

BG

BG

BG



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 12.1.2010
COM(2009)713 окончателен

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА
ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И ДО СЪВЕТА**

**Мониторинг на емисиите на CO₂ на новите леки автомобили в ЕС:
данни за 2008 г.**

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И ДО СЪВЕТА

Мониторинг на емисиите на CO₂ на новите леки автомобили в ЕС: данни за 2008 г.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Съгласно член 9 от Решение № 1753/2000/ЕО¹, Европейската комисия е длъжна да представя на Европейския парламент и на Съвета ежегодни доклади, въз основа на мониторинговите данни, представени от държавите-членки. Настоящият доклад се отнася за мониторинговите данни за 2008 г.

С Регламент (ЕО) 443/2009² се въвеждат мониторинг и докладване, които ще заменят мониторинга, основаващ се на Решение № 1753/2000/ЕО. Считано от 1 януари 2010 г., с член 15 от Регламент (ЕО) 443/2009 се отменя Решение (ЕО) 1753/2000, с изключение на неговите членове 4, 9 и 10, които остават в сила до представянето на Европейския парламент на доклада с мониторингови данни за 2009 г.

2. ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТТА НА НОВИТЕ ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ

2.1. Качество и обработка на данните

В 2008 г. данни съгласно Решение (ЕО) 1753/2000 бяха предоставени от 26 държави-членки. Само България не представи никакви данни. Най-вероятно това не води до голямо различие в данните за средните специфични емисии, поради сравнително малкия брой на регистрираните в тази държава-членка автомобили. По отношение на данните за няколко държави-членки се наложи допълнителна ръчна обработка, поради използването на други освен съгласуваните видове горива, посочването на непознати превозни средства, въвеждането на корекционен коефициент и други несъответствия в данните. По тези въпроси бяха взети мерки при процедурата на оценка на данните и те бяха успешно решени, без значима загуба на информация. При анализа на времевите серии от данни следва да се внимава, тъй като в стойностите за някои години не са включени данни по отношение на всички държави-членки. Въпреки положените усилия за постигане на последователност на данните във времевите серии, възможно е да има някои прекъсвания на последователността в отчетените тенденции, дължащи се на настъпили подобрения в методиката и в самия мониторинг.

В сравнение с данните от докладите за предходни години, обобщените данни в настоящия доклад обхващат всички видове горива (докато преди бяха докладвани само данни, обхващащи бензиновите и дизеловите горива), а освен това, за разлика от предните доклади, стойностите на средните специфичните емисии на CO₂ не са

¹ Решение № 1753/2000/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за разработване на схема за мониторинг на средните специфични емисии на CO₂ от нови леки автомобили, ОВ L 202, 10.8.2000 г.

² Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на стандарти за емисиите на нови леки автомобили, ОВ L 140, 5.6.2009 г.

поправени с 0,7 %. Тази поправка с 0,7 % се използваше за да се отчете напредъкът, постигнат от асоциациите на производителите на автомобили в Европа (АСЕА), Япония (ЈАМА) и Република Корея (КАМА), с цел да се компенсира изменение в измервателната процедура, въведено след поемането на доброволни ангажименти от тези асоциации³. Тези ангажименти бяха заместени от изискванията на Регламент (ЕО) 443/2009 и по този начин отпадна необходимостта от мониторинг на напредъка, постигнат от асоциациите по посока на изпълнение на техните ангажименти. С оглед да има приемственост с данните от предходните доклади, в раздел 2.4 са представени данни, групирани за отделните асоциации на производители на автомобили.

За първи път в настоящия мониторингов доклад са включени данни и за използващите алтернативни горива автомобили, поради техния нарастващ пазарен дял и подобреното качество на съответните данни. Това включва автомобили, попадащи в следните категории според използваното гориво: за втечен нефтен газ (LPG), за природен газ (NG), електрически автомобили, за водородни горива, двугоривни, за бензин и биоетанол, за бензин и втечен нефтен газ, за бензин и природен газ, както и за автомобили, докладвани в категорията „други“.

2.2. Средни специфични емисии на CO₂ на новите леки автомобили

Средните специфични емисии на CO₂ в 2008 г. са възлезли на 153,5 g CO₂/km. Това представлява намаление с 3,3 % или съответно 5,2 грама на километър в сравнение с предходната година (158,7 g CO₂/km в 2007 г.), което е най-голямото относително намаление на средните специфични емисии от въвеждането на схемата за мониторинг насам. При все, че това намаление се дължи отчасти и на започналата икономическата криза, данните сочат, че не е имало значително намаление на размера на автомобилите общо в парка от нови автомобили, като средната мощност се е запазила същата, а средната маса е намаляла незначително — до равнищата от 2006 г. Както при бензиновите, така и при дизеловите автомобили, има подобрене с над 5 грама на километър в сравнение с данните от 2007 г. В целия период започващ от 2000 г., подобрието при бензиновите автомобили е с 11 %, докато при дизеловите автомобили е само със 6 %. От друга страна, подобрието в периода от 2000 г. при автомобилите, използващи алтернативни горива (AFV) е с 34 %. Делът на автомобилите, използващи алтернативни горива, се удвои в 2008 г. в сравнение с предходната година и понастоящем на този вид автомобили се падат 1,3 % от всички регистрации на нови автомобили.

Таблица 1: Средни специфични емисии на CO₂ на новите леки автомобили, според вида на използваното гориво

gCO ₂ /km	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Всички видове горива	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,5

³ Повече информация във връзка с поправката от 0,7 % може да се намери в документите с номера COM(2002) 693 окончателен и COM(2004) 78 окончателен.

Бензинови горива	177,4	175,3	173,5	171,7	170,0	168,1	164,9	161,6	156,6
Дизелови горива	160,3	159,7	158,1	157,7	156,2	156,5	157,9	156,3	151,1
Алтернативни горива	208,0	207,4	179,2	164,7	147,9	149,4	151,1	140,0	137,0

Таблица 2: Дялове на категориите автомобили според вида на използваното гориво в общия брой на всички нови леки автомобили

%	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Бензинови горива	68,9%	64,0%	59,2%	55,5%	51,9%	50,7%	49,4%	47,3%	47,3%
Дизелови горива	31,0%	35,9%	40,7%	44,4%	47,9%	49,1%	50,3%	51,9%	51,4%
Алтернативни горива	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,3%	0,7%	1,3%

Таблица 3: Средни специфични емисии на CO₂ на новите леки автомобили в отделните държави-членки

gCO ₂ /km	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Австрия	168,0	165,6	164,4	163,8	161,9	162,1	163,7	162,9	158,1
Белгия	166,5	163,7	161,1	158,1	156,5	155,2	153,9	152,8	147,8
Кипър					173,4	173,0	170,1	170,3	165,6
Чехия					154,0	155,3	154,2	154,2	154,4
Дания	175,7	172,9	170,0	169,0	165,9	163,7	162,5	159,8	146,4
Естония					179,0	183,7	182,7	181,6	177,4
Финландия	181,1	178,1	177,2	178,3	179,8	179,5	179,2	177,3	162,9
Франция	163,6	159,8	156,8	155,0	153,1	152,3	149,9	149,4	140,1
Германия	182,2	179,5	177,4	175,9	174,9	173,4	172,5	169,5	164,8
Гърция	180,3	166,5	167,8	168,9	168,8	167,4	166,5	165,3	160,8
Унгария					158,5	156,3	154,6	155,0	153,4
Ирландия	161,3	166,6	164,3	166,7	167,6	166,8	166,3	161,6	156,8
Италия	155,1	158,3	156,6	152,9	150,0	149,5	149,2	146,5	144,7
Латвия					192,4	187,2	183,1	183,5	180,6
Литва					187,5	186,3	163,4	176,5	170,1
Люксембург	176,7	177,0	173,8	173,5	169,7	168,6	168,2	165,8	159,5
Малта					148,8	150,5	145,9	147,8	146,9
Нидерландия	174,2	174,0	172,4	173,5	171,0	169,9	166,7	164,8	157,9
Полша					154,1	155,2	155,9	153,7	153,1
Португалия	169,2		154,0	149,9	147,1	144,9	145,0	144,2	138,2
Румъния								154,8	156,0
Словакия						157,4	152,0	152,7	150,1
Словения					152,7	157,2	155,3	156,3	155,9
Испания	159,2	156,8	156,4	157,0	155,3	155,3	155,6	153,2	148,2
Швеция	200,0	200,2	198,2	198,5	197,2	193,8	188,6	181,4	173,9
Великобритания	185,4	177,9	174,8	172,7	171,4	169,7	167,7	164,7	158,2

Фигура 1: Изменение на средните специфични емисии на CO₂ на новите леки автомобили, според вида на използваното гориво (данни за ЕС-27)

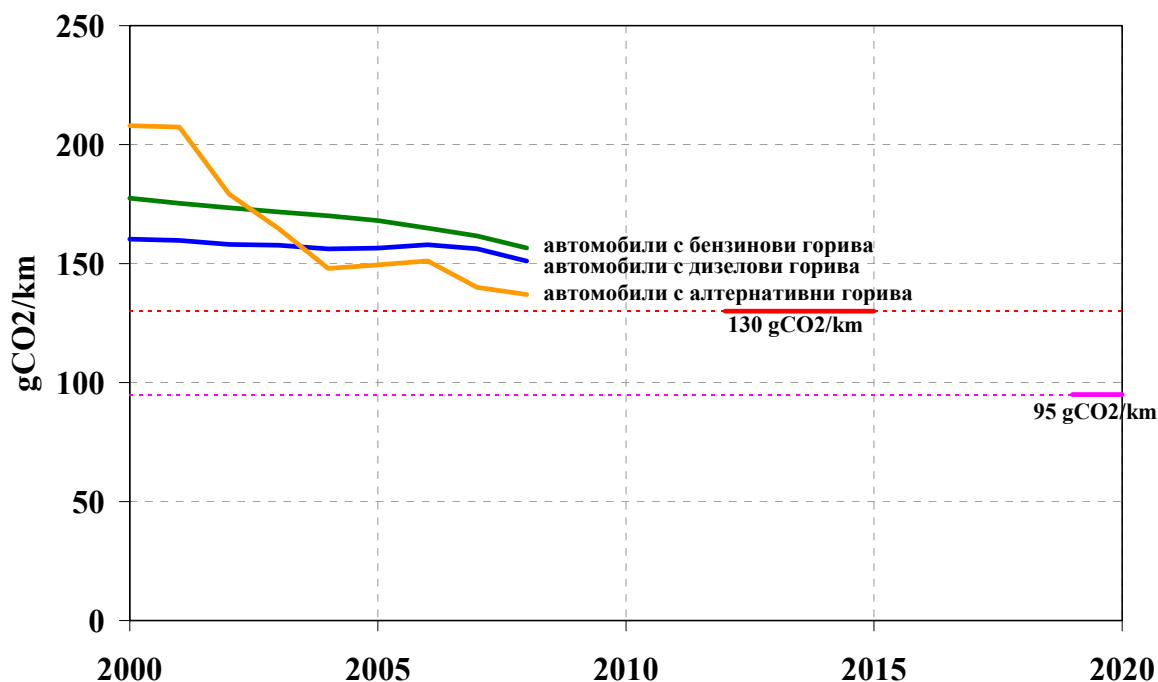


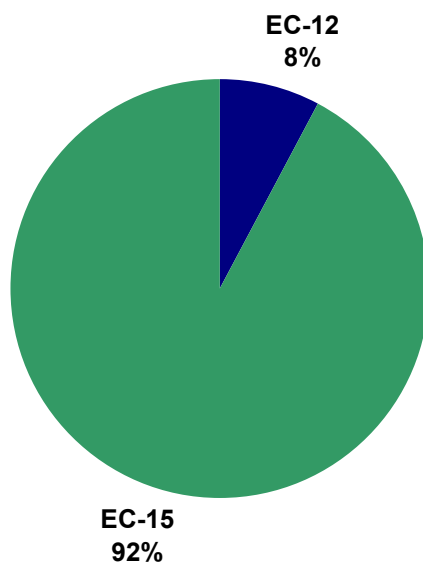
Таблица 4: Средни специфични емисии на CO₂ на новите леки автомобили, според вида на използваното гориво

	ЕС-15			ЕС-10			ЕС-25/ЕС-27 ⁴		
	Всички видове горива	Бензинови горива	Дизелови горива	Всички видове горива	Бензинови горива	Дизелови горива	Всички видове горива	Бензинови горива	Дизелови горива
2005 г.	162,6	168,8	156,5	158,1	159,2	155,3	162,4	168,1	156,5
2006 г.	161,5	165,4	157,9	157,3	157,9	155,8	161,3	164,9	157,9
2007 г.	158,8	161,9	156,4	157,7	158,0	156,9	158,7	161,6	156,3
2008 г.	153,3	156,5	151,0	155,5	155,7	155,2	153,5	156,6	151,1

⁴ ЕС-15 включва Австрия, Белгия, Дания, Финландия, Франция, Гърция, Германия, Ирландия, Италия, Люксембург, Нидерландия, Португалия, Испания, Швеция и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия. ЕС-10 включва Кипър, Чешката република, Естония, Унгария, Латвия, Литва, Малта, Полша, Словения и Словашката република. ЕС-25 включва страните от ЕС-15 и ЕС-10. ЕС-27 включва страните от ЕС-25, Румъния и България. Поради липса на данни, обаче, за нито една година данните за ЕС-27 не включват данни за България, а данни за Румъния не са включени за 2005 г. и 2006 г.

В 2008 г. голямото мнозинство от регистрации на нови леки автомобили са направени в държавите-членки от ЕС-15. Разликата между средните специфични емисии на CO₂ на нови бензинови автомобили съответно в ЕС-15 и ЕС-10 е намаляла от почти 10 грама на километър в 2005 г. до по-малко от 1 грам на километър в 2008 г. - като по-ниските специфични емисии са на новите леки автомобили в ЕС-10. От друга страна, средните специфични емисии на CO₂ на продадените в ЕС-15 нови дизелови автомобили са по-ниски в сравнение със съответните стойности за новите автомобили в ЕС-10. Докато в периода 2005—2006 г. новите дизелови леки автомобили в ЕС-15 са имали средни специфични емисии с 1-2 грама на километър по-високи от съответните стойности в ЕС-10, в 2008 г. средните специфични емисии на новите дизелови автомобили в ЕС-15 са били вече с над 4 грама на километър по-ниски от съответните стойности в ЕС-10. Като цяло, средните специфични емисии на новите леки автомобили, регистрирани през 2008 г. в страните от ЕС-15, са по-ниски в сравнение със съответните стойности в страните от ЕС-10, което се случва за пръв път от началото на мониторинга на тези емисии.

Фигура 2: Регистрации на нови автомобили през 2008 г. по региони в ЕС



2.3. Други характеристики на леките автомобили: мощност, работен обем на двигателя и маса на автомобила

При все, че средната мощност на новите леки автомобили е имала тенденция на нарастване в предходни години, специално в 2007 г. и 2008 г. стойностите са се задържали на постоянно равнище. Нарастването във времето на средната мощност на двигателя при новите бензинови автомобили е чувствително по-бавно в сравнение със съответната стойност при новите дизелови автомобили. По отношение на автомобилите, използващи алтернативни горива (AFW), данните за 2008 г. продължават низходящата тенденция от предходните години.

Таблица 5: Средна мощност на двигателя на новите леки автомобили, според вида на използваното гориво

kW	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Всички видове горива	x ⁵	x ⁵	77	79	80	81	83	84	84
Бензинови горива	x ⁵	x ⁵	75	76	76	76	77	77	77
Дизелови горива	80	86	81	82	83	85	89	90	90
Алтернативни горива	68	75	77	74	69	69	69	61	61

В 2008 г. тенденцията на бавно намаляване на средния работен обем на двигателя на новите леки автомобили малко се е ускорила. Намалението на средния работен обем на двигателя през разглежданата година е най-голямото в целия период от началото на докладването.

Таблица 6: Среден работен обем на двигателя на новите леки автомобили, според вида на използваното гориво

cm³	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Всички видове горива	1691	1714	1731	1743	1730	1726	1724	1719	1690
Бензинови горива	1520	1560	1570	1572	1571	1573	1561	1546	1518
Дизелови горива	1984	1981	1961	1948	1904	1886	1885	1880	1856
Алтернативни горива	1432	1602	1672	1628	1581	1561	1562	1424	1387

⁵ Не е посочена стойност поради несъответствие в данните, докладвани от държавите-членки.

Средната маса на новите леки автомобили за пръв път е намаляла, като се е върнала до равнището от 2006 г., след като непрекъснато е нараствала в предходните години. Специално при бензиновите и дизеловите автомобили средната маса е намаляла сравнително малко. От друга страна, използващите алтернативни горива автомобили са станали по-леки средно с 34 kg и тяхната средна маса понастоящем вече е с много близка стойност до тази на бензиновите автомобили. В таблицата по-долу не са посочени данни за периода преди 2004 г., поради добре известните проблеми при докладването през този период от страна на държавите-членки. Допълнителна информация във връзка с данните за периода преди 2004 г., подробни обяснения за произхода на данните за масата на автомобилите, както и всички съответни бележки във връзка с масата на автомобилите могат да бъдат намерени в Таблица 2 на Приложението към предишния доклад, с номер на документа COM(2009)9 окончателен.

Таблица 7: Средна маса на новите леки автомобили, според вида на използваното гориво

kg	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Всички видове горива	1347	1356	1372	1379	1373
Бензинови горива	1237	1235	1238	1235	1228
Дизелови горива	1463	1479	1501	1510	1508
Алтернативни горива	1415	1404	1392	1271	1237

Таблица 8: Средна маса на новите леки автомобили в отделните държави-членки

kg	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Австрия	1290	1314	1335	1426	1432	1435	1449	1445	1431
Белгия	1250	1288	1319	1361	1375	1396	1407	1423	1425
Кипър					1205	1277	1316	1354	1372
Чехия					1704	1242	1247	1261	1275
Дания	1253		1306	1325	1327	1324	1328	1370	1320
Естония					1349	1408	1433	1465	1456
Финландия	1753	1752	1759	1336	1355	1381	1401	1437	1442
Франция	1221	1254	1280	1305	1327	1341	1349	1375	1387
Германия	1310	1332	1352	1381	1408	1412	1424	1433	1425
Гърция	1186	1172	1223	1262	1277	1287	1304	1314	1311
Унгария					1182	1203	1237	1264	1288
Ирландия	1133	1248	1276	1265	1314	1341	1372	1441	1440
Италия	1586	1604	1632	1649	1259	1277	1294	1287	1285
Латвия					1452	1445	1468	1502	1498
Литва					1433	1448	1483	1481	1467
Люксембург	1826	1834	1851	1442	1471	1487	1504	1498	1490
Малта									1317
Нидерландия	1221	1260	1264	1301	1314	1337	1332	1350	1323
Полша					1181	1242	1271	1304	1260
Португалия			1229	1254	1295	1329	1352	1365	1352
Румъния								1268	1286
Словакия						1174			
Словения					1246	1305	1316	1340	1350
Испания	1137	1266	1725	1317	1335	1374	1395	1416	1400
Швеция	1423	1448	1454	1472	1467	1470	1488	1503	1488
Великобритания		1347	1356	1392	1387	1374	1390	1394	1380

2.4. Мониторингови данни за автомобилите, идващи от отделните асоциации на производители на автомобили

С оглед да има приемственост с данните от предходните доклади, в настоящия раздел са представени данни, групирани за отделните асоциации на производители на автомобили. В 2008 г., средните специфични емисии на CO₂ са намалели при новите автомобили, произведени в рамките на всяка от трите разглеждани асоциации. В сравнение с данните за 2007 г., намалението постигнато в рамките на асоциацията на европейските производители (АСЕА) е с 4,7 грама на километър, при асоциацията на японските производители (ЈАМА) — с 5,8 грама на километър и при асоциацията на корейските производители (КАМА) — съответно с 10,5 грама на километър.

Таблица 9: Средни специфични емисии на CO₂ от новите леки автомобили, произведени в рамките на разглежданите асоциации

gCO ₂ /km	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
АСЕА	170,4	168,2	165,6	163,7	161,8	161,1	160,8	158,1	153,3
ЈАМА	180,9	177,9	174,9	173,3	170,9	167,4	162,5	160,5	154,8
КАМА	185,5	186,8	184,7	180,0	168,7	167,8	165,4	161,3	150,8

Докато при произведените в рамките на АСЕА нови леки автомобили през 2008 г. средната маса се е запазила на равнището от 2007 г., при автомобилите, произведени в рамките на ЈАМА и КАМА, тази стойност е намаляла съответно с 20 kg и 52 kg.

Таблица 10: Средна маса на новите леки автомобили, произведени в рамките на разглежданите асоциации

kg	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
АСЕА	1351	1369	1418	1406	1355	1365	1379	1386	1385
ЈАМА	1308	1379	1375	1380	1310	1309	1322	1335	1315
КАМА	1295	1366	1447	1454	1298	1340	1381	1371	1319

Въздействието на текущата финансова криза и на икономическия спад може да се види в по-малкия брой регистрации на нови леки автомобили в 2008 г., произведени в рамките на всяка от разглежданите асоциации. Намалението в сравнение с 2007 г. възлиза на 8%. При това положение, броят на регистрациите на нови леки автомобили отговаря приблизително на съответната стойност отпреди 4—5 години.

Таблица 11: Брой на регистрациите на нови леки автомобили, произведени в рамките на разглежданите асоциации на производители (в хиляди броя)

'000	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
АСЕА	10 864	11 088	11 602	11 481	12 163	12 024	12 114	12 401	11 509
ЈАМА	1 542	1 301	1 502	1 704	2 002	2 058	2 156	2 234	2 001
КАМА	415	322	325	427	630	737	714	757	665
Други производители ⁶	17	50	71	70	58	39	26	27	24
Общо ⁷	12 838	12 761	13 500	13 682	14 853	14 858	15 010	15 419	14 199

⁶ Тук са включени и новите леки автомобили с неидентифициран произход (т.е. леките автомобили, за които държавите-членки не са докладвали правилно изискваната информация).

⁷ Общ брой на регистрираните нови леки автомобили, съгласно докладваните данни от държавите-членки.