



ОТГОВОРИ НА ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ

ПО СПЕЦИАЛНИЯ ДОКЛАД НА ЕВРОПЕЙСКАТА СМЕТНА ПАЛАТА

Намаляване на емисиите на въглероден диоксид
от леките пътнически автомобили
Процесът набира скорост, но се очакват
предизвикателства по пътя напред

Съдържание

I.	ОТГОВОРИТЕ НА КОМИСИЯТА НАКРАТКО	2
II.	ОТГОВОРИ НА КОМИСИЯТА НА ОСНОВНИТЕ КОНСТАТАЦИИ НА ЕСП.....	3
1.	Стойности на CO₂, декларирани от производителите	3
2.	Процес на мониторинг на данните за емисии на CO₂ от нови автомобили.....	4
3.	Електрическите превозни средства са двигателят за намаляването на емисиите на CO₂ от новите превозни средства.....	4
III.	ОТГОВОРИ НА КОМИСИЯТА НА ПРЕПОРЪКИТЕ НА ЕСП.....	5
	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.....	5
	Препоръка 2 — Да се използват повече електронните инструменти за събиране и проверка на данни за автомобилите	7
	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	8

В настоящия документ са представени отговорите на Европейската комисия по констатациите и оценките, които се съдържат в специален доклад на Европейската сметна палата в съответствие с член 259 от [Финансовия регламент](#) и които трябва да бъдат публикувани заедно със Специалния доклад.

I. ОТГОВОРИТЕ НА КОМИСИЯТА НАКРАТКО

Комисията приветства този специален доклад на Европейската сметна палата (ЕСП).

Транспортният сектор е единственият сектор, в който емисиите на CO₂ в Европа не са намалели от 1990 г. насам, включително поради факта, че броят на леките пътнически автомобили продължава да нараства¹.

В този контекст стандартите за намаляване на емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили, пуснати на пазара на ЕС, са в сила от повече от десетилетие, а от 2020 г. се прилагат и по-строги цели по отношение на CO₂. Оттогава, както посочва ЕСП², след няколко години на стагнация средните емисии на CO₂ за 1 km пробег на нови леки автомобили, регистрирани в ЕС, показват рязък спад. През следващото десетилетие целите постепенно ще стават по-строги, а от 2035 г. ще се прилага цел за 100 % нулеви емисии.

Комисията припомня, че по-строгите цели, включително целта за нулеви емисии (намаляване със 100 %), бяха приети от съзакондателите след преразглеждането на Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили като част от пакета на Комисията „Подготвени за цел 55“. Този пакет беше насочен към постигането на целите на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове до 2030 г. и към постигането на неутралност по отношение на климата до 2050 г. при пълното спазване и в съответствие с Европейския закон за климата.

Чрез стимулиране на иновациите в технологиите с нулеви емисии измененият Регламент относно емисиите на CO₂ от леките автомобили укрепва технологичното лидерство на Европа във веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост и стимулира заетостта в ЕС. Нашите граждани и ползватели на превозни средства ще спечелят от по-широкото внедряване на екологични и финансово достъпни превозни средства с нулеви емисии.

Всяка година Комисията оценява дали производителите на превозни средства спазват своите цели по отношение на CO₂. Оценката се основава на предоставените от националните органи данни от наблюдението на всяко ново превозно средство. Производителите, които не постигат целта си, са задължени да заплатят глоба. Регламентът съдържа и разпоредби, изискващи наблюдението и оценяването на разхода на гориво и емисиите на CO₂ от превозните средства в условия на експлоатация, за да се гарантира, че резултатите от лабораторните изпитвания продължават да бъдат представителни по отношение на действителността по пътищата.

Комисията изразява разбирането, че са необходими допълнителни усилия за ускоряване на събирането и публикуването на данните от мониторинга, като същевременно се гарантира надеждността на констатациите и заключенията³. Тя продължава да подкрепя държавите членки и производителите с насоки и целеви обмен и остава на разположение за обсъждането на елементи от мониторинга, при които може да се постигне повишаване на ефективността, включително чрез допълнително разширяване на използването на електронни средства.

Комисията разработва делегирани актове и актове за изпълнение, за да гарантира ефективното прилагане на Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили, особено в областта на мониторинга на действителните емисии и проверката на емисиите от превозни средства в експлоатация.

¹ Вж. фигури 2 и 3 и констатации 2 и 3 от специалния доклад

² Вж. фигура 12 и констатация 53 от специалния доклад.

³ Вж. констатации 41-44 и заключения 73-74 от специалния доклад.

Тя отчита необходимостта от внимателно наблюдение на прилагането на законодателството и от взаимодействие с държавите членки и производителите, за да се гарантира спазването на приложимото законодателство и, когато е необходимо, да се предприемат подходящи действия по правоприлагане.

II. ОТГОВОРИ НА КОМИСИЯТА НА ОСНОВНИТЕ КОНСТАТАЦИИ НА ЕСП

1. Стойности на CO₂, декларираните от производителите

Комисията изразява своето съгласие относно необходимостта от допълнителни усилия, за да се гарантира, че резултатите по отношение на CO₂, определени за отделните превозни средства и декларираните от производителите в сертификата за съответствие (СС), са точни и надеждни⁴. В законодателството за одобряване на типа на превозните средства не са установени хармонизирани разпоредби за гарантиране на правилното определяне на стойностите по отношение на CO₂ за отделни превозни средства въз основа на интерполацията на стойности по време на одобряването на типа (напр. превозно средство с висока стойност, превозно средство с ниска стойност). Основната отговорност за декларираните в СС стойности се поема от производителите на превозни средства. Компетентните органи за одобряване на типа на превозните средства в държавите членки трябва периодично да извършват проверки за съответствие на производството, включително и проверки на данните в сертификатите за съответствие.

Комисията трябва да оценява процедурите, въведени от компетентните органи, и да осъществява обмен на най-добри практики на всеки пет години. Тези оценки (посочени в член 10 от Регламент (ЕС) 2018/858 за одобряване на типа) следва да подпомагат компетентните органи при изпълнението на техните задачи и да гарантират еднаквото прилагане на законодателството за одобряване на типа. Комисията все още е в процес на изготвяне на законодателство за прилагане и възнамерява да въведе необходимите процедури.

Констатацията на ЕСП⁵, че данните от измерванията на емисиите на CO₂, извършени като част от изпитванията за надзор на пазара на превозни средства в експлоатация, не са събрани или използвани активно от Комисията, изисква някои разяснения.

Въпреки че съгласно съществуващото законодателство за надзор на пазара не е на лице правно изискване за събиране на тези данни, нито правно основание за предприемане на действия въз основа на констатациите относно емисиите на CO₂, Съвместният изследователски център на Комисията е събрал данните от проведените досега изпитвания и ги съхранява за бъдеща употреба.

Комисията би искала да подчертае становището, че данните не отговарят на минималните изисквания — както по отношение на качеството, така и по отношение на количеството — за съдържателна оценка относно верността на стойностите на CO₂ на превозните средства.

За разлика от емисиите на замърсители на въздуха, емисиите на CO₂ не се регулират на равнище отделно превозно средство. Следователно анализът на стойностите на емисиите на CO₂, наблюдавани спрямо стойностите, записани в сертификатите за съответствие, ще изисква изпитването на много по-голяма извадка от превозни средства, както и събирането на допълнителни данни, като например информацията относно сертификационното изпитване. Комисията не разполагаше с този вид информация преди приемането на Регламент за

⁴ Вж. Резюме IV, констатация 23 и заключение 70 от специалния доклад.

⁵ Вж. Резюме V, констатация 25 и 27 и заключение 71 от специалния доклад.

изпълнение (ЕС) 2021/392, с който се изисква от органите по одобряване на типа систематично да докладват подробни данни във връзка с одобряването на типа.

В този контекст с конкретната цел да се проверят и, където е необходимо, да се коригират стойностите на CO₂ на отделните превозни средства, са разработени процедури за „проверка в експлоатация“, както е предвидено в Регламент (ЕС) 2019/631, и те ще трябва да се прилагат от 2024 г. нататък. Тези процедури предвиждат също така Комисията да използва данните относно CO₂, събрани в рамките на проверките за съответствие по време на експлоатация във връзка със замърсителите на въздуха и на дейностите по надзор на пазара. Анализът на тези и други съответни данни следва да спомогне за идентифицирането на семействата превозни средства, за които съществува най-голям риск от несъответствия между действителните стойности на емисиите на CO₂ и стойностите, декларирани в СС.

2. Процес на мониторинг на данните за емисии на CO₂ от нови автомобили

Комисията приветства констатациите на ЕСП, че процесът на равняване на данните е повишил качеството на окончателните данни от мониторинга⁶ и че резултатите на Комисията могат да бъдат потвърдени.⁷

Различните етапи от процеса на събиране и проверка на данни са определени в законодателството относно CO₂ от леките автомобили. Комисията признава, че целият процес продължава дълго и може да бъде възприет като муден. Комисията би искала да подчертае, че задълбочената проверка на данните е от решаващо значение, за да се гарантира надеждността на окончателните набори от данни и заключенията, основани на тях, с оглед финансовите последици за даден производител, който не е спазил своята конкретна цел по отношение на емисиите. Освен това Комисията би искала да обърне внимание на факта, че наборите от данни са се увеличили значително като обем и сложност след първоначалното установяване на законовите срокове. През последните години в годишните решения за мониторинг трябваше да бъдат включени допълнителен мониторинг на данни и изчисления с цел аргументиране на новите цели.

Комисията работи с държавите членки и с производителите, както двустранно, така и в рамките на експертната група, за да ги подпомогне при подаване и проверка на данните, като издава насоки, които се актуализират ежегодно, и като организира специални обсъждания. Продължава работата по по-нататъшното подобряване на инструментите за докладване и по рационализирането на проверките на данните, което следва да спомогне за ускоряването на процеса на мониторинг, като същевременно се гарантира надеждността на окончателните констатации.

3. Електрическите превозни средства са двигателят за намаляването на емисиите на CO₂ от новите превозни средства

Целта, заложена в Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили, е да се намалят общите емисии на CO₂ от новия автомобилен парк. Той няма за цел да регулира емисиите от отделни превозни средства или от определени сегменти в рамките на автомобилния парк. По този начин на автомобилните производители се предоставя по-голяма гъвкавост, за да вземат предвид нуждите и желанията на своите клиенти, като същевременно се гарантира, че емисиите

⁶ Вж. констатация 42 и заключение 74 от специалния доклад.

⁷ Вж. констатация 46 и заключение 74 от специалния доклад.

на равнище автомобилен парк продължават да намаляват. Това е и причината за въвеждането на други форми на взаимодействие, като например възможността производителите да обединят усилията си, за да постигнат обвързващите ги цели.

Комисията обаче е съгласна с констатациите на ЕСП, че намаляването на средните емисии на CO₂ от нови превозни средства по пътищата през последните години може да се отдаде главно на по-широкото навлизане на електрически превозни средства⁸, като същевременно няма значителен напредък по отношение на средната горивна ефективност на конвенционалните превозни средства в контекст, в който средната им маса и мощността на двигателя са се увеличили⁹.

Както е показано на фигура 12 от доклада на ЕСП, с въвеждането на по-строгите цели през 2020 г. и през 2021 г. средните емисии от автомобилите на 1 km пробег са намалели с 12 % годишно. Низходящата тенденция е продължила през 2022 г., като според предварителните данни средните емисии са намалели с още 6 %. Това намаление е отчетено не само в лабораторни условия, но и на пътя. Очаква се допълнително намаляване на средните емисии с едновременното нарастване на дела на електрическите превозни средства.

III. ОТГОВОРИ НА КОМИСИЯТА НА ПРЕПОРЪКИТЕ НА ЕСП

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:

- a) **да предприема последващи действия с държавите членки, за да следи, че органите по одобряване на типа извършват необходимите проверки на производителите с цел предоставяне на увереност за данните, включени в сертификатите за съответствие; (Целеви срок за изпълнение — декември 2025 г.)**

Комисията **приема** тази препоръка.

Комисията ще предприеме последващи действия заедно с държавите членки във Форума за обмен на информация за прилагане, за да анализира проверките, извършени от органите по одобряване на типа.

Бяха въведени допълнителни регулаторни промени, за да се подобри регулаторният надзор и да се улесни автоматизираната проверка на данните за емисиите в сертификатите за съответствие. По-специално електронният СС, въведен с Регламент (ЕС) 2021/133, ще бъде задължителен от 5 юли 2026 г. и ще включва подобрената процедура на потвърждаване на данните от СС за отделните превозни средства.

⁸ Вж. констатация 53 и заключение 76 от специалния доклад.

⁹ Вж. констатация 57 и заключение 76 от специалния доклад.

Комисията възнамерява да въведе необходимите процедури за оценка на процедурите на органите по одобряване на типа (посочени в член 10 от Регламент (ЕС) 2018/858 за одобряване на типа) и за тази цел е в процес на изготвяне на законодателство за прилагане.

Освен това процедурите за проверка на емисиите на CO₂ в експлоатация са одобрени от държавите членки и следва да бъдат приети до края на 2023 г., което означава, че прилагането им от органите по одобряване на типа следва да започне от 2024 г. нататък (вж. също буква в).

б) да направи оценка на осъществимостта на публичното подаване на информация за действителния разход на гориво към потребителите в зависимост от специфичните им нужди; (Целеви срок за изпълнение — декември 2025 г.)

Комисията **приема** тази препоръка и е готова да я вземе предвид при подготовката на бъдещи действия в съответствие с принципите за по-добро регулиране.

Комисията трябва да гарантира, че обществеността е информирана относно развитието на официалните представителни данни за действителните емисии на CO₂ и разхода на гориво с течение на времето.¹⁰ Комисията трябва ежегодно да публикува анонимизирани и обобщени набори от данни, включително данни по производител¹¹.

Понастоящем Комисията обмисля как да публикува данните в реални условия във формат, който би позволил на потенциалните ползватели, включително на потребителите, да ги обединят в съответствие със специфичните си нужди.

От Комисията се изисква да преразгледа Директива 1999/94/ЕО (Директива относно етикетирането на леки автомобили) до края на 2024 г. При този преглед следва да се вземе предвид необходимостта от предоставяне на потребителите на точна, надеждна и съпоставима информация за разхода на гориво и енергия, за емисиите на CO₂ и за емисиите на замърсители на въздуха от новите леки пътнически автомобили, пуснати на пазара, включително в реални условия¹².

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 и, при необходимост, да предприема коригиращи действия. (Целеви срок за изпълнение — декември 2025 г.)

Комисията **приема** тази препоръка.

Процедурите за проверка в експлоатация на CO₂ бяха одобрени от държавите членки и следва да бъдат приети до края на 2023 г. От 2024 г. нататък органите по одобряване на типа ще изпитват извадка от превозните средства в експлоатация и ще проверяват съответствието между стойностите на техните емисии на CO₂, определени посредством процедурата за одобрение на типа („Хармонизирана в глобален мащаб процедура за изпитване на леки превозни средства“ (WLTP)), и стойностите, декларирани в техните сертификати за съответствие.

Комисията ще бъде информирана за констатациите и, в случай че органите установят отклонения в стойностите на емисиите на CO₂, ще гарантира, че средните специфични емисии на съответните производители ще бъдат коригирани и, при необходимост, ще предприеме последващи действия в рамките на законодателството за одобряване на типа.

¹⁰ Член 12 от Регламент (ЕС) 2019/631

¹¹ Член 12 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392 на Комисията

¹² Член 15, параграф 6 от Регламент (ЕС) 2019/631

От 2024 г. нататък Комисията ще работи с органите на държавите членки, включително чрез семинари, за да подкрепи и гарантира прилагането на новите процедури.

Препоръка 2 — Да се използват повече 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 при стандартизирането и използването на електронен формат на сертификата за одобряване на типа и да оцени възможността за въвеждане на правно изискване на равнище ЕС за използването на електронен формат за в бъдеще;
(Целеви срок за изпълнение — декември 2025 г.)**

Комисията **приема** тази препоръка и е готова да я вземе предвид при подготовката на бъдещи действия в съответствие с принципите за по-добро регулиране. Комисията обаче не може да предреша съдържанието на бъдещи законодателни предложения.

Комисията ще насърчи органите по одобряване на типа да разработват хармонизирани електронни сертификати за одобряване на типа със структурирани данни въз основа на образеца, установен в законодателството за одобряване на типа¹³. В рамките на Форума Комисията ще проучи с държавите членки възможността за въвеждане на правно изискване.

- б) да оцени възможността за рационализиране на процедурата за равняване на предварителните данни с държавите членки и с производителите;
(Целеви срок за изпълнение — декември 2025 г.)**

Комисията **приема** тази препоръка.

Комисията положи усилия за подобряване на ефикасността на събирането и обработката на данни както на етапа на докладване от държавите членки, така и въз основа на обратната информация от производителите относно предварителните данни.

Комисията се ангажира да предостави допълнителна подкрепа както на докладващите държави, така и на производителите чрез документи с насоки и чрез целенасочена комуникация, и изразява готовност за преразглеждането и за намирането на решение относно тези аспекти на процеса на мониторинг, които биха могли да спомогнат за ускоряване на публикуването на данните.

Европейската агенция за околната среда следва

- в) да осигури достъп на държавите членки и на производителите 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 — декември 2025 г.)**

Комисията отбелязва, че тази препоръка е отправена към ЕАОС.

¹³ Регламент (ЕС) 2020/683

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

- а) да се заменят 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; (Целеви срок за изпълнение — декември 2026 г.)**

Комисията **приема** тази препоръка и е готова да я вземе предвид при подготовката на бъдещи действия в съответствие с принципите за по-добро регулиране.

До 2025 г. Комисията ще изготви първи доклад за напредъка, в който ще бъде разгледано актуалното състояние на прехода към пътна мобилност с нулеви емисии и основните предизвикателства пред постигането на тази цел. Този доклад ще бъде включен в прегледа на Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили до 2026 г.

Осъществимостта и въздействието на този вариант на политиката, предложен от ЕСП в настоящата препоръка, биха могли да бъдат оценени като част от този преглед.

- б) да се въведе 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 — декември 2026 г.)**

Комисията **приема** тази препоръка и е готова да я вземе предвид при подготовката на бъдещи действия в съответствие с принципите за по-добро регулиране.

Осъществимостта и въздействието на този вариант на политиката, предложен от ЕСП в настоящата препоръка, биха могли да бъдат оценени като част от прегледа на Регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили до 2026 г.