Pažymime, kad teisinio reikalavimo naudotis tokia informacija nebuvo. Siūloma nauja eksploatuojamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio tikrinimo metodika dar labiau padidina transporto priemonių, kurias reikia išbandyti, imtį, o to nė viena iš trijų aplankytų valstybių narių tipo patvirtinimo institucijų nesugebėjo padaryti 2020–2022 m. laikotarpiu (24–27 dalys).

72 Pagal Automobilių CO₂ reglamentą, Komisija privalo rinkti ir kasmet skelbti subendrintą informaciją apie visų naujų automobilių, įregistruotų nuo 2021 m., tikrąsias degalų sąnaudas. Konkretiems vartotojų poreikiams pritaikyta informacija suteiktų naudingesnių žinių apie tikrąsias transporto priemonių degalų sąnaudas (ir išmetamo CO₂ kiekį), o tai galbūt turėtų įtakos sprendimams dėl pirkimo ir taip paskatintų gamintojus mažinti laboratorijoje ir kelyje nustatyto išmetamo CO₂ kiekio skirtumą (28–29 dalys).

1 rekomendacija. Padidinti patikinimo, kad transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis atitinka gamintojo atitikties liudijimuose nurodytus kiekius, lygį

Komisija turėtų:

- a) vykdyti tolesnius veiksmus su valstybėmis narėmis siekiant užtikrinti, kad tipo patvirtinimo institucijos atliktų reikiamas gamintojų patikras, kad būtų pateiktas patikinimas dėl atitikties liudijimuose nurodytų duomenų;
- b) įvertinti, ar įmanoma teikti vartotojams informaciją apie tikrąsias degalų sąnaudas, pritaikytą jų konkrečioms poreikiams;
- c) atidžiai stebėti, kaip įgyvendinama siūloma jau eksploatuojamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio tikrinimo metodika, kai šiuos bandymus atlieka tipo patvirtinimo institucijos, ir prireikus imtis taisomųjų veiksmų.

Tikslinė įgyvendinimo data: 2025 m.

73 Valstybės narės yra atsakingos už su lengvaisiais automobiliais susijusių CO₂ duomenų rinkimą, tikrinimą ir perdavimą Komisijai laiku, taip pat už tai, kad šie duomenys būtų teisingi ir išsamūs. Pastebėjome, kad valstybės narės vėlavo pateikti 2020 m. duomenis, ir nustatėme problemų, kurios turėjo įtakos jų išsamumui ir tikslumui. Dėl to, kad nėra elektroninių tipo patvirtinimo sertifikatų valstybėms narėms, nusprendusioms atitikties patikroms naudoti tipo patvirtinimo duomenis, buvo užkrauta našta tikrinant atitikties liudijimų duomenis. Duomenų suderinimas su valstybėmis narėmis buvo sudėtingas procesas, nes nebuvo visiškai veikiančių elektroninių priemonių, kad būtų galima patikrinti automobilių duomenis, ir dėl to, kad Europos aplinkos agentūra ir valstybės narės daug kartų keitėsi duomenimis. Tačiau po šio daugkartinio keitimosi preliminarūs duomenys buvo paskelbti laiku (**31–40** dalys).

74 Vėliau Komisija ir EAA suderino preliminarinius duomenis su tais gamintojais, kurie buvo pranešę apie klaidas, todėl duomenys tapo išsamesni ir tikslesni. Tačiau šiuo derinimo procesu taip pat prisidėta prie to, kad vis dažniau būdavo vėluojama paskelbti galutinius duomenis. 2020 m. duomenys buvo paskelbti praėjus beveik metams po teisės aktuose nustatyto termino. Galime patvirtinti Komisijos atliktus visos ES ir gamintojų vidutinio išmetamųjų teršalų kiekio, normų ir mokesčių už viršytą taršos normą skaičiavimus (**41–46** dalys).

2 rekomendacija. Geriau naudoti elektronines priemones automobilių duomenims rinkti ir tikrinti

Komisija turėtų:

- a) Keitimosi informacija apie reikalavimų vykdymo užtikrinimą forume remti valstybių narių tipo patvirtinimo institucijas standartizuojant ir naudojant elektroninį tipo patvirtinimo sertifikato formatą ir įvertinti galimybę ES lygmeniu nustatyti teisinį reikalavimą ateityje naudoti tik elektroninį formatą;
- b) įvertinti galimybę supaprastinti preliminarių duomenų suderinimo su valstybėmis narėmis ir gamintojais procedūrą.

Europos aplinkos agentūra turėtų:

- c) suteikti ataskaitas teikiančioms šalims ir gamintojams galimybę naudotis visomis priemonės *Reportnet3* duomenų teikimo ir tikrinimo funkcijomis, kad jie galėtų įkelti ir patikrinti savo duomenis, ir

Tikslinė įgyvendinimo data: 2025 m.

75 2009–2019 m. laikotarpiu naujų transporto priemonių vidutinis tikrasis išmetamųjų teršalų kiekis nesumažėjo, daugiausia dėl to, kad gamintojai daugiausia dėmesio skyrė išmetamųjų teršalų kiekiui, išmatuotam laboratorijoje, o ne kelyje, mažinti. 2017 m. naujas laboratorinių bandymų ciklas, geriau atspindintis realias važiavimo sąlygas, tapo privalomas naujoms transporto priemonėms, kurių tipas patvirtintas. Taip buvo veiksmingai pašalinta daug spragų, atsiradusių taikant ankstesnį bandymų ciklą, ir sumažintas skirtumas tarp laboratorijoje išmatuoto ir tikrojo išmetamųjų teršalų kiekio. Nuo 2022 m. Komisija gali rinkti informaciją apie tikrąjį išmetamųjų teršalų kiekį iš naujose transporto priemonėse esančių degalų sąnaudų matavimo prietaisų. Todėl dabar Komisija turi informacijos apie nuo 2021 m. registruotų naujų transporto priemonių laboratorinių ir tikrųjų išmetamųjų teršalų kiekių skirtumo mastą ir galės lengvai nustatyti, jei šis skirtumas vėl pradės didėti ([48–52](#) dalys).

76 Nuo 2020 m., kai buvo pradėtos taikyti griežtesnės išmetamųjų teršalų normos, galėjome matyti, kad Automobilių CO₂ reglamentu teigiamai prisidėta prie tikrojo naujų transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo, daugiausia dėl išaugusio elektrinių transporto priemonių naudojimo. Kartu susirūpinimą tebekelia naujų transporto priemonių su degimo varikliais ir laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekis ([53–57](#) dalys).

77 Nustatėme, kad Reglamente nurodyti būdai atitiko numatytą tikslą, t. y. leido gamintojams ekonomiškai efektyviai laikytis savo savitųjų išmetamųjų teršalų normų. Dėl šių būdų 2020 m. gamintojai sutaupė beveik 13 milijardų eurų mokesčių už viršytą taršos normą. Tačiau dauguma būdų turėjo neigiamą poveikį išmetamam CO₂ kiekiui, bet nuo 2025 m. jie nebebus taikomi arba bus pakeisti pagal 2023 m. priimtą 55 % tikslo priemonių rinkinį (58–62 dalys).

78 Manome, kad naujų lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslai ir ES klimato srities užmojai nuo dabar iki 2029 m. nėra pakankamai suderinti. Pagrindinis iššūkis siekiant 2030 m. ir vėlesnių metų išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslų bus užtikrinti, kad būtų naudojama pakankamai visai netaršių transporto priemonių. Visų pirma bus svarbu spręsti elektrinių transporto priemonių įperkamumo klausimą, sukurti pakankamą elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūrą ir užtikrinti žaliavų baterijoms gaminti tiekimą (63–68 dalys).

3 rekomendacija. Perorientuoti išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslus į pagrindines nuostatas, turinčias įtakos naujų lengvųjų automobilių išmetamam CO₂ kiekiui

Komisija turėtų įvertinti šių Automobilių CO₂ reglamento pakeitimų įgyvendinamumą, sąnaudas ir naudą:

- a) dabartinių ES ir gamintojų lygmens tikslų (kurie grindžiami vidutiniu išmetamo CO₂ kiekio sumažinimu) pakeitimo tikslais, pagrįstais mažiausia visai netaršių transporto priemonių dalimi;
- b) „tikrojo išmetamo CO₂ kiekio“ ribos gamintojo lygmeniu, kurios neturėtų viršyti automobiliai su degimo varikliais, įskaitant visų tipų hibridinius automobilius, nustatymo.

Tikslinė įgyvendinimo data: 2026 m.

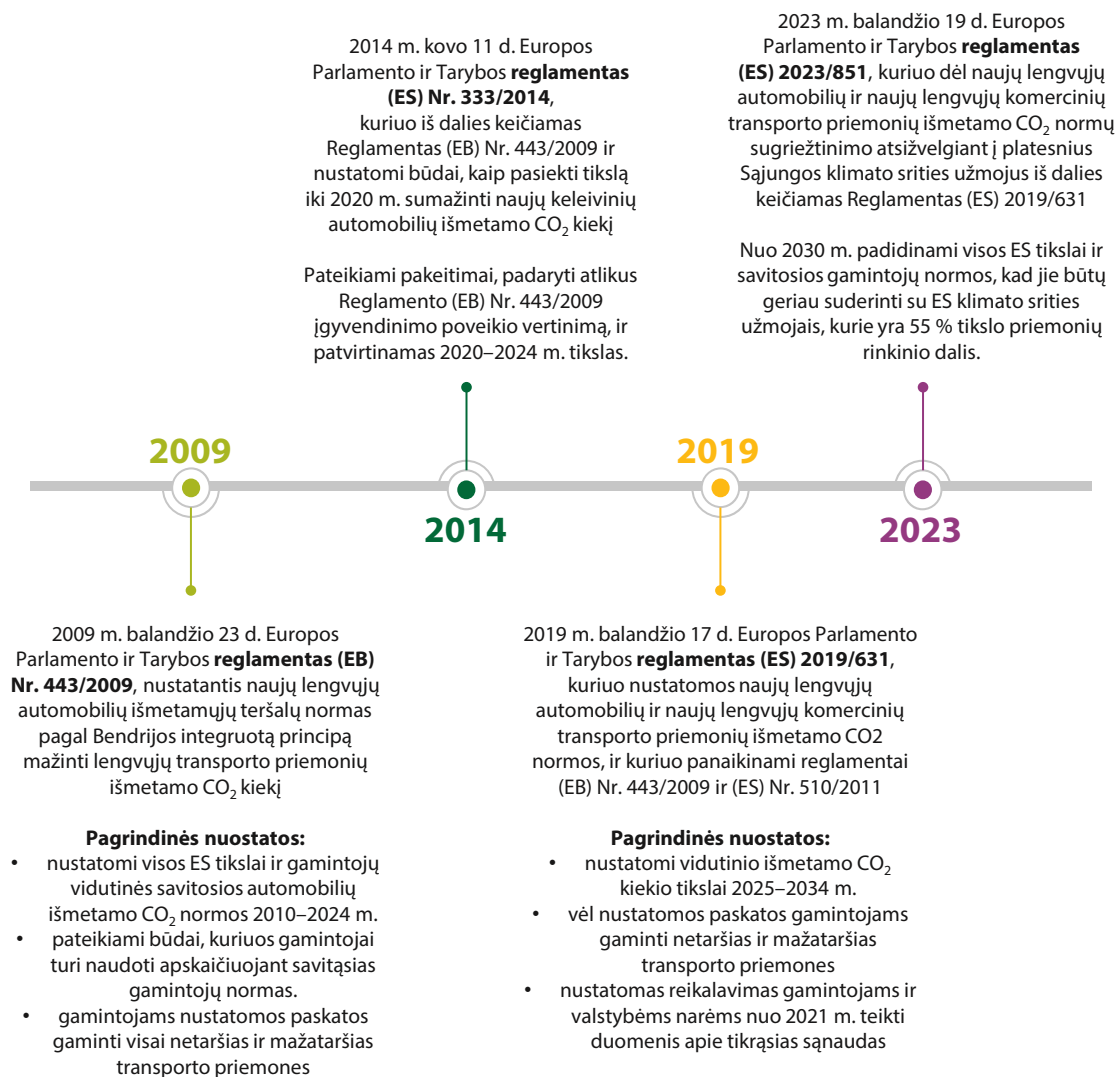
Šią ataskaitą priėmė I kolegija, vadovaujama Audito Rūmų narės Joëlle Elvinger, 2023 m. gruodžio 6 d. Liuksemburge įvykusiame posėdyje.

Audito Rūmų vardu

Pirmininkas
Tony Murphy

Priedai

I priedas. Pagrindiniai teisės aktai. Automobilių CO₂ reglamentas










II priedas. Trijose aplankytose valstybėse narėse 2020–2022 m. atliktų transporto priemonių oro taršos bandymų apžvalga

Metai	Nyderlandai			Vokietija			Italija		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Transporto priemonių šeimų, apie kurias pranešė gamintojai, skaičius	Nyderlandų tipo patvirtinimo institucija informacijos nepateikė			309	476	618	34	63	34
Mažiausias reikalaujamas šeimų, kurias turi išbandyti gamintojai, skaičius				62	47	38	22	38	19
Gamintojų išbandytų šeimų skaičius				62	47	38	17	16	13
Mažiausias transporto priemonių, kurias privalo išbandyti gamintojai, skaičius				186	141	117	51	48	57
Gamintojų faktiškai išbandytų transporto priemonių skaičius				186	144	113	39	31	37
Tipo patvirtinimo institucijos reikalavimas dėl mažiausio bandytinų šeimų skaičiaus				21	24	36	6	6	5
Tipo patvirtinimo institucijos faktiškai išbandytų šeimų skaičius	0	9	9	9	16	29	0	0	0
Mažiausias transporto priemonių, kurias privalo išbandyti tipo patvirtinimo institucija, skaičius	nėra duomenų	27	27	63	72	108	18	18	15
Tipo patvirtinimo institucijų faktiškai išbandytų transporto priemonių skaičius	0	30	16	27	42	69	0	0	0

Šaltinis: trijų aplankytų valstybių narių tipo patvirtinimo institucijų pateikti duomenys.

III priedas. Pagrindiniai NEDC ir WLTP bandymų procedūrų skirtumai

NEDC		WLTP
Vieno ciklo bandymas	Bandymų ciklas 	Dinaminis ciklas labiau atspindi važiavimą realiomis sąlygomis
20 minučių	Ciklo trukmė 	30 minučių
11 kilometrų	Ciklo atstumas 	23,25 kilometro
2 etapai, 66 % važiavimas mieste ir 34 % važiavimas ne mieste	Važiavimo etapai 	4 dinamiškesni etapai, 52 % važiavimas mieste ir 48 % važiavimas ne mieste
34 kilometrai per valandą	Vidutinis greitis 	46,5 kilometro per valandą
120 kilometrų per valandą	Didžiausias greitis 	131 kilometras per valandą
Į poveikį CO ₂ ir degalų savybėms pagal NEDC neatsižvelgiama	Pasirenkamosios įrangos poveikis 	Atsižvelgiama į papildomas savybes (kurios gali skirtis priklausomai nuo automobilio)

Šaltinis: Audito rūmų apžvalga 01/2019 „ES atsakas į „dizelgeito“ skandalą“.

Santrumpos

ACEA: Europos automobilių gamintojų asociacija

AL: atitikties liudijimas

CO₂: anglies dioksidas

EAA: Europos aplinkos agentūra

ICCT: Tarptautinė švaraus transporto taryba

JRC: Jungtinis tyrimų centras (Europos Komisijos generalinis direktoratas)

KBA: *Kraftfahrt-Bundesamt* (Vokietijos tipo patvirtinimo institucija)

MIT: *Direzione Generale della motorizzazione civile presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti* (Italijos tipo patvirtinimo institucija)

NEDC: naujasis Europos važiavimo ciklas

RDW: *Rijksdienst voor het Wegverkeer* (Nyderlandų tipo patvirtinimo institucija)

ŠESD: šiltnamio efektą sukeliančios dujos

VDV: vidaus degimo variklis

WLTP: Pasaulinė suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymo procedūra

Terminų žodynelis

55 % tikslo priemonių rinkinys: ES teisės aktų rinkinys siekiant klimato srities tikslų, visų pirma iki 2030 m. bent 55 % sumažinti ES išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį.

Atitikties liudijimas: dokumentas, kurį gamintojai išduoda kiekvienai naujai pagamintai transporto priemonei ir kuriame pateikiama techninė informacija, pavyzdžiui, transporto priemonės identifikavimo numeris, svoris ir išmetamo CO₂ kiekis.

Bendrasis vidaus produktas (BVP): šalies turtui apskaičiuoti skirta standartinė priemonė, apibrėžiama kaip šalyje (dažniausiai per vienus metus) sukurtų prekių ir paslaugų bendra vertė.

Euro standartai: lengvųjų transporto priemonių išmetamų oro teršalų standartai, nustatyti įvairiuose ES reglamentuose (nuo Euro 1 iki Euro 6).

Naujasis Europos važiavimo ciklas: bandymas, iki 2018 m. ES naudotas automobilių išmetamųjų teršalų kiekiui matuoti atliekant jų tipo patvirtinimą.

Pasaulinė suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymo procedūra: bandymas, nuo 2017 m. naudojamas automobilių išmetamųjų teršalų kiekiui matuoti atliekant jų tipo patvirtinimą.

Šiltnamio efektą sukeliančios dujos: atmosferoje esančios dujos, pavyzdžiui, anglies dioksidas arba metanas, kurios absorbuoja ir skleidžia spinduliuotę, sulaiko šilumą ir taip atšildo Žemės paviršių per vadinamąjį šiltnamio efektą.

Tipo patvirtinimas: procesas, kurį taiko valstybių narių institucijos prieš pateikiant naujus transporto priemonių tipus rinkai, siekiant patvirtinti, kad jie atitinka visus ES saugos, aplinkos apsaugos ir gamybos standartus.

Komisijos ir EAA atsakymai

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

Chronologija

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

Audito grupė

Audito Rūmų specialiosiose ataskaitose pateikiami auditų, susijusių su ES politika ir programomis arba su konkrečių biudžeto sričių valdymo temomis, rezultatus. Audito užduotis Audito Rūmai atrenka ir parengia taip, kad jos turėtų kuo didesnę poveikį, atsižvelgdami į neveiksmingumo ar neatitikties teisės aktams riziką, susijusių pajamų ar išlaidų lygį, būsimus pokyčius ir politinį bei viešąjį interesą.

Šį veiklos auditą atliko Audito Rūmų narė Joëlle Elvinger vadovaujama I audito kolegija „Tausus gamtos išteklių naudojimas“. Auditui vadovavo Audito Rūmų narys Pietro Russo, jam padėjo kabineto vadovė Chiara Cipriani ir kabineto atašė Benjamin Jakob, pagrindinė vadybininkė Florence Fornaroli, užduoties vadovas Jindřich Doležal ir auditoriai Viktor Popov, Dirk Neumeister, Stamatīs Kalogirou, Ioannis Hartoutsios, Dominik Skotarczak, Ioanna Topa ir Lucia Rosca. Grafinę pagalbą teikė Marika Meisenzahl. Kalbinę pagalbą teikė Laura Mcmillan.



Iš kairės į dešinę: Laura McMillan, Benjamin Jakob, Jindřich Doležal, Stamatīs Kalogirou, Pietro Russo, Ioannis Hartoutsios, Florence Fornaroli, Viktor Popov, Dirk Neumeister, Lucia Rosca.

AUTORIŲ TEISĖS

© Europos Sąjunga, 2024

Europos Audito Rūmų pakartotinio naudojimo politika nustatyta [Audito Rūmų sprendime Nr. 6-2019](#) dėl atvirųjų duomenų politikos ir pakartotinio dokumentų naudojimo.

Jeigu nenurodyta kitaip (pavyzdžiui, atskiruose pranešimuose dėl autorių teisių), ES priklausantis Audito Rūmų turinys yra licencijuojamas pagal [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\) licenciją](#). Todėl paprastai pakartotinis naudojimas yra leidžiamas, jeigu tai tinkamai pažymima ir nurodomi bet kokie padaryti pakeitimai. Asmenys, kurie pakartotinai naudoja Audito Rūmų turinį, neturi iškreipti pirminės prasmės ar minties. Audito Rūmai nėra atsakingi už bet kokius pakartotinio naudojimo padarinius.

Būtina gauti papildomą leidimą, jei tam tikrame turinyje vaizduojami privatūs asmenys, kurių tapatybę galima nustatyti, pavyzdžiui, Audito Rūmų darbuotojų nuotraukose, arba jame pateikiami trečiųjų asmenų kūriniai.

Gavus tokį leidimą, juo panaikinamas ir pakeičiamas pirmiau minėtas bendrasis leidimas ir jame aiškiai nurodomi bet kokie naudojimo apribojimai.

Siekiant naudoti ar atgaminti turinį, kuris nepriklauso ES, gali reikėti prašyti leidimo tiesiogiai iš autorių teisių turėtojų.

3, 4, 5, 7, 10, 12, 18, 19 diagramos ir III priedas – piktogramos: šios diagramos parengtos naudojant [Flaticon.com](#) išteklius. © Freepik Company S.L. Visos teisės saugomos.

Programinei įrangai ar dokumentams, kuriems taikomos pramoninės nuosavybės teisės, pavyzdžiui, patentams, prekių ženklams, registruotiems dizainams, logotipams ir pavadinimams, Audito Rūmų pakartotinio naudojimo politika netaikoma.

Europos Sąjungos institucijų europa.eu domeno svetainėse pateikiamos nuorodos į trečiųjų asmenų svetaines. Audito Rūmai jų nekontroliuoja, todėl raginame peržiūrėti jose pateiktą privatumo ir autorių teisių politiką.

Audito Rūmų logotipo naudojimas

Audito Rūmų logotipas negali būti naudojamas be išankstinio Audito Rūmų sutikimo.

HTML	ISBN 978-92-849-1467-8	ISSN 1977-5725	doi:10.2865/898947	QJ-AB-24-001-LT-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1464-7	ISSN 1977-5725	doi:10.2865/056605	QJ-AB-24-001-LT-N

Nuo 2020 m., t. y. praėjus 11 metų nuo pirmojo Automobilių CO₂ reglamento įsigaliojimo, naujų lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekis pradėjo smarkiai mažėti. Tai daugiausia lėmė tai, kad pradėta naudoti daug elektrinių transporto priemonių, nors tikrasis automobilių su degimo varikliais išmetamo CO₂ kiekis nesumažėjo. Nors Komisija surinko ir patikrino automobilių išmetamo CO₂ kiekio duomenis pagal Reglamentą, nėra pakankamo patikinimo dėl gamintojų naujuose automobilių atitikties liudijimuose nurodyto išmetamo CO₂ kiekio tikslumo. Rekomenduojame Komisijai geriau naudotis elektroninėmis priemonėmis automobilių duomenims rinkti ir tikrinti ir perorientuoti išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslus, kad būtų atsižvelgta į pagrindinius elementus, turinčius įtakos naujų lengvųjų automobilių išmetamam CO₂ kiekiui.

Audito Rūmų specialioji ataskaita parengta pagal SESV 287 straipsnio 4 dalies antrą pastraipą.



EUROPOS
AUDITO
RŪMAI



Europos Sąjungos
leidinių biuras

EUROPOS AUDITO RŪMAI
12, rue Alcide de Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Užklausos: eca.europa.eu/lt/Pages/ContactForm.aspx
Interneto svetainė: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors