ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 18.3.2024 г.
COM(2024) 122 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА

Доклад на Комисията съгласно член 12, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2019/631 относно развитието на разликата с емисиите на CO2 при реални условия за леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, съдържащ анонимизираните и обобщени набори от получени в реални условия данни, както е посочено в член 12 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392 на Комисията

{SWD(2024) 59 final}

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Автомобилният транспорт е причина за около една пета от емисиите на парникови газове в Европейския съюз (ЕС). Лекотоварните превозни средства (леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства) са отговорни за около 70 % от всички емисии от пътния транспорт([1]).

За да се постигне неутралност по отношение на климата в ЕС до 2050 г., в Европейския зелен пакт([2]) се призовава за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта с 90 % в сравнение с равнището от 1990 г. Регламент (ЕС) 2019/631([3]), с който се определят стандартите за емисиите на CO_2 за нови лекотоварни превозни средства, е един от ключовите инструменти на политиката, въведени за постигане на тази цел.

Официалните стойности на емисиите на CO_2 от превозните средства, определени по време на одобряването на типа, се използват, за да се определи дали производителите спазват целите съгласно регламента. Ефективността на тези цели за намаляване на емисиите на CO_2, както и устойчивостта на системата за мониторинг на емисиите на CO_2 всъщност зависят от това колко добре официалните стойности, измерени при изпитването, отразяват емисиите при реални условия на превозните средства по пътищата. Представителността е от значение за екологосъобразността, прозрачността и надеждността на системата за мониторинг, а следователно и за доверието на потребителите.

През последните години бяха въведени няколко мерки, за да се гарантира, че стойностите, измерени при изпитването, са възможно най-близки до реалността. През 2017 г. беше въведена хармонизираната в световен мащаб процедура за изпитване на леки превозни средства (WLTP)([4]), която е разработена да отразява по-добре реалните условия на движение. Като част от тази процедура новите превозни средства трябва да бъдат оборудвани с бордови уреди за следене на разхода на гориво и/или консумацията на енергия („бордови уреди за СРГКЕ“). Това изискване се прилага за нови моторни превозни средства от категория M1 (леки автомобили), регистрирани след 2021 г., както и за нови моторни превозни средства от категория N1 (лекотоварни автомобили), регистрирани след 2022 г. Освен това с Регламент (ЕС) 2019/631 беше въведено изискване националните органи да проверяват коректността на официалните стойности на CO_2 по WLTP чрез

([1]) https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer

([2]) COM(2019) 640 final, 11.12.2019 г.

([3]) Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO_2 от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011, ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13.

([4]) Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията от 1 юни 2017 г. за допълване на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 692/2008, Регламент (ЕС) № 1230/2012 и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията, ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 1.

изпитване на превозните средства, които вече са в експлоатация, т.е. се използват по пътищата.

Освен това с Регламент (ЕС) 2019/631 беше възложено на Комисията да наблюдава емисиите на CO_2 при реални условия на превозните средства по пътищата, като използва данните, отбелязани от бордовите уреди за СРГКЕ, и ги сравнява със съответните официални данни по WLTP([5]).

Настоящият документ е първият доклад относно провеждането на такъв мониторинг на емисиите на CO_2 при реални условия с ударение върху данните, докладвани през 2022 г., за превозни средства, регистрирани за първи път през 2021 г. Официалните данни по WLTP, използвани за сравнение, са финализирани и приети през август 2023 г.([6]).

Настоящият доклад включва преглед на данните, получени и обработени от Комисията (раздел 2), основните резултати от анализа (раздел 3), оценка на това как получените в реални условия данни може да бъдат използвани в бъдеще (раздел 4), и заключенията, които може да бъдат направени на този етап (раздел 5).

В Работния документ на службите на Комисията([7]), придружаващ доклада, се определя методиката, използвана за обработка и анализ на получените в реални условия данни и се дават по-подробни резултати. Освен това той съдържа първия от анонимизираните и обобщени годишни набори от данни за отделните производители, въз основа на които Комисията ще наблюдава разликата между стойностите по WLTP и получените в реални условия стойности([8]).

2. НАБОР ОТ ДАННИ

2.1. Източници на данни и обработване на данни

Съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392 получените в реални условия данни трябва да се събират както от производителите на превозни средства, така и от държавите членки и да се докладват на Европейската агенция за околна среда (ЕАОС). Производителите може да разчитат на предаване на данни чрез радиовръзка директно от превозните средства или да събират тези данни чрез упълномощените от тях търговци или сервизи, когато превозните средства бъдат закарани за техническо обслужване или ремонт. От 20 май 2023 г. държавите членки са

([5]) Процедурите за събиране и докладване на получени в реални условия данни и за сравняването им със съответните данни по WLTP са определени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392 на Комисията, ОВ L 77, 5.3.2021 г., стр. 8.

([6]) Решение за изпълнение (ЕС) 2023/1623 на Комисията от 3 август 2023 година за определяне на стойностите във връзка с резултатите на производителите и групите от производители на нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства за календарната 2021 година и на стойностите, които да се използват за изчисляване на целите за специфичните емисии от 2025 година нататък съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета и за поправка на Решение за изпълнение (ЕС) 2022/2087, ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13.

([7]) SWD(2024) 59

([8]) В съответствие с член 12 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392.

задължени да събират получени в реални условия данни по време на проверките на техническата изправност.

Настоящият първи доклад се основава на данните, събрани в реални условия от производителите на превозни средства през 2021 г. за техните леки и лекотоварни автомобили, оборудвани с бордови уреди за СРГКЕ. Постъпиха данни, получени в реални условия, за 988 231 превозни средства от общо 9 821 479 превозни средства, регистрирани за първи път през 2021 г. в ЕС, Исландия или Норвегия([9]). Това включва 916 216 леки и 12 301 лекотоварни автомобила([10]), което отговаря съответно на 10,6 % и 1,0 % от тези видове превозни средства, регистрирани за първи път през 2021 г.([11])

Преди да бъдат анализирани, данните бяха обработени и обобщени на няколко стъпки. Непредставителните данни, несъответстващите данни, данните, силно различаваща се от нормалните, и неподлежащите на СРГКЕ превозни средства бяха премахнати. По-специално бяха отстранени превозните средства с пробег под 500 km, с което бяха премахнати 27 % от леките автомобили в набора от данни. Като цяло в окончателния набор от данни останаха 63 % от докладваните превозни средства. Допълнителни подробности за този процес може да бъдат намерени в придружаващия работен документ на службите на Комисията.

2.2. Окончателен набор от получени в реални условия данни за 2021 г.

Окончателният набор от данни, който беше използван за по-нататъшните изчисления, е представен в *таблица 1* по-долу. Той включва 617 194 леки автомобила (7,2 % от леките автомобили, регистрирани за първи път през 2021 г.) и 6667 лекотоварни автомобила (0,6 % от лекотоварните автомобили, регистрирани за първи път през 2021 г.).

Като цяло едва малък брой производители са докладвали данни за значителен дял от техните превозни средства, регистрирани през 2021 г. Ще са необходими допълнителни усилия от страна на производителите, за да се подобри значително покриването на автомобилния парк през следващите години. Макар и при леките автомобили този набор от данни да е достатъчен, за да се направят предварителни заключения, се наблюдава неравномерно разпределение между данните, предоставени от различните производители (вж. раздел 3.2.1). При лекотоварните автомобили обхватът на автомобилния парк е много ограничен, което се обяснява с факта, че при лекотоварните автомобили от клас II и III (т.е. тези с тегло над 1305 kg), които представляват по-голямата част от автомобилния парк, наличието на бордови уреди за СРГКЕ е задължително едва след 2022 г. Наборът от

([9]) Общият брой на гореспоменатите нови леки и лекотоварни автомобили не включва превозни средства, които не подлежат на СРГКЕ (изцяло електрически превозни средства, електрически превозни средства с горивни елементи, превозни средства, задвижвани с природен газ) и превозни средства, използващи E85.

([10]) За 59 714 превозни средства не беше възможно да бъде извършено сравнение с данните по WLTP за 2021 г.

([11]) Данните се събират от производителите чрез предаване на данни чрез радиовръзка директно от превозните средства, или, ако не се използва този начин, данните се събират всеки път, когато превозното средство бъде закарано за техническо обслужване или ремонт, освен ако собственикът на превозното средство изрично отказва да предостави тези данни. Вж. също раздел 3.2.1.

получени в реални условия данни за лекотоварните автомобили всъщност не може да се счита за представителен за регистрациите през 2021 г., така че анализът в настоящия доклад е съсредоточен единствено върху леките автомобили.

При леките автомобили дизеловите и хибридните автомобили с възможност за свързване към електрическата мрежа, представляват по-голям дял от набора от получените в реални условия данни, отколкото от общите регистрации за 2021 г. Поради това бяха извършени допълнителни изчисления и анализи на разликите по силово задвижване/вид гориво.

Таблица ***1: Окончателен набор от получени в реални условия данни***

Силово задвижване/вид гориво	**Брой докладвани превозни средства**	**Брой превозни средства след обработка (% останали)**	**Общ брой регистрации за 2021 г. по силово задвижване/вид гориво**	**Дял останали регистрации за 2021 г. по силово задвижване/вид гориво**
Леки автомобили				
Бензин	391 329	274 451 (70,1 %)	5 495 708	5,0 %
Дизелово гориво	301 995	219 003 (72,5 %)	2 229 388	9,8 %
E85	2 084	0	6 026	0 %
Други горива	697	0	215 798	0 %
ХЕПС-ЕМ (бензин)	191 197	98 847 (51,7 %)	848 251	11,7 %
ХЕПС-ЕМ (дизелово гориво)	28 914	24 893 (86,1 %)	55 805	44,6 %
ОБЩО леки автомобили	***916 216***	***617 194 (67,4 %)***	***8 629 152***	***7,2 %***
Лекотоварни автомобили				
Бензин	1 891	988 (52,3 %)	44 475	2,2 %
Дизелово гориво	10 053	5 593 (55,6 %)	1 139 405	0,5 %
Други горива	30	0	58 488	0 %
ХЕПС-ЕМ (бензин)	326	86 (25,8 %)	1 501	5,7 %

ХЕПС-ЕМ (дизелово гориво)	1	0	4	0 %
ОБЩО лекотоварни автомобили	***12 301***	***6 667 (54,2 %)***	***1 185 385***	***0.6 %***

2.3. Представителност на окончателния набор от получени в реални условия данни за 2021 г.

За да се прецени дали леките автомобили, включени в окончателния набор от получени в реални условия данни за 2021 г., са представителни за превозните средства, регистрирани за първи път през 2021 г. (по силово задвижване/вид гориво), беше извършено сравнение на техните средни емисии на CO_2 по WLTP и на тяхната маса, както е показано в *Table 2.*

Това показва, че бензиновите и дизеловите леки автомобили в набора от данни, получени в реалния условия, са средно около 7 % по-тежки от средния нов лек автомобил, регистриран през 2021 г., и техните емисии на CO_2 по WLTP са с около 6—8 % по-високи. Подобна тенденция се наблюдава и при бензиновите хибридни леки автомобили с възможност за свързване към електрическата мрежа. Това може да окаже влияние на резултатите.

Тази тенденция е свързана с факта, че наборът от получени в реални условия данни за 2021 г., е доминиран от превозни средства от малък брой производители (вж. раздел 3.2.1), много от които имат възможност да предават данни чрез радиовръзка директно на производителите. През 2021 г. този вид превозни средства имаха по-видимо присъствие в сегментите на по-тежките автомобилни паркове.

Таблица 2: Представителност на набора от получени в реални условия данни в сравнение с превозните средства, регистрирани за първи път през 2021 г. (леки автомобили) ([12])

Силово задвижване/вид гориво	**Средни емисии на CO_2 по WLTP (g CO_2/km)**		**Средна маса в готовност за движение (kg)**	
	Получени в реални условия данни	Първоначални регистрации през 2021 г.	Получени в реални условия данни	Първоначални регистрации през 2021 г.
Бензин	145,0	134,8	1 404	1 317
Дизелово гориво	153,0	144,7	1 747	1 627
Бензин + дизелово гориво	148,5	137,7	1 554	1 407
ХЕПС-ЕМ (бензин)	40,3	37,7	1 955	1 899

([12]) Вж. бележка под линия 9, стр. 2.

ХЕПС-ЕМ (дизелово гориво)	37,2	37,2	2 281	2 291
ХЕПС-ЕМ (всички видове)	39,6	37,7	2 021	1 923

3. РЕЗУЛТАТИ

Средните емисии на CO_2 и разход на гориво при реални условия и по WLTP, както и разликата между тези две стойности се изчисляват на равнище автомобилен парк и за всеки производител поотделно.

Методиката на изчисляване и резултатите са представени по-подробно в работния документ на службите на Комисията, който съдържа и данните на равнище държава и информация относно консумацията на електрическа енергия на хибридните автомобили с възможност за свързване към електрическата мрежа.

3.1. Оценка на средните емисии на CO_2, разхода на гориво и разликата със стойностите при реални условия за целия автомобилен парк

Table 3 В е представено обобщение на основните констатации за леките автомобили. За всяка от групите силово задвижване/вид гориво са показани средните разход на гориво и емисии на CO_2 при реални условия, както и съответните стойности по WLTP и относителната разлика между тези средни стойности. Разликата е представена както като средноаритметична, така и като среднопретеглена стойност на km, тъй като последната следва да бъде по-добър показател за общия допълнителен разход на гориво и емисиите на CO_2 поради разликата със стойностите при реални условия.

Таблица 3: Средни разход на гориво и емисии на CO_2 при реални условия и по WLTP и разлика между стойностите при реални условия и по WLTP (леки автомобили)

	Среден разход на гориво (l/100 km)		**Средни емисии на CO_2 (g/km)**		**Разлика (%) ([13])**	
Силово задвижване/вид гориво	При реални условия	По WLTP	При реални условия	По WLTP	Средно	Среднопретеглена стойност за km
Бензин	7,89	6,38	179,8	145,3	23,7	20,4
Дизелово гориво	6,88	5,82	181,0	153,2	18,1	16,7

([13]) Тук разликата е изразена като отклонение в % на емисиите на CO_2 при реални условия от емисиите на CO_2 по WLTP, като положителното отклонение показва, че първите са по-големи. Тя е еднаква както за емисиите на CO_2, така и за разхода на гориво, с изключение на случаите, в които са комбинирани стойности за бензин и за дизелово гориво, като при тях е показана разликата в емисиите на CO_2.

Бензин + дизелово гориво	7,44	6,13	180,3	148,8	21,2	18,1
ХЕПС-ЕМ (бензин)	5,97	1,76	135,9	40,2	238	251
ХЕПС-ЕМ (дизелово гориво)	5,83	1,41	153,3	37,2	312	318
ХЕПС-ЕМ (всички видове)	5,94	1,69	139,4	39,6	252	267

През първата им година на използване средната разлика при реални условия за нови превозни средства, регистрирани през 2021 г., беше 23,7 % (34,6 g CO_2/km) за бензинови автомобили и 18,1 % (27,8 g CO_2/km) за дизелови автомобили, което води до комбинирана средна разлика от 21,2 % (31,6 g CO_2/km). Среднопретеглените разлики за km са малко по-ниски: 20,4 % (30,4 g CO_2/km) за бензинови леки автомобили и 16,7 % (25,3 g CO_2/km) за дизелови леки автомобили.

Тази разлика, наблюдавана при регистрациите през 2021 г. показва, че преминаването от предишната процедура NEDC (нов европейски цикъл на движение) към новата процедура за изпитване WLTP е намалило наполовина разликата между емисиите при реални условия и тези, измерени чрез лабораторно изпитване. Към 2017 г. разликата между емисиите на CO_2 при реални условия и емисиите на CO_2, измерени по процедурата NEDC, беше достигнала около 40 %([14]). Тази нарастваща разлика беше причина за преминаването от NEDC към WLTP и доведе до изискването превозните средства да бъдат оборудвани с бордови уреди за СРГКЕ.

За целите на оценките на въздействието([15]), които стоят в основата на преразглеждането на стандартите за емисиите на CO_2 за леки и лекотоварни автомобили, Комисията прие, че емисиите на CO_2 по WLTP от леки автомобили с двигател с вътрешно горене са средно с 21 % по-високи от тези, изчислени по NEDC, което по-късно беше потвърдено от проучване на JRC([16]). Това съотношение предполага разлика от около 16 % между емисиите при реални условия и тези по WLTP. За 2021 г. наблюдаваната разлика е съвместима с разликата за 2021 г., приета за целите на оценките на въздействието. Такава разлика беше очаквана, тъй като съществуват различни фактори, влияещи върху емисиите при реални условия, които не могат да бъдат напълно възпроизведени при лабораторно изпитване.

([14]) Pavlovic, J., Clairotte, M., Anagnostopoulos, K., Arcidiacono, V., Fontaras, G. и Ciuffo, B., Characterisation of real-world CO_2 variability and implications for future policy instruments [„Характеризиране на изменчивостта на емисиите на CO_2 при реални условия и последици за бъдещите инструменти на политиката“], EUR 28734 EN, Служба за публикации на Европейския съюз, Люксембург, 2017 г., ISBN 978-92-79-72096-3, doi:10.2760/839690, JRC107796.

([15]) SWD(2017) 650 final и SWD(2021) 613 final.

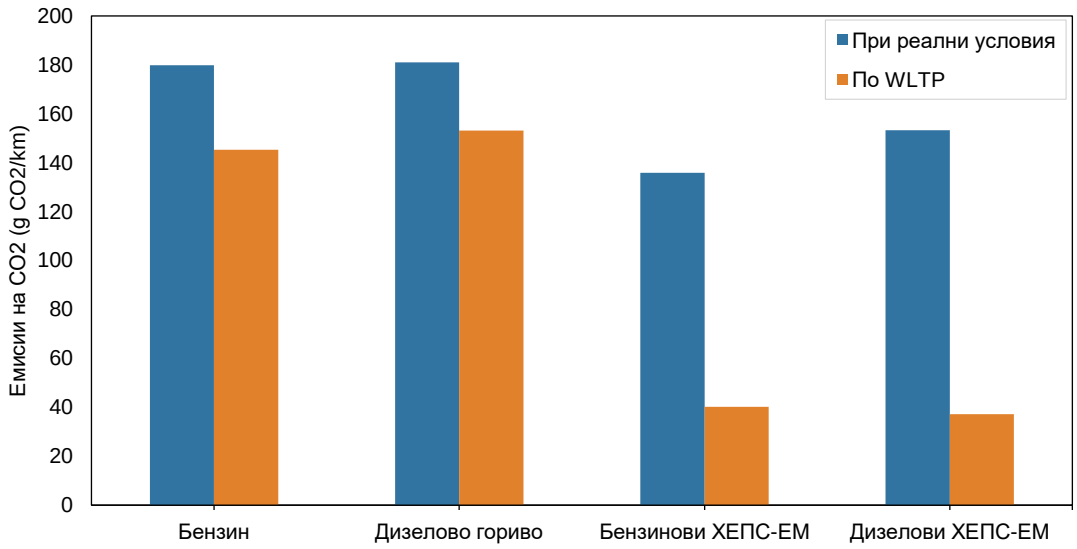
([16]) Chatzipanagi, A., Pavlovic, J., Ktistakis, M., Komnos, D. и Fontaras, G., Evolution of European light-duty vehicle CO2 emissions based on recent certification datasets [„Развитие на емисиите на CO2 от европейски лекотоварни превозни средства въз основа на неотдавнашни набори от данни за сертифициране“], Транспортни изследвания, част D — Транспорт и околна среда, ISSN 1361-9209, 107, 2022 г., стр. 103287, JRC127295.

Освен това наблюдаваната разлика сочи, че разходът на гориво, наблюдаван от водачите при реални условия, остава средно с 1—1,5 l/100 km по-висок от посочения в официалните документи.

Анализът във връзка с масата показа, че при по-леките бензинови и дизелови превозни средства има разлика от 20—40 g CO_2/km със стойностите при реални условия, а при тежкотоварните превозни средства, като автомобилите с повишена проходимост и луксозните превозни средства, чиито емисии на CO_2 по WLTP по принцип са по-високи, разликата е 1,5—2,5 пъти по-голяма.

За новите хибридни леки автомобили с възможност за свързване към електрическата мрежа, регистрирани през 2021 г., средните емисии на CO_2 при реални условия (139,5 g CO_2/km) бяха едва 23 % по-ниски в сравнение с конвенционалните автомобили (180,3 g CO_2/km) и 3,5 пъти (100 g CO_2/km) по-високи от измерените по WLTP (39,5 g CO_2/km)— вж. *Figure 1*. За тези превозни средства при изчисляването на разхода на гориво и емисиите на CO_2 по WLTP се взема предвид коефициент на използваемост, който е очакваният дял на изминатото разстояние в електрически режим. Емисиите на CO_2 на тези превозни средства по пътищата ще зависят до голяма степен от реалния дял на разстоянието, изминато изцяло в електрически режим, което от своя страна зависи от действителните модели на презареждане и използване и специфичните технологии на превозното средство. Голямото несъответствие между стойностите при реални условия и тези по WLTP, установено при тези превозни средства, показва, че те се зареждат и се движат в електрически режим много по-малко, отколкото се очаква, и че предположенията, използвани за изчисляване на резултата от изпитването по WLTP, не са валидни при реални условия.

Фигура 1: Средни емисии на CO2 при реални условия и по WLTP (леки автомобили)



3.2. Оценка на равнище производител

3.2.1. Обхват

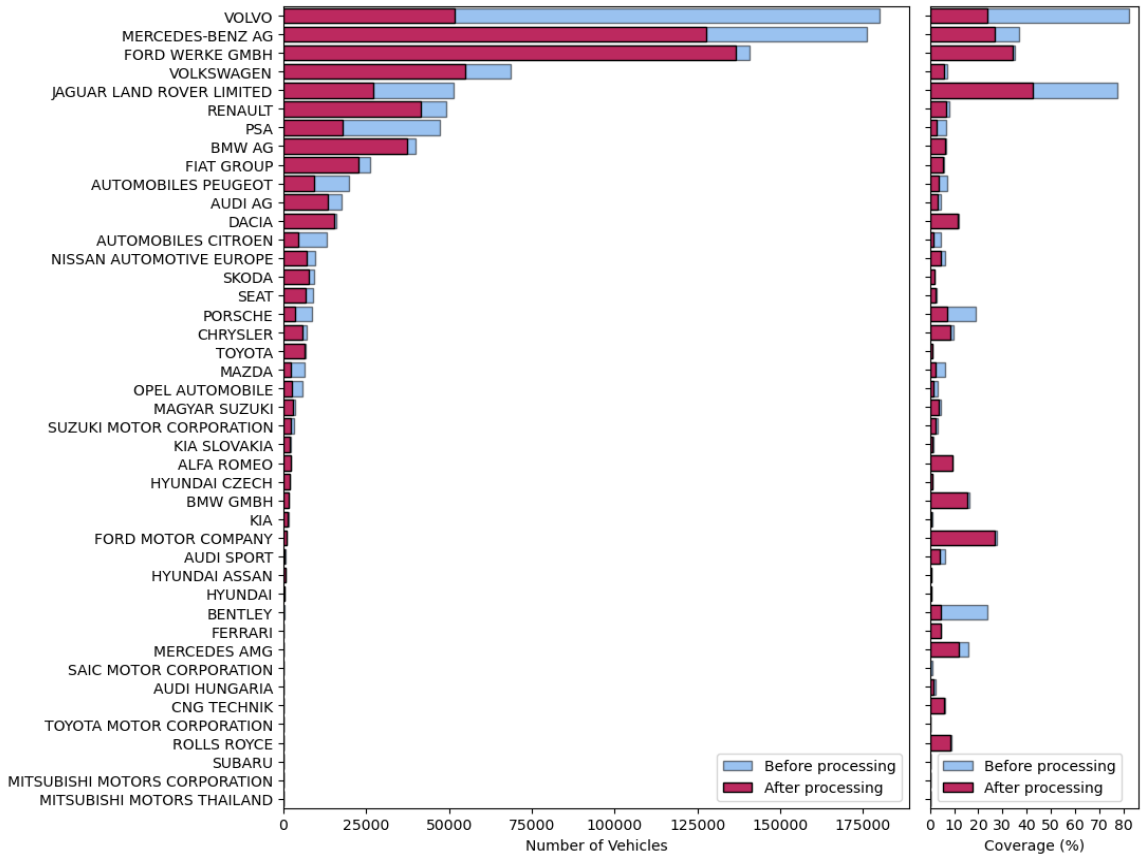
Figure 2 представен е общ преглед на броя на превозните средства, докладвани за всеки производител в набора от получени в реални условия данни, преди и след обработката, и степента, в която са обхванати превозните им средства, регистрирани за първи път през 2021 г.

Това показва, че данните се различават значително за различните производители. Това може да бъде обяснено с различната степен, в която са използвани наличните варианти за събиране на данни, като едва няколко производителя използват напълно възможностите за предаване на данни чрез радиовръзка. Други производители събират данни единствено от малкия брой превозни средства, закарани за обслужване или ремонт през първата година след регистрацията им. В съответствие с Регламент (ЕС) 2021/392 като част от докладите им за следващата година от производителите ще се изисква да предоставят причини за липсващите данни за превозното средство.

След обработката на данните стана ясно, че автомобилният парк за 2021 г. беше доста слабо обхванат през тази първа година на докладване, с изключение на Jaguar Land Rover (43 %), Ford Werke GmbH (34 %), Mercedes-Benz AG (27 %), Ford Motor Company (27 %) и Volvo (24 %). Повечето от другите производители докладваха данни за под 5 % от превозните си средства, регистрирани за първи път през 2021 г. При някои производители, за които имаше голям обхват на покриване преди обработката на данните, прагът за малък пробег доведе до значително намаляване на броя на превозните средства. Такъв беше случаят с Volvo и Jaguar Land Rover, за които първоначално имаше най-голям обхват на покриване, но съответно 70 % и 31 % от докладваните превозни средства бяха изминали под 500 km.

Окончателният набор от данни е доминиран от малко на брой производители, по-специално Ford Werke GmbH (22 %) и Mercedes-Benz AG (21 %). Заедно с Volkswagen (9 %), Volvo (8 %), Renault (7 %) и BMW AG (6 %) те представляват 73 % от окончателния набор от данни за леки автомобили. Наборът от данни за хибридните автомобили с възможност за свързване към електрическата мрежа се състои предимно от превозни средства на Mercedes-Benz AG (39 %), Volvo (19 %) и Ford Werke GmbH (16 %).

Фигура 2: Брой леки автомобили по производител, преди и след обработка на данните: общ брой (вляво) и процент от всички нови регистрации на производителя за 2021 г. (вдясно) ([17])



3.2.2. Средни емисии на CO_2, разход на гориво и разлика със стойностите при реални условия

За всеки производител са изчислени средните разход на гориво и емисии на CO_2 при реални условия, както и разликата със средните стойности по WLTP.

В настоящия раздел са представени резултатите единствено за онези производители, които са докладвали над 500 превозни средства (за съответното силово задвижване/вид гориво). Работният документ на службите на Комисията съдържа допълнителни подробности.

Резултатите за различните производители може да зависят от различни фактори, за които ще трябва да бъде направен допълнителен анализ, също въз основа на последващи набори от данни.

Както е показано в *Figure 3*, при бензиновите леки автомобили има значително разминаване между различните производители в средната разлика със стойностите при реални условия, като тя се мени от 10 % до 32 %, със средна стойност 23,7 %.

([17]) На всички фигури в раздел 3.2 производителите са показани в низходящ ред спрямо броя превозни средства в окончателния набор от данни.

Фигура 3: Средни емисии на CO_2 и разход на гориво при реални условия (вляво) и разлика (вдясно) по производител (бензинови леки автомобили)

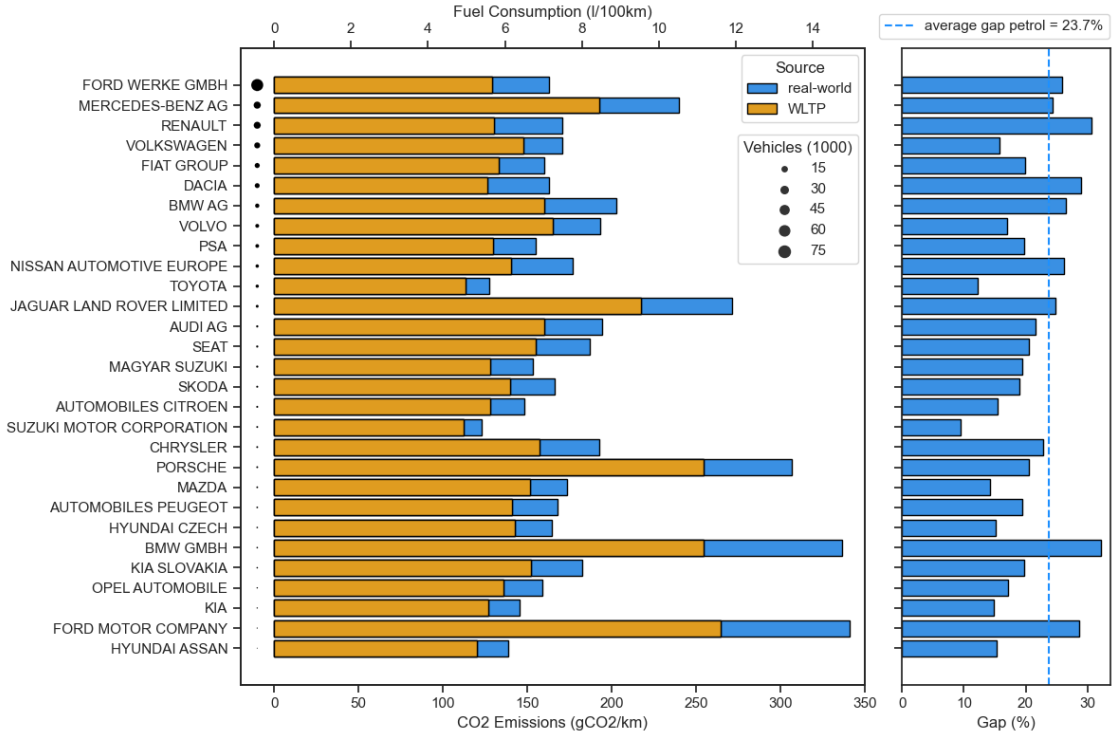
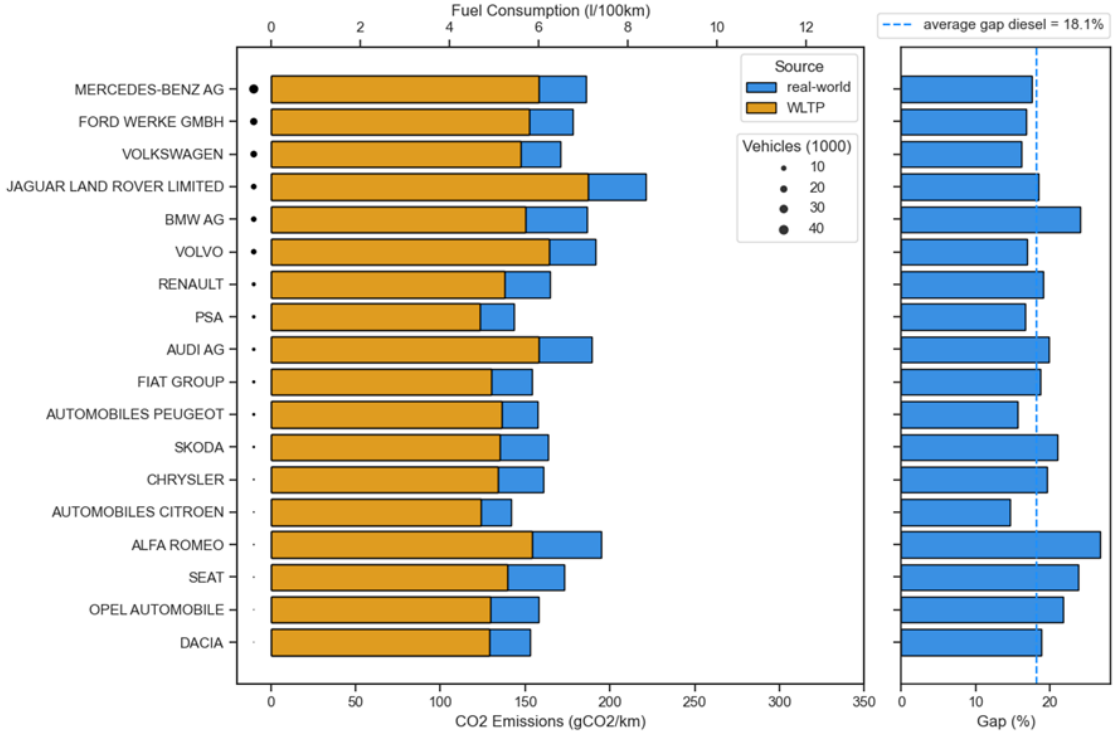


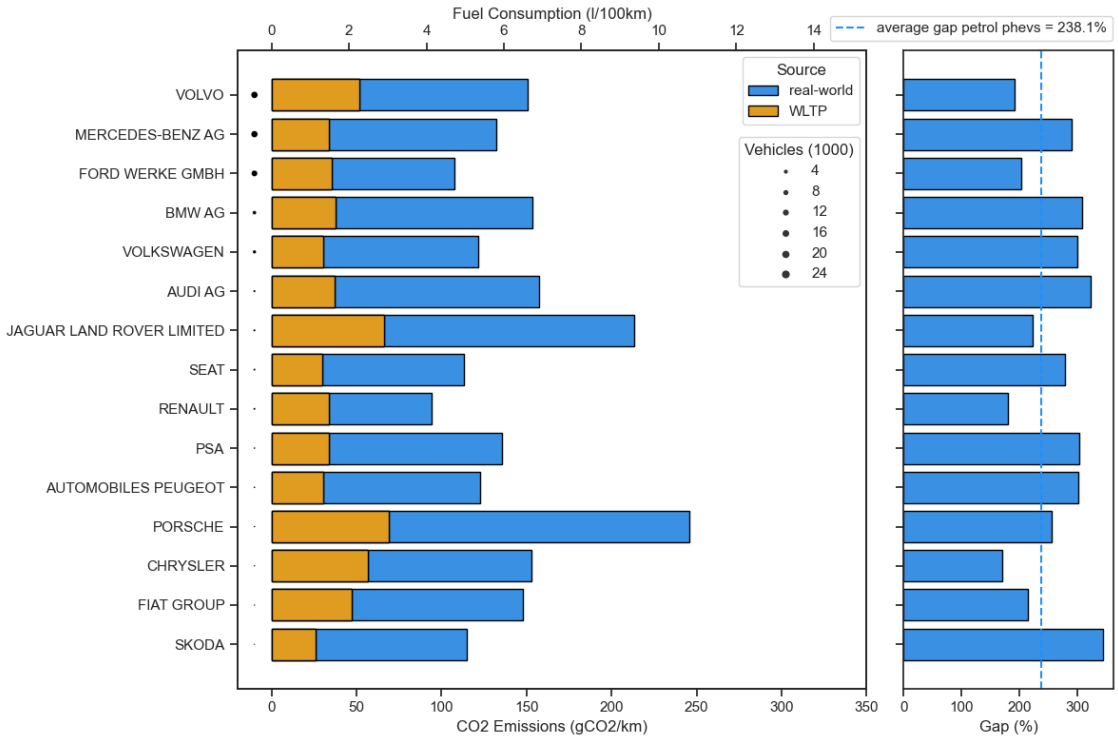
Figure 4 показва, че при дизеловите леки автомобили разликата със стойностите при реални условия се мени по-малко между производителите — от 15 % до 27 %, със средна стойност 18,1 %.

Фигура 4: Средни емисии на CO_2 и разход на гориво при реални условия (вляво) и разлика (вдясно) по производител (дизелови леки автомобили)



При бензиновите хибридни автомобили с възможност за свързване към електрическата мрежа, както е показано в *Figure 5*, средната разлика по производител се мени от 170 % до 345 %, със средна стойност 238 %.

Фигура 5: Средни емисии на CO_2 и разход на гориво при реални условия (вляво) и разлика (вдясно) по производител (бензинови хибридни леки автомобили с възможност за свързване към електрическата мрежа)



4. ОЦЕНКА НА БЪДЕЩОТО ИЗПОЛЗВАНЕ НА ДАННИТЕ ОТ РЕАЛНИЯ СВЯТ

Настоящият раздел от доклада представлява оценката на Комисията съгласно член 12, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2019/631 за това как може да бъдат използвани получените в реални условия данни, за да се гарантира, че емисиите на CO_2 и разходът на гориво или консумацията на енергия по WLTP продължават да бъдат представителни за стойностите при реални условия през годините за всеки производител.

На този етап следва да се обмислят следните допълнителни употреби на получените в реални условия данни.

4.1. Гарантиране, че стойностите по WLTP продължават да бъдат представителни за емисиите при реални условия

Основната цел на мониторинга на получените в реални условия данни е да се проследи развитието на разликата със стойностите при реални условия, така че да се гарантира, че стойностите на емисиите на CO_2 по WLTP остават представителни за емисиите на превозните средства при реални условия през годините. Ако разликата се увеличава през годините, тази тенденция следва да бъде установена възможно най-скоро и следва да бъдат взети мерки, за да се гарантира, че нарастващото несъответствие е преодоляно или е отчетено по подходящ начин. Това може да се направи например чрез коригиране на WLTP, коригиране на данните от

мониторинга по WLTP или определяне на цели въз основа на емисиите при реални условия.

На този етап обаче е твърде рано да се определят тенденциите по отношение на размера на разликата, тъй като има налични данни само за една година. През следващите години ще е необходимо да се осигури по-добър и по-представителен обхват на покриване на автомобилния парк, за да може да се проследят получените в реални условия данни и да се изготви адекватен анализ на разликата през годините.

4.2. Преразглеждане на коефициента на използваемост за хибридни автомобили с възможност за свързване към електрическата мрежа

С анализа на получените в реални условия данни се потвърждава, че при ХЕПС-ЕМ разликата със стойностите при реални условия е значително по-голяма, отколкото при конвенционалните превозни средства. Основна причина за това е несъответствието между коефициента на използваемост, използван при одобряването на типа, и действителните модели на зареждане и движение на превозното средство.

За да се преодолее това несъответствие, с Регламент (ЕС) 2023/443 на Комисията вече бяха въведени промени в изчисляването на коефициента на използваемост, за да бъде доближен до реалните условия. Тези промени ще се прилагат на две последователни стъпки — от 2025 г. и от 2027 г. нататък. Освен това до края на 2024 г. и въз основа на получените в реални условия данни дотогава Комисията ще преразгледа фактора за предстоящия втори етап.

4.3. Използване на получените в реални условия данни в подкрепа на проверката на емисиите на CO_2 от превозни средства в експлоатация

По отношение на проверката в експлоатация с член 13, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2019/631 се предлага да се използват данните от бордовите уреди за СРГКЕ. Наскоро бяха приети Делегиран регламент (ЕС) 2023/2867 за определяне на ръководните принципи за тази проверка в експлоатация на емисиите на CO_2 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/2866, с които се уточняват процедурите за проверка. В тях се посочва, че получените в реални условия данни може да бъдат използвани като част от оценката на риска, за да се подпомогне определянето на фамилиите превозни средства, за които е най-логично да се извърши проверка на емисиите на CO_2 по WLTP.

5. Заключения

Представителността на стойностите на емисиите на CO_2 от превозните средства е от ключово значение за екологосъобразността, прозрачността и надеждността на системата за мониторинг, а следователно и за доверието на потребителите.

С настоящия първи доклад, който е съсредоточен върху данни за превозни средства, регистрирани за първи път през 2021 г., започна процес на наблюдение и докладване на емисиите на CO_2 при реални условия и тяхното използване. През първата година бяха събрани получени в реални условия данни от 988 124 превозни средства, обхващащи 10,6 % от леките и 1,0 % от лекотоварните автомобили, регистрирани за първи път през 2021 г. След обработката на данните

беше извършен анализ на окончателен набор от данни, включващ 617 194 леки автомобила (67 % от докладваните) и 6667 лекотоварни автомобила (54 % от докладваните).

Съществуват редица ограничения по отношение на обхвата, представителността и качеството на данните, събрани през тази първа година. По дефиниция превозните средства, докладвани през първата година, са били по пътищата в продължение на по-малко от една година. Поради това с изключение на производителите, които широко използват предаване на данни чрез радиовръзка, бяха събрани данни единствено от ограничения брой превозни средства, закарани за техническо обслужване или ремонт. При леките автомобили окончателният набор от данни обхваща 7,2 % от новите леки автомобили, регистрирани за първи път в ЕС през 2021 г., но включва основно превозни средства от едва четири производителя. Освен това делът на по-тежките и дизеловите автомобили е относително по-висок. При лекотоварните автомобили през 2021 г. бяха докладвани много ограничени получени в реални условия данни, тъй като при повечето от тях записването на тези данни е задължително едва след 2022 г. Съответно за тази година не беше възможно да се извърши представителен анализ за лекотоварните автомобили.

Като цяло при повечето производители обхватът на автомобилния парк беше под очакваното и през следващите години следва да се предприемат допълнителни стъпки за значително подобряване на този аспект както за леките, така и за лекотоварните автомобили. В съответствие с Регламент (ЕС) 2021/392 като част от докладите им за следващите години от производителите ще се изисква да предоставят основателни причини за липсващи данни за превозните средства.

Средната разлика, наблюдавана между емисиите на CO_2 и разхода на гориво при реални условия и по WLTP при новите леки автомобили, регистрирани през 2021 г., е 23,7 % (34,6 g CO_2/km) за бензиновите леки автомобили и 18,1 % (27,8 g CO_2/km) за дизеловите леки автомобили. Това потвърждава, че преминаването от NEDC към WLTP за определяне на официалните стойности на емисиите на CO_2 и разхода на гориво е довело до намаляване приблизително наполовина на разликата със стойностите при реални условия за конвенционалните превозни средства. За 2021 г. наблюдаваната разлика е съвместима с допусканията, направени в оценките на въздействието, които стоят в основата на преразглеждането на стандартите за CO_2.

Въпреки това разходът на гориво, наблюдаван от водачите в реални условия, все още е около една пета по-висок от това, което показват официалните документи за одобряване на типа, и е важно обществеността да бъде информирана за това.

Изглежда, че тази разлика е особено голяма при по-тежките превозни средства, като автомобилите с повишена проходимост и луксозните превозни средства, чиито емисии вече са значително по-големи от тези на другите леки автомобили. Тази по-голяма разлика може да изостри въздействието на по-общите тенденции в автомобилния парк, където се наблюдава увеличаване на средните размери и тегло на превозните средства, което води до намаляване на ефекта от подобренията в областта на горивната ефективност. Връзката между разликата със стойностите при реални условия и масата на превозното средство ще трябва да се наблюдава внимателно през следващите години.

За новите хибридни автомобили с възможност за свързване към електрическата мрежа, регистрирани през 2021 г., емисиите на CO_2 при реални условия са били средно 3,5 пъти (100 g CO_2/km) по-високи от тези по WLTP, което потвърждава, че тези превозни средства в момента не реализират потенциала си, по-специално тъй като не се зареждат и управляват изцяло в електрически режим толкова често, колкото се предполага. За да може да отрази по-добре реалните условия, Комисията вече въведе промени в изчисляването на коефициента на използваемост, използван при официалната процедура на изпитване, които ще започнат да се прилагат от 2025 г., като може да се наложат допълнителни корекции въз основа на получени в реални условия данни.

Въпреки че тези първоначални данни все още не са достатъчно обхватни или представителни, за да се направят твърди заключения, те предоставят ценна предварителна информация за емисиите от леки автомобили по отношение на разликата между официалните емисии на CO_2 и тези при реални условия за различните видове превозни средства и различните производители.