

**BG**

**BG**

**BG**



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 10.11.2010  
COM(2010) 655 окончателен

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА  
ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ  
ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ**

**Мониторинг на емисиите на CO<sub>2</sub> на новите леки автомобили в ЕС:  
данни за 2009 г.**

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА  
ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ  
ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ**

**Мониторинг на емисиите на CO<sub>2</sub> на новите леки автомобили в ЕС:  
данни за 2009 г.**

## **1. ВЪВЕДЕНИЕ**

Съгласно член 9 от Решение 1753/2000/ЕО<sup>1</sup>, Европейската комисия трябва 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 2009 г.

От 2010 г. мониторингът и отчитането съгласно Регламент (ЕО) № 443/2009<sup>2</sup> заменят отчитането въз основа на Решение 1753/2000, тъй като въпросното решение се отменя с посочения регламент.

## **2. ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТТА НА НОВИТЕ ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ**

### **2.1. Качество и обработка на данните**

Всички държави-членки са предоставили данни за 2009 г. относно регистрациите на нови леки автомобили. По отношение на данните за няколко държави-членки се наложи допълнителна ръчна обработка, поради отчитането 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 в процеса 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 на ЕС, както може да се види от таблиците в раздел 3. 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 предишните доклади, стойностите на средните специфичните емисии на CO<sub>2</sub> не са 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),

---

<sup>1</sup> Решение 1753/2000/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за разработване на схема за мониторинг на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> от нови леки автомобили, ОВ L 202, 10.8.2000 г.

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

Япония (ЈАМА) и Република Корея (КАМА), с цел да се компенсира изменение в измервателната процедура, въведено след поемането на доброволни ангажименти от тези асоциации<sup>3</sup>. Тези ангажименти сега са заместени от целите, предвидени в Регламент (ЕО) № 443/2009. С оглед да има приемственост с данните от предходните доклади, данните, групирани за отделните асоциации на производители на автомобили продължават да бъдат представяни.

За втори път в мониторинговия доклад са включени данни и за използващите алтернативни горива автомобили (AFV), 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 CO<sub>2</sub> на новите леки автомобили

Средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на новите леки автомобили, регистрирани в Европейския съюз, през 2009 г. са възлезли на 145,7 g CO<sub>2</sub>/km. Това представлява намаляване с 5,1 % или съответно 7,9 g CO<sub>2</sub>/km в сравнение с предходната година (153,6 g CO<sub>2</sub>/km през 2008 г.), което е най-голямото относително намаляване на средните специфични емисии от въвеждането на схемата за мониторинг насам. Част от намаляването би могла да се дължи на финансовата и икономическата криза, както и на схемите за субсидиране на закупуването на нов автомобил, прилагани в няколко държави-членки. Данните сочат също, че е имало известно намаляване на автомобилния парк, като през 2009 г. средната мощност, средната маса и работният обем на двигателя са намалели незначително. През 2009 г. при дизеловите автомобили има подобрене с почти 6 грама, при бензиновите автомобили подобрието е почти с 9 грама, а при AFV — с малко над 11 грама. Разликата между новите дизелови и новите бензинови автомобили намаля до около 2,3 грама. Заслужава да се отбележи, че преди 10 години имаше разлика от над 17 грама между новите бензинови и новите дизелови автомобили.

През 2009 г. делът на новите бензинови автомобили надхвърли този на дизеловите. Делът на AFV се повиши чувствително през същата година. Това до голяма степен се дължи на нарасналия брой автомобили на бензин и втечен нефтен газ, регистрирани в Италия, равняващ се на 92,8 % от всички нови леки автомобили на бензин и втечен нефтен газ, регистрирани в ЕС-27.

Таблица 1: Средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> на новите леки автомобили, според вида на използваното гориво (данни за ЕС-27)

gCO <sub>2</sub> /km	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.
Всички видове	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,6	145,7

<sup>3</sup> 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.

горива										
Бензинови горива	177,4	175,3	173,5	171,7	170,0	168,1	164,9	161,6	156,6	147,6
Дизел	160,3	159,7	158,1	157,7	156,2	156,5	157,9	156,3	151,2	145,3
AFV	208,0	207,4	179,2	164,7	147,9	149,4	151,1	140,0	137,0	125,8

Таблица 2: Дялове на категориите автомобили според вида на използваното гориво в общия брой на всички нови леки автомобили (данни за ЕС-27)

%	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.
Дизел	31,0	35,9	40,7	44,4	47,9	49,1	50,3	51,9	51,3	45,1
Бензинови горива	68,9	64,0	59,2	55,5	51,9	50,7	49,4	47,3	47,4	51,1
Бензин и втечен нефтен газ	0,00	0,01	0,04	0,01	0,02	0,08	0,23	0,59	1,14	3,61
Други AFV	0,11	0,10	0,09	0,10	0,14	0,17	0,10	0,14	0,16	0,14

Фигура 1: Изменение на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на новите леки автомобили, според вида на използваното гориво (данни за ЕС-27)

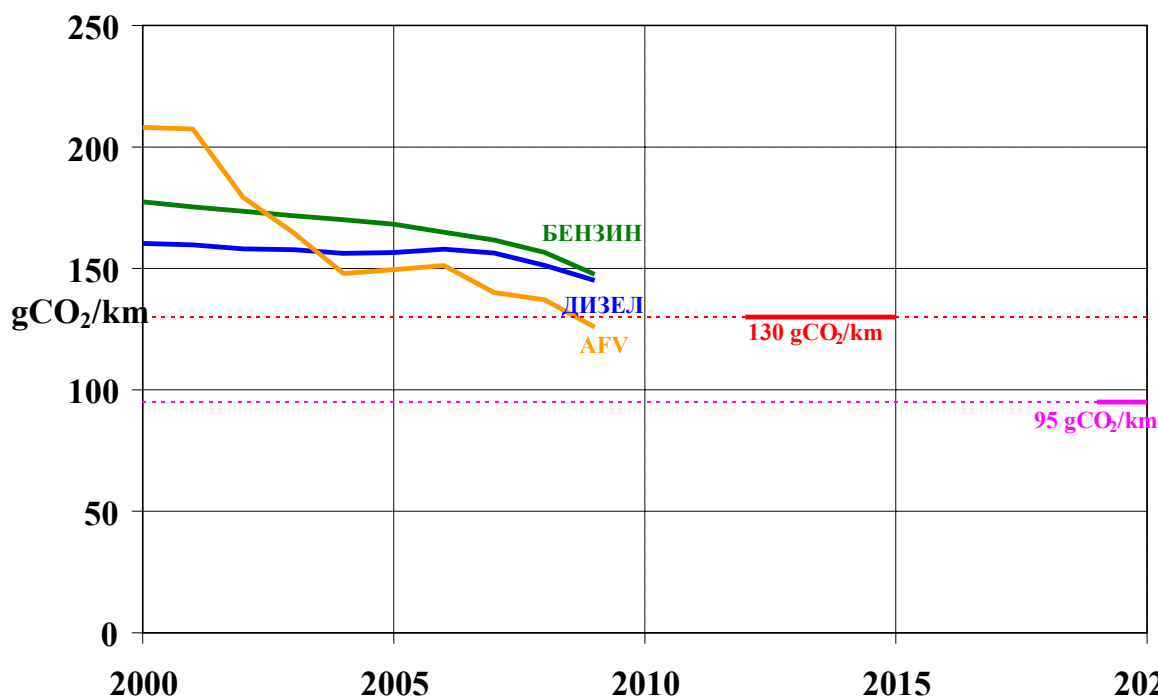


Таблица 3: Средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> (gCO<sub>2</sub>/km) на новите леки автомобили по региони

Съвкупн и данни за ЕС <sup>4</sup>	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.
ЕС-27								158,7	153,6	145,7
ЕС-25					163,4	162,4	161,3	158,7	153,4	145,6
ЕС-15	172,2	169,7	167,2	165,5	163,7	162,6	161,5	158,8	153,3	145,2
ЕС-12								157,8	156,8	154,2
ЕС-10					157,2	158,1	157,3	157,7	155,5	153,0

По-голямата част от регистрациите на нови леки автомобили са направени в държавите-членки от ЕС-15 (94,6 % през 2009 г.). Новите автомобили в ЕС-15 имат

4

ЕС-15 включва Австрия, Белгия, Дания, Финландия, Франция, Германия, Гърция, Ирландия, Италия, Люксембург, Нидерландия, Португалия, Испания, Швеция и Обединеното кралство (без Северна Ирландия).

ЕС-10 включва Естония, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Словакия, Словения, Унгария и Чешката република.

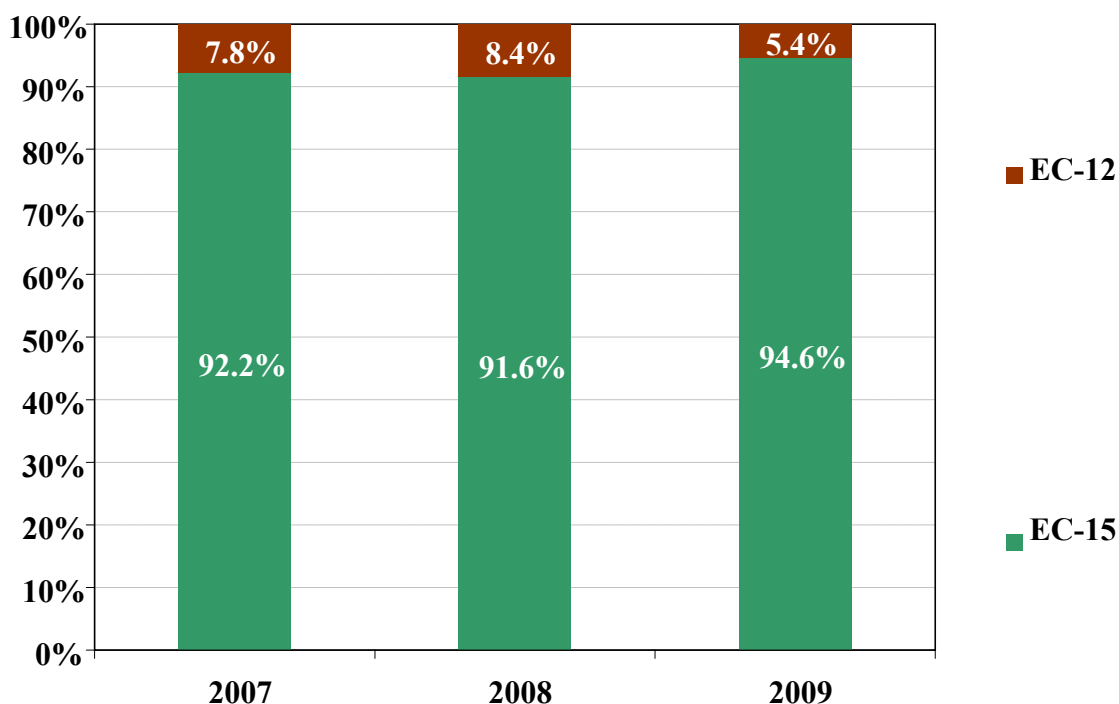
ЕС-12 включва страните от ЕС-10, България и Румъния.

ЕС-25 включва страните от ЕС-15 и ЕС-10.

ЕС-27 включва страните от ЕС-15 и ЕС-12.

средни емисии, които са с 9 gCO<sub>2</sub>/km по-ниски от тези на новите автомобили в ЕС-12. Въпреки че през 2009 г. средните стойности за ЕС-15 се подобриха с 8,1 грама, подобрението за ЕС-10 беше само с 2,5 грама. Констатацията от предишни мониторингови доклади, че новите леки автомобили, регистрирани в ЕС-15, са с по-ниски емисии на CO<sub>2</sub> от тези на новите леки автомобили в ЕС-10, се потвърждава и през 2009 г. На този етап обаче не става ясно дали това се дължи на трайна промяна в поведението на гражданите на ЕС-15, или е последица от финансовата и икономическата криза, започнала през 2008 г. Данните са повлияни и от различните схеми за субсидиране на закупуването на нов автомобил, прилагани в няколко държави-членки през 2009 г.

Фигура 2: Регистрации на нови леки автомобили през 2009 г. по региони



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

Средната мощност на новите дизелови и бензинови леки автомобили до 2007 г. се увеличаваше, през 2008 г. остана постоянна, а през 2009 г. намаля. Средната мощност на бензиновите автомобили намаля с 4 kW и така компенсира наблюдавания през последните 7 години растеж. Мощността на дизеловите автомобили намаля само с 2 kW и достигна нивата от 2006 г. По отношение на автомобилите, използващи алтернативни горива (AFV), данните за 2009 г. продължават низходящата тенденция от предходните години. Огромното значение на автомобилите на бензин и втечен нефтен газ в Италия е основният движещ фактор при определяне на средната мощност на двигателя на автомобилите, използващи алтернативни горива (AFV).

Таблица 4: Средна мощност на двигателя на новите леки автомобили, според вида на използваното гориво

kW	2002 г	2003 г	2004 г	2005 г	2006 г	2007 г	2008 г	2009 г
Всички видове горива	77	79	80	81	83	84	84	80
Бензинови горива	75	76	76	76	77	78	78	74
Дизел	81	82	83	85	89	91	91	89
AFV	77	74	69	69	69	61	61	58

Средният работен обем на двигателя на новите леки автомобили през 2009 г. бележи значителен спад с 83 cm<sup>3</sup>. При бензиновите автомобили се наблюдава най-голямо намаляване (с 5 % или със 77 cm<sup>3</sup>). Намаляването на работния обем на двигателя при дизеловите автомобили продължава и през 2009 г. възлиза на 37 cm<sup>3</sup> (-2 %). Разликата в обема на двигателите между бензиновите и дизеловите автомобили намаляваше до 2005 г., когато достигна 313 cm<sup>3</sup>, а оттогава насам отново се увеличава, като през 2009 г. разликата достигна 378 cm<sup>3</sup>.

Таблица 5: Среден работен обем на двигателя на новите леки автомобили, според вида на използваното гориво

cm <sup>3</sup>	2001 г	2002 г	2003 г	2004 г	2005 г	2006 г	2007 г	2008 г	2009 г
Всички видове горива	1714	1731	1743	1730	1726	1724	1729	1703	1620
Бензинови горива	1560	1570	1572	1571	1573	1561	1556	1531	1454
Дизел	1981	1961	1948	1904	1886	1885	1892	1869	1832
AFV	1602	1672	1628	1581	1561	1562	1424	1387	1328

Средната маса на новите леки автомобили, регистрирани в ЕС, през 2009 г. намаля с 36 kg. Разликата между бензиновите и дизеловите автомобили бавно, но стабилно



нараства от 2004 г. насам (226 kg) и през 2009 г. достигна 292 kg. Средната маса при дизеловите автомобили намаля с 10 kg през същата година. От друга страна, новите бензинови автомобили олекнаха средно с 22 kg, а автомобилите, използващи алтернативни горива — с 68 kg. Наблюдаваните намалявания се дължат основно на промяна в предпочитанията на потребителите и насочване към сегментите на по-малките автомобили (познати като сегменти А и Б) в резултат на финансовата/икономическата криза и схемите за субсидиране на закупуването на нов автомобил, които се прилагат през 2009 г. В таблицата по-долу не са посочени данни за периода преди 2004 г., поради проблеми при отчитането на масата 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 доклад COM(2009) 9 окончателен.

Таблица 6: Средна маса на новите леки автомобили, според вида на използваното гориво

kg	2004 г	2005 г	2006 г	2007 г	2008 г	2009 г
Всички видове горива	1347	1356	1372	1379	1373	1337
Бензинови горива	1237	1235	1238	1235	1228	1206
Дизел	1463	1479	1501	1510	1508	1498
Алтернативни горива	1415	1404	1392	1271	1237	1169

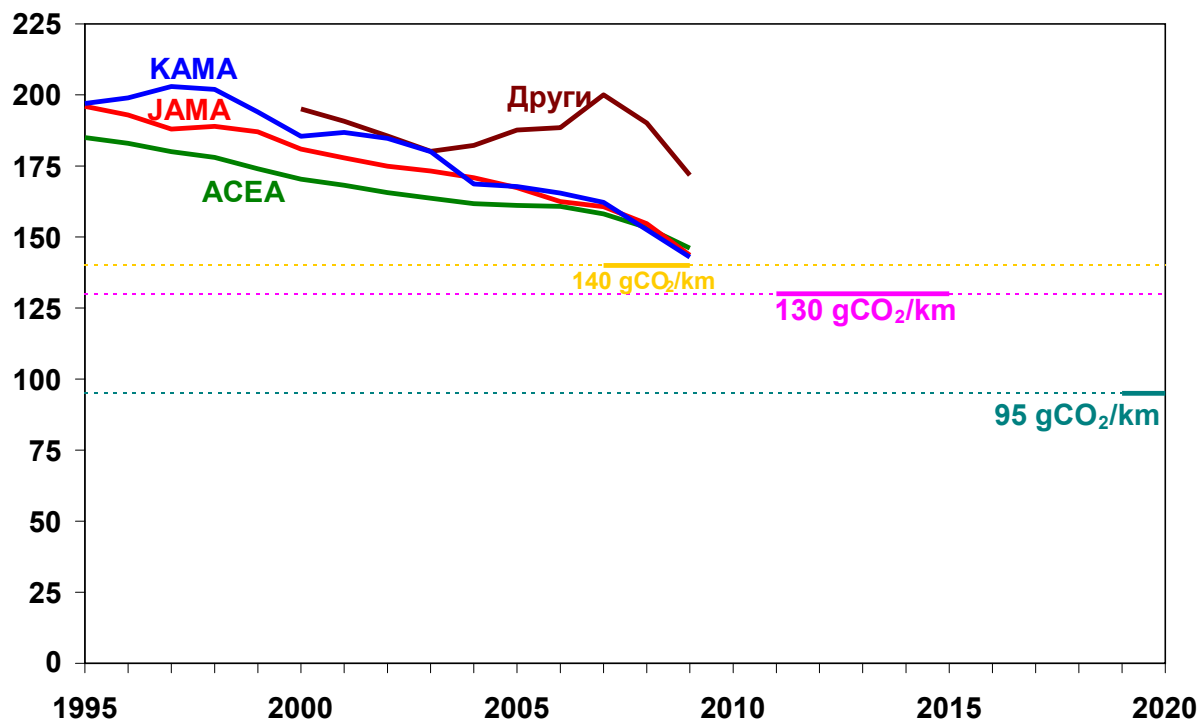
## 2.4. Мониторингови данни за автомобилите, идващи от отделните асоциации на производители на автомобили

С оглед да има приемственост с данните от предходните доклади, в настоящия раздел са представени данни, групирани за отделните асоциации на производители на автомобили. През 2009 г. средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> са намалели при новите леки автомобили, произведени в рамките на всяка асоциация. В сравнение с данните за 2008 г., намаляването, постигнато в рамките на асоциацията на европейските производители (АСЕА) е с 7,3 грама, при асоциацията на японските производители (ЈАМА) — с 11,2 грама, при асоциацията на корейските производители (КАМА) — съответно с 9,7 грама, а при други производители — средно с 18,4 грама. И при КАМА, и при ЈАМА през 2009 г. се наблюдават по-ниски средни емисии при новите леки автомобили в сравнение с АСЕА, докато през 2007 г. се наблюдаваше точно обратното.

Таблица 7: Средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> от новите леки автомобили, произведени в рамките на разглежданите асоциации

gCO <sub>2</sub> /km	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.
АСЕА	170,4	168,2	165,6	163,7	161,8	161,1	160,8	158,1	153,4	146,2
ЈАМА	180,9	177,9	174,9	173,3	170,9	167,4	162,5	160,6	154,7	143,6
КАМА	185,5	186,8	184,7	180,0	168,7	167,8	165,5	162,2	152,6	142,8
Други производители	195,1	190,8	185,6	180,2	182,3	187,6	188,5	200,0	190,1	171,8

Фигура 3: Изменение на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> от новите леки автомобили, произведени в рамките на разглежданите асоциации



През 2009 г. средната маса на новите леки автомобили при всички производители намаля с 36—46 kg. Средната маса на нов лек автомобил, произведен от JAMA, е със 70 kg по-малка от средната маса на нов автомобил, произведен от ACEA. През последните 5 години средните стойности на емисиите намаляха с 10—16 % за всички асоциации, като средната маса се промени между 0 и -2 % (докато мощността на автомобилите като цяло не се е променила от 2004 г. насам). Това показва ясно, че специфичните емисии на CO<sub>2</sub> са намалели без някакво чувствително намаляване на автомобилния парк.

Таблица 8: 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.	2009 г.
ACEA	1 351	1 369	1 418	1 407	1 355	1 365	1 380	1 386	1 384	1 348
JAMA	1 308	1 379	1 375	1 380	1 310	1 309	1 322	1 335	1 315	1 278
КАМА	1 295	1 366	1 447	1 446	1 298	1 341	1 383	1 379	1 336	1 290
Други производители	1 363	1 288	1 302	1 279	1 264	1 258	1 309	1 383	1 291	1 251

Въздействието на текущата финансова криза, на икономическия спад и на схемите за субсидиране на закупуването на нов автомобил се отразява върху броя регистрации на нови леки автомобили през 2008 г. и 2009 г., произведени в рамките на всяка от асоциациите. Ако се направи сравнение с 2007 г. (когато се наблюдава най-големият брой регистрации за последните 10 години), през 2008 г. има намаляване със 7,8 %, а през 2009 г. — с 9,9 %. Ако сравним 2009 г. с 2008 г., видно е повишение с 9,8 % на регистрациите на автомобили, произведени от КАМА, докато в същото време регистрациите на автомобили, произведени от ACEA и JAMA, бележат спад съответно с 2,2 % и 7,4 %. ACEA все още е най-значимият играч на европейския пазар, който запазва своя дял от около 81 % от всички регистрации на нови автомобили през последните 5 години.

Таблица 9: 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.	2009 г.
ACEA	10 864	11 088	11 603	11 472	12 164	12 027	12 121	12 473	11 599	11 344
JAMA	1 542	1 301	1 502	1 704	2 002	2 058	2 156	2 252	2 033	1 883
КАМА	415	322	325	437	630	736	711	754	644	707

Други <sup>5</sup>	20	50	70	69	58	37	22	27	23	40
Общо <sup>6</sup>	12 840	12 761	13 500	13 682	14 853	14 858	15 010	15 505	14 299	13 975

### 3. Статистическо приложение с данни за отделните държави-членки

Празните клетки показват, че или съответните държави-членки не са представили данни, или поради несъответствия в данните не е уместно стойността да се вписва.

Таблица 10: Брой на регистрациите на нови леки автомобили в отделните държави-членки [в хиляди броя]

'000	2001 г	2002 г	2003 г	2004 г	2005 г	2006 г	2007 г	2008 г	2009 г
Австрия	295	280	300	311	308	309	298	294	319
Белгия	497	468	459	485	480	526	525	536	475
България							86	91	21
Кипър				20	18	20	25	24	16
Чешка република				115	105	107	126	134	159
Дания	97	113	102	124	147	154	160	148	111
Естония				17	20	25	31	24	10
Финландия	106	113	145	141	146	143	123	137	89
Франция	2 228	2 120	1 988	1 996	2 059	1 986	2 050	2 037	2 259
Германия	3 342	3 122	3 237	3 267	3 319	3 445	3 126	3 067	3 786
Гърция	245	242	203	264	274	279	294	279	221
Унгария				230	199	193	167	163	66
Ирландия	117	152	146	154	171	177	186	151	56
Италия	2 430	2 278	2 244	2 264	2 237	2 325	2 494	2 163	2 160
Латвия				11	16	25	31	19	5
Литва				9	11	15	21	22	7
Люксембург	22	44	44	48	49	51	51	52	47
Малта				4	7	6	6	5	6

<sup>5</sup> „Други“ включва новите леки автомобили с неидентифициран произход (т.е. леките автомобили, за които държавите-членки не са докладвали правилно изискваната информация).

<sup>6</sup> Общ брой на регистрираните нови леки автомобили, съгласно докладваните данни от държавите-членки на ЕС.

Нидерландия	526	507	487	479	452	478	494	493	396
Полша				297	230	223	264	305	221
Португалия		232	194	202	208	199	204	215	159
Румъния							313	286	115
Словакия					45	65	65	57	70
Словения				37	64	62	69	72	60
Испания	400	969	1 319	1 606	1 640	1 622	1 606	1 165	964
Швеция	223	249	257	260	269	278	300	248	209
Обединено кралство	2 232	2 611	2 558	2 512	2 386	2 295	2 390	2 112	1 968

Таблица 11: Средна маса на новите леки автомобили в отделните държави-членки [в kg]

kg	2001 г	2002 г	2003 г	2004 г	2005 г	2006 г	2007 г	2008 г	2009 г
Австрия	1 314	1 335	1 426	1 432	1 435	1 449	1 445	1 431	1 385
Белгия	1 288	1 319	1 361	1 375	1 396	1 407	1 423	1 425	1 406
България									
Кипър				1 205	1 277	1 316	1 354	1 372	1 367
Чешка република				1 704	1 242	1 247	1 261	1 275	1 335
Дания		1 306	1 325	1 327	1 324	1 328	1 370	1 320	1 313
Естония				1 349	1 408	1 433	1 465	1 456	1 471
Финландия	1 752	1 759	1 336	1 355	1 381	1 401	1 437	1 442	1 447
Франция	1 254	1 280	1 305	1 327	1 341	1 349	1 375	1 387	1 326
Германия	1 332	1 352	1 381	1 408	1 412	1 424	1 433	1 425	1 347
Гърция	1 172	1 223	1 262	1 277	1 287	1 304	1 314	1 311	1 423
Унгария				1 182	1 203	1 237	1 264	1 288	1 330
Ирландия	1 248	1 276	1 265	1 314	1 341	1 372	1 441	1 440	1 440
Италия	1 604	1 632	1 649	1 259	1 277	1 294	1 287	1 285	1 255
Латвия				1 452	1 445	1 468	1 502	1 498	1 535
Литва				1 433	1 448	1 483	1 481	1 467	1 486
Люксембург	1 834	1 851	1 442	1 471	1 487	1 504	1 498	1 490	1 462
Малта								1 317	1 182
Нидерландия	1 260	1 264	1 301	1 314	1 337	1 332	1 350	1 324	1 295
Полша				1 181	1 242	1 271	1 304	1 260	1 261
Португалия		1 229	1 254	1 295	1 329	1 352	1 365	1 352	1 344
Румъния							1 268	1 286	1 291
Словакия					1 174				
Словения				1 246	1 305	1 316	1 340	1 350	1 346
Испания	1 266	1 725	1 317	1 335	1 374	1 395	1 416	1 400	1 394
Швеция	1 448	1 454	1 472	1 467	1 470	1 488	1 503	1 488	1 490
Обединено	1 347	1 356	1 392	1 387	1 374	1 390	1 394	1 380	1 358

кралство									
----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--



Таблица 12: Средни специфични емисии на CO<sub>2</sub> на новите леки автомобили в отделните държави-членки

gCO <sub>2</sub> /km	2001 г	2002 г	2003 г	2004 г	2005 г	2006 г	2007 г	2008 г	2009 г
Австрия	165,6	164,4	163,8	161,9	162,1	163,7	162,9	158,1	150,2
Белгия	163,7	161,1	158,1	156,5	155,2	153,9	152,8	147,8	142,1
България							171,6	171,5	172,1
Кипър				173,4	173,0	170,1	170,3	165,6	160,7
Чешка република				154,0	155,3	154,2	154,2	154,4	155,5
Дания	172,9	170,0	169,0	165,9	163,7	162,5	159,8	146,4	139,1
Естония				179,0	183,7	182,7	181,6	177,4	170,3
Финландия	178,1	177,2	178,3	179,8	179,5	179,2	177,3	162,9	157,0
Франция	159,8	156,8	155,0	153,1	152,3	149,9	149,4	140,1	133,5
Германия	179,5	177,4	175,9	174,9	173,4	172,5	169,5	164,8	154,0
Гърция	166,5	167,8	168,9	168,8	167,4	166,5	165,3	160,8	157,4
Унгария				158,5	156,3	154,6	155,0	153,4	153,4
Ирландия	166,6	164,3	166,7	167,6	166,8	166,3	161,6	156,8	144,4
Италия	158,3	156,6	152,9	150,0	149,5	149,2	146,5	144,7	136,3
Латвия				192,4	187,2	183,1	183,5	180,6	176,9
Литва				187,5	186,3	163,4	176,5	170,1	166,0
Люксембург	177,0	173,8	173,5	169,7	168,6	168,2	165,8	159,5	152,5
Малта				148,8	150,5	145,9	147,8	146,9	135,7
Нидерландия	174,0	172,4	173,5	171,0	169,9	166,7	164,8	156,7	146,9
Полша				154,1	155,2	155,9	153,7	153,1	151,6
Португалия		154,0	149,9	147,1	144,9	145,0	144,2	138,2	133,8
Румъния							154,8	156,0	157,0
Словакия					157,4	152,0	152,7	150,4	146,6
Словения				152,7	157,2	155,3	156,3	155,9	152,0
Испания	156,8	156,4	157,0	155,3	155,3	155,6	153,2	148,2	142,2
Швеция	200,2	198,2	198,5	197,2	193,8	188,6	181,4	173,9	164,5

Обединено кралство	177,9	174,8	172,7	171,4	169,7	167,7	164,7	158,2	149,7
-----------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

#### 4. Статистическо приложение с данни за отделните асоциации на производителите

В таблицата по-долу са показани първите 20 производителя по брой регистрации през 2009 г. Цялата база данни, съдържаща информация за всички производители, е на разположение на уебсайта на Комисията<sup>7</sup>. Таблицата съдържа колона „Цел“, която съответства на целта за специфичните емисии, изчислена по формулата, предвидена в приложение I към Регламент (ЕО) № 443/2009. Важно е обаче да се отбележи, че в процеса на постигане на целта производителите могат да се съобразят с възможностите за гъвкавост, предвидени в Регламент (ЕО) № 443/2009: облекчения (член 5), биогорива (член 6), създаване на групи (член 7), дерогации (член 11) и екологични иновации (член 12).

Таблица 13: Избрани данни за отделните производители

	Маса [kg]	Цел <sup>8</sup> gCO <sub>2</sub> /km	Средна стойност за 2009 г. gCO <sub>2</sub> /km	Регистрации през 2009 г.
VOLKSWAGEN	1 396	131	150,7	1 595 889
FORD	1 268	125	139,7	1 249 195
FIAT	1 134	119	130,1	1 206 362
RENAULT	1 308	127	137,7	1 079 984
PEUGEOT	1 292	126	133,6	966 013
CITROEN	1 328	128	137,9	850 753
OPEL	1 329	128	147,6	802 686
TOYOTA	1 277	126	131,7	691 518
BMW	1 526	137	151,2	680 768
DAIMLER	1 487	135	166,8	666 341
AUDI	1 605	141	160,2	586 764
SKODA	1 266	125	147,9	446 671
NISSAN	1 348	129	154,3	359 094
HYUNDAI	1 245	124	137,8	322 432
SEAT	1 253	125	140,1	307 811
KIA	1 384	131	145,9	240 986
VAUXHALL	1 321	128	151,9	233 400
HONDA	1 354	129	147,3	231 810
DACIA	1 182	121	151,9	226 618
MAZDA	1 251	124	149,5	199 299

<sup>7</sup> [http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2\\_monitoring.htm](http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_monitoring.htm)

<sup>8</sup> Цел за специфичните емисии въз основа на формулата от приложение I към Регламент (ЕО) № 443/2009.

От всички производители, които през 2009 г. имат регистрирани над 10 000 броя автомобили в Европейския съюз, един вече е успял да постигне напълно целта, определена за 2015 г.: MARUTI (средна маса: 932 kg, цел за специфичните емисии: 110 gCO<sub>2</sub>/km, средни специфични емисии през 2009 г.: 104 gCO<sub>2</sub>/km, регистрации през 2009 г.: 14 095).