

BG

BG

BG



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 10.11.2010
COM(2010) 656 окончателен

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

**Доклад за постигнатия напредък при прилагането на цялостния подход на
Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от леки и лекотоварни автомобили**

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

Доклад за постигнатия напредък при прилагането на цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от леки и лекотоварни автомобили

1. ВЪВЕДЕНИЕ

На 7 февруари 2007 г. Европейската комисия прие Съобщение с номер COM(2007)19 окончателен¹, в което е очертана цялостна нова Стратегия за намаляване на емисиите на въглероден диоксид от новите леки автомобили и ванове, продавани в Европейския съюз. Впоследствие, с текста на член 13 от Регламент (ЕО) 443/2009², Комисията бе задължена да представи на Европейския парламент и на Съвета доклад, разглеждащ постигнатия напредък в прилагането на цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от леки и лекотоварни автомобили (CO₂ emissions from light-duty vehicles).

В настоящия доклад е направена окончателна оценка на изпълнението на Стратегията отпреди 2007 г. и преглед на напредъка по различните съставни елементи на Стратегията от 2007 г.

2. ОКОНЧАТЕЛНА ОЦЕНКА НА СТРАТЕГИЯТА ОТПРЕДИ 2007 Г.

Стратегията на Общността от периода преди 2007 г. се базираше на три стълба, както бе предложено от Комисията в нейното съобщение от 1995 г.³ и впоследствие одобрено от Съвета и Европейския парламент⁴. Тази структура даде възможност за комбинация от мерки, насочени както към производството (доброволни ангажименти), така и към използването на автомобили (етикетиране и данъчни мерки).

Стратегията отпреди 2007 г. бе насочена към постигането на цели за 2008 и 2009 г., а данните за тези години се появиха наскоро. Представените по-долу в текста статистически и мониторингови данни показват, както се и очакваше при подготовката на новата стратегия от 2007 г., че целите на предходната стратегия са постигнати само частично.

¹ Съобщение на Комисията до Съвета и до Европейския парламент - Резултати от прегледа на Стратегията на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от пътническите леки автомобили и лекотоварните автомобили <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007DC0019:EN:NOT>

² 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.

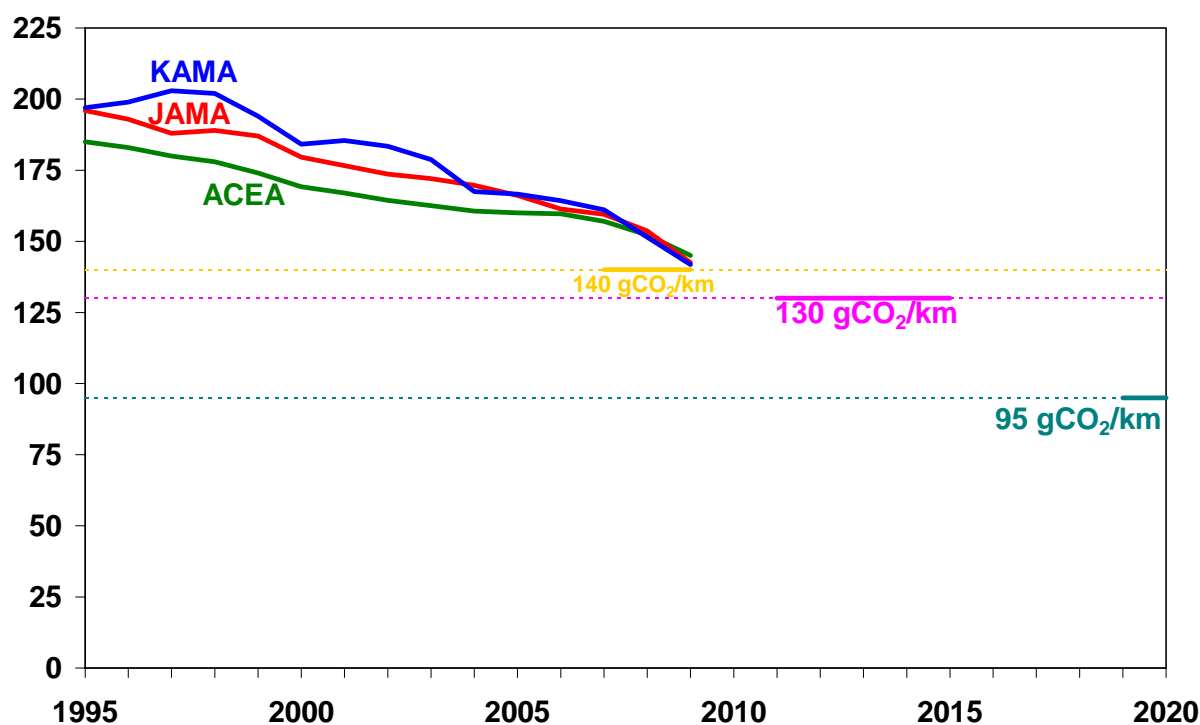
³ COM (95) 689, Стратегия на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от леки автомобили и повишаване на икономията на гориво (Community strategy to reduce CO₂ emissions from passenger cars and improve fuel economy).

⁴ Заклучения на Съвета от 25.6.1996 г. и Резолюция на Европейския парламент от 22.9.1997 г.

Първи стълб: доброволни ангажименти от страна на производителите на автомобили

Доброволните ангажименти, поети от три асоциации на производители на автомобили — съответно европейската асоциация (АСЕА), японската асоциация (ЈАМА) и корейската асоциация (КАМА), се отнасят за целево намаляване на средните емисии на новите автомобили в размер до 140 g CO₂/km, което трябваше да бъде постигнато до 2008 г. (цел на АСЕА) или до 2009 г. (цел на ЈАМА и КАМА). В поетите ангажименти е уточнено, че емисиите на CO₂ от новите леки автомобили (new passenger cars) се измерват съгласно Директива 93/116/ЕО на Комисията⁵, на чиято основа са определени целите. Необходимо бе при мониторинга на изпълнението на ангажиментите да бъдат взети под внимание промените в изпитвателната процедура, настъпили след влизането в сила на цитираната директива, като бе въведена корекция на измерените стойности на емисиите на CO₂. Корекцията е с 0,7 % надолу и този поправъчен коефициент е приложен при оценката на постигнатия напредък от трите асоциации на производители на автомобили — АСЕА, ЈАМА и КАМА⁶.

Фигура 1: Намаление на емисиите на CO₂ от новите леки автомобили (new passenger cars), произведени в рамките на всяка от трите асоциации (данните са коригирани във връзка с промените в процедурата на изпитвателния цикъл)



⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0116:en:NOT>

⁶ Повече информация във връзка с корекцията с 0,7 % може да се намери в документите с номера COM(2002) 693 окончателен и COM(2004) 78 окончателен.

Таблица 1: Средни емисии на CO₂ от новите леки автомобили (new passenger cars), произведени в рамките на всяка от трите асоциации (данните са коригирани във връзка с промените в процедурата на изпитвателния цикъл)

gCO ₂ /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
АСЕА	169,2	167,0	164,4	162,5	160,7	160,0	159,7	157,0	152,3	145,1
ЈАМА	179,6	176,6	173,7	172,0	169,7	166,2	161,4	159,5	153,7	142,6
КАМА	184,2	185,5	183,5	178,7	167,5	166,6	164,3	161,1	151,5	141,8

Съгласно най-новите мониторингови данни⁷, вече е ясно че целта на АСЕА за 2008 г. не е постигната. От друга страна, членуващите в ЈАМА и КАМА производители на автомобили постигнаха значителни намаления на емисиите на CO₂ през разглеждания период и много се доближиха до изпълнение на тяхната цел за 2009 г. Финансовата и икономическа криза допринесе за наблюдаваните намаления през 2009 г., тъй като повлия на поведението на потребителите.

Втори стълб: информиране на потребителите

Изпълнението на този аспект на Стратегията е разгледано в точка 3.9, тъй като той представлява съставен елемент и на Стратегията от 2007 г.

Трети стълб: насърчаване на използването на горивоспестяващи автомобили чрез данъчни мерки.

Изпълнението на този аспект на Стратегията е разгледано в точка 3.10, тъй като той представлява съставен елемент и на Стратегията от 2007 г.

3. НАПРЕДЪКЪТ ПРИ ПРИЛАГАНЕТО НА СТРАТЕГИЯТА ОТ 2007 Г.

Стратегията от 2007 г. е насочена към постигане на целта на Общността за 2012 г. — за емисии еквивалентни на 120 gCO₂/km — посредством прилагането на законодателна рамка, включваща мерки по отношение на производителите на автомобили. В пакета от мерки влизат следните елементи:

- постигане на целта за емисии от 130 gCO₂/km средно за новопроизвежданите автомобили, чрез технически подобрения на автомобилните двигатели;
- формулиране на минимално допустими изисквания за климатичните уредби;
- задължителен монтаж на системи за прецизно следене на налягането в гумите;
- задаване на максимално допустими в ЕС стойности на съпротивлението при търкаляне на гумите, използвани в леки автомобили (passenger cars) и лекотоварни стопански автомобили (light commercial vehicles);

⁷

Система за мониторинг — годишни доклади за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm

- използване на индикатори за необходимост от смяна на скоростната предавка (gear shift indicator), като се вземе предвид доколко такива уреди се използват от потребителите в реалните условия на шофиране;
- напредък по отношение на икономичността при използването на горивото при лекотоварните стопански автомобили (вановете), с оглед намаление към 2012 г. на емисиите до 175 gCO₂/km и към 2015 г. — съответно до 160 gCO₂/km.
- увеличено използване на биогорива, с постигане на максимален екологичен ефект.

В допълнение към законодателната рамка, Стратегията на Комисията за по-нататъшно намаляване на емисиите на CO₂ би следвало да е насърчила допълнителни усилия за използване на други средства за автомобилен транспорт (тежкотоварни моторни превозни средства и др.), действия от страна на държавите-членки (данъчно облагане, свързано с емисиите на CO₂ и други данъчни стимули, използване на обществените поръчки, управление на автомобилното движение, инфраструктура и др.), както и действия от страна на потребителите (информиран избор на купувачите, отговорен начин на шофиране).

В пакета от мерки влизат следните елементи, имащи въздействие върху търсенето на автомобили и поведението при шофиране:

- мерки в областта на данъчното облагане;
- информиране на потребителите;
- мерки за екологосъобразно шофиране.

3.1. Степен на постигане на целта за 2012 г. на ЕС — за 120 gCO₂/km

При все, че в следващите точки е разгледан напредъкът при прилагането на Стратегията, категорична оценка дали ще бъде постигната целта за 2012 г. не е възможно да се направи. В процеса на прилагането на Стратегията бяха въведени промени в нейния времеви график и в амбициозността на поставените цели. Основният елемент на Стратегията — Регламент (ЕО) 443/2009⁸, ще влезе в сила едва в 2015 г. Също и много други допълнителни мерки, с различни дати на влизане в сила, са насрочени най-често за периода след 2012 г. Освен това, в Регламента за емисиите на CO₂ от леки автомобили бе включен нов елемент — т.е. целта за 2020 г., каквато цел впоследствие бе формулирана и в предложението за подобен регламент за лекотоварните стопански автомобили. Тази дългосрочна перспектива представлява компенсация за закъснението при краткосрочните намаления на емисиите. Следователно, ясно е че въпреки напредъка в прилагането на Стратегията и очакваното по-нататъшно намаление на емисиите на CO₂ — което ще бъде постигнато дори и преди влизането в сила на всички мерки — малко е вероятно целта за емисии, еквивалентни на 120 gCO₂/km, да бъде постигната в 2012 г.

⁸ 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, като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от леките и лекотоварни превозни средства;

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0443:EN:NOT>

В следващите точки на настоящия доклад е представена по-подробна информация за напредъка в областта на всеки от елементите на Стратегията.

3.2. Постигане на стойност от 130 gCO₂/km за новите леки автомобили

Тази цел е поставена в Регламент (ЕО) № 443/2009⁸. Средната стойност за парка от всички регистрирани в ЕС нови леки автомобили (моторни превозни средства от категория М1), която се цели да бъде постигната през периода 2012—2105 г., е 130 gCO₂/km. В съответствие с използвания механизъм за поетапност, целта 130 gCO₂/km влиза цялостно в сила в 2015 г.⁹ Съгласно кривата на пределно допустимите стойности, на по-тежките автомобили са разрешени по-високи стойности, а на по-леките — по-ниски, като се запазва средната стойност за парка на новите автомобили като цяло. Това е в съответствие с насочеността на Стратегията, предвиждаща законодателната рамка да осигури неутрални по отношение на конкурентната среда и социално справедливи цели за намаление на емисиите. В Стратегията е обявена и втора цел — за емисии в размер на 95 gCO₂/km, която да бъде допълнително разгледана като възможна цел за 2020 г. Подробните характеристики на средствата и начините за постигане на тази цел следва да бъдат определени в 2013 г.

Таблица 2: Средни емисии на CO₂ от новите леки автомобили (new passenger cars), регистрирани в Европейския съюз (данните не са коригирани във връзка с промените в процедурата на изпитвателния цикъл)¹⁰

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

Съгласно данните от провеждания от ЕС мониторинг, производителите на автомобили са на път да постигнат целите, формулирани в Регламент (ЕО) № 443/2009. Средните специфични емисии на CO₂ от нови леки автомобили, регистрирани в ЕС-27 през 2009 г. са 145,7 gCO₂/km. При все че е възможно част от намаленията през 2008 и 2009 г. да се дължат на финансовата и икономическа криза, както и на начина, по който са структурирани схемите за замяна на стари автомобили¹¹, въведени в редица държави-членки, общата тенденция на намаление на емисиите от 2000 г. насам е

⁹ Целта за 130 gCO₂/km се въвежда поетапно през периода от 2012 г. до 2015 г., като за 2012 г. следва да се постигне съответствие само на 65 % от парка на новите автомобили, като този процент се увеличава както следва: в 2013 г. — 75 %, в 2014 г. — 80 % и в 2015 г. — 100 %.

¹⁰ Специфичните емисии от новите леки автомобили, представени в Таблица 2, не са коригирани подобно на данните в Таблица 1, защото в Регламент (ЕО) № 443/2009 има изискване да се използват данни в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007.

¹¹ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report_scrapping_schemes_en.pdf
Намалението на емисиите на CO₂ от леки автомобили бе постигнато с цената на изключително високи разходи по време на кризата. В проучване на фирмата „IHS Global Insight“, озаглавено „Assessment of the Effectiveness of Scrapping Schemes for Vehicles: Economic, Environmental and Safety Impacts“ („Оценка на ефективността на схемите за подмяна на стари автомобили — икономически и екологични последици и въздействия върху безопасността“) е направена следната констатация: „По принцип, ако единствената причина за въвеждането на схемите за подмяна на стари автомобили е била да се намалят емисиите, следва да се направи изводът (до който е достигнато и в повечето други проучвания), че тези схеми представляват един скъп механизъм за намаляване на емисиите — поне от гледна точка на общите структурни характеристики на този вид схеми в 2009 г. ...ако всички нетни финансови разходи на схемите за подмяна на стари автомобили бъдат отнесени към намалението на емисиите на CO₂, се получава стойност от порядъка на 1100 евро/тон намалени емисии.“

очевидна. Мониторинговата система показва също, че е имало известно намаление на автомобилните параметри в парка като цяло, тъй като средните стойности на мощността на двигателя, масата на автомобила и работния обем на двигателя леко са намалели. Една от причините за това може да е и приемането на регламента относно емисиите на CO₂ от леките автомобили, който въздейства на производителите на автомобили да започнат да се подготвят за спазване на новия стандарт за емисиите на CO₂.

Наличните данни от регистрациите на нови леки автомобили показват, че при 65 % от регистрираните през 2009 г. нови леки автомобили средните специфични емисии са под 130 gCO₂/km. Това означава, че средно взето целта за 2012 г. е била вече постигната в 2009 г. Това, обаче, е само оценка на средната стойност за Европа. Въз основа на наличните данни от съществуващите мониторингови системи (създадени съгласно Решение (ЕО) 1753/2000) не е възможно да се направи подробна оценка за отделните производители и тяхната степен на постигане на междинните цели, зададени в Регламент (ЕО) 1753/2000. Повече информация относно данните за 2009 г. е дадена в мониторинговия доклад за 2009 г.¹², където тези въпроси са разгледани по-подробно.

3.3. Климатични уредби

Директива 2006/40/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 май 2006 г. относно емисиите от климатичните уредби на моторни превозни средства и за изменение на Директива 70/156/ЕИО на Съвета¹³ се отнася за намаление на преките емисии на някои флуорирани парникови газове от климатичните уредби, монтирани в леки автомобили (категория М1) и лекотоварни стопански автомобили (категория N1, клас I).

До 2011 г. Комисията ще представи предложение за намаляване на въздействието на автомобилните климатични уредби върху консумацията на гориво и емисиите на CO₂. В процеса на подготовка на това предложението, през 2008 г. бе проведено обществено обсъждане и неговите резултати са представени на съответния уебсайт на Комисията¹⁴. Понастоящем Комисията разработва подходяща изпитвателна процедура за автомобилните климатични уредби.

3.4. Системи за следене на налягането в гумите

Пониженото налягане в гумите води до увеличаване на консумацията на гориво и на емисиите на CO₂ с 4 %, намалява живота на гумите с 45 % и може да предизвика катастрофа. Монтирането на системи за следене на налягането в гумите (tyre-pressure monitoring systems — TPMS) би допринесло както за по-ефективно използване на горивото, така също и за подобряване на безопасността.

¹² http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_monitoring.htm

¹³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006L0040:en:NOT>

¹⁴ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2008-future-regulation/index_en.htm

Съгласно член 9 от Регламент (ЕО) № 661/2009¹⁵ се изисква задължително наличие на такива системи във всички моторни превозни средства от категория М1 (леките автомобили). От ноември 2012 г. със система за следене на налягането в гумите следва да бъдат оборудвани всички нови модели леки автомобили, а съответно от ноември 2014 г. — всички нови леки автомобили. Този вид системи следва да предупреждават водача, ако налягането в дадена гума спадне с над 20 % в сравнение с нормалната стойност, съответстваща на затоплено състояние при движение.

В момента се обсъжда с държавите-членки евентуална втора фаза на изисквания за системите за следене на налягането в гумите. В такъв случай ще се изисква по-ранно предупреждение (вероятно когато налягането в съответната гума спадне с 15% в сравнение с нормалната стойност, съответстваща на затоплено състояние при движение). Ако бъде одобрена, втората фаза на изискванията ще влезе в сила три години след първата и може да доведе до по-нататъшно намаление на емисиите на CO₂.

3.5. Пределно допустими стойности за съпротивлението при търкаляне на гумите на новите леки автомобили

В Регламент (ЕО) № 661/2009¹⁵ се изисква от ноември 2013 г. всички нови модели леки автомобили да бъдат оборудвани с гуми с ниско съпротивление при търкаляне (low rolling resistance tyres — LRRT). Съответно от ноември 2014 г. това изискване ще е валидно и за всички нови леки автомобили. Втора фаза на изискванията, с по-строги ограничения на съпротивлението при търкаляне, ще влезе в сила за всички нови модели леки автомобили от ноември 2017 г. и съответно за всички нови леки автомобили — от ноември 2018 г.

Очакваните икономии на гориво от увеличеното ползване на горивоспестяващи гуми, което ще бъдат постигнато чрез комбинираното въздействие на пределно допустимите стойности на съпротивлението на гумите при търкаляне (по Регламент (ЕО) № 661/2009) и схемата за етикетиране (по Регламент (ЕО) № 1222/2009 — вж. точка 3.9), се оценяват между 2,4 и 6,6 млн. т н.е. (милиона тона нефтен еквивалент) през 2020 г., в зависимост от обхвата на трансформацията на пазара. Съответно намалението на емисиите на CO₂ от всички видове моторни превозни средства се очаква да бъде между 1,5 и 4 милиона тона годишно.

3.6. Индикатори за необходимост от смяна на скоростната предавка

Съгласно член 11 от Регламент (ЕО) № 661/2009 се изисква всички моторни превозни средства от категория М1 с базова маса над 2610 kg, както и моторните превозни средства, чието одобрение на типа е одобрено съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007, да бъдат оборудвани с индикатори за необходимост от смяна на скоростната предавка (gear shift indicators). От ноември 2012 г. всички нови модели леки автомобили следва да бъдат оборудвани с такива индикатори, а съответно от ноември 2014 г. — всички нови леки автомобили.

¹⁵ Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях;

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0661:EN:NOT>

Техническият потенциал за намаление на емисиите на CO₂ при 100 % използване на такива индикатори се оценява на 6 %¹⁶. Но следва да бъде отчетено, че реалното намаление на емисии ще бъде по-малко и ще зависи от това доколко водачите реагират на показанията на сигнализатора.

3.7. Постигане на целта за емисии до 175 (160) gCO₂/km при новите лекотоварни стопански автомобили (new light commercial vehicles)

На 28 октомври 2009 г. Комисията прие ново законодателно предложение (с номер COM/2009/0593 окончателен)¹⁷ за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните стопански автомобили (вановете). Предложението е много близко до модела на нормативната уредба за емисиите на CO₂ от леките автомобили и включва две стъпки за намаляване на емисиите.

Ако този регламент бъде приет, неговият ефект ще се прояви едва в годините след 2012 г., което попада отвъд сроковете за целите по Стратегията от 2007 г.

3.8. Увеличение на използването на биогорива

В Директива 2009/28/ЕО¹⁸ са формулирани задължителни цели за държавите-членки да постигнат до 2020 г. 10 % дял на възобновяемата енергия в транспортния сектор. По тази директива се изисква да бъдат съставени национални планове за действие, в които да бъдат определени във времето криви за разработването на възобновяеми енергийни източници, включително в транспортния сектор и — във връзка и с Директива 98/70/ЕО относно качеството на бензиновите и дизеловите горива¹⁹ — са формулирани критерии за устойчиво развито производство на биогоривата, включващи изисквания за минимално допустими намаления на емисиите на парникови газове през целия жизнен цикъл на биогоривата, в сравнение със случая на използване на бензинови и дизелови горива.

Директива 98/70/ЕО бе преразгледана в 2009 г.²⁰ и бе въведено изискване към доставчиците на горива да намалят до 2020 г. със 6 % интензивността на отделяне на парникови газове на енергоносителите, доставяни за целите на автомобилния транспорт (Стандарт за нисковъглеродни горива — Low Carbon Fuel Standard) и по този начин да оптимизират приноса на биогоривата за изпълнението на Стратегията от 2007 г. Възможността за намаляване на емисиите от моторните превозни средства чрез използване на биогорива е призната също и в Регламент (ЕО) № 443/2009, по който се разрешава временно 5 % намаление на докладваните емисии за тези моторни превозни средства, които са проектирани да могат да използват смес на бензин и 85 % етанол

¹⁶ Съгласно оценка на холандския институт TNO, цитирана в позицията на Европейската асоциация на производителите на автомобили (ACEA) при обсъждането относно индикаторите за необходимост от превключване на скоростната предавка.

¹⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009PC0593:EN:NOT>

¹⁸ Директива 2009/28/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаване на използването на енергия от възобновяеми източници и за изменение и впоследствие за отмяна на Директиви 2001/77/ЕО и 2003/30/ЕО;

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009L0028:EN:NOT>

¹⁹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998L0070:EN:NOT>

²⁰ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:01998L0070-20090625:BG:NOT>

(E85) — при някои условия, включително спазване на критериите за устойчиво развитие производство на биогоривата.

Съгласно данни на Евростат, в страните от ЕС-27 дялът на биогоривата в общото потребление на бензинови и дизелови горива за транспортни цели през 2008 г. е бил 3,5 % (10,1 млн. тона нефтен еквивалент), и е нараснал в сравнение със съответния дял през 2007 г., който е бил 2,6 %. От посоченото количество биогорива 81 % са били биодизел, а други 18 % — съответно етил-третичен-бутил-етер (ЕТВЕ) и етанол. Съществува известна неопределеност по отношение на действителните намаления на емисиите на парникови газове при използването на такива биогорива, чието производство е свързано със земеползването; тази неопределеност се дължи на трудности при определянето на емисиите на парникови газове, произтичащи от непреки промени в земеползването. Ако не се отчитат тези емисии, нетното намаление на емисии в ЕС от използването на биогорива, които са доставени на пазара и използвани през 2007 г., е изчислено на стойност 14,0 млн. тона CO₂ екв²¹. Понастоящем Комисията преразглежда въздействието върху емисиите на парникови газове на непреките промени в земеползването²². Този въпрос ще бъде разгледан в доклад и, може би, в съответно законодателно предложение.

3.9. Информация за потребителите

С Директива 1999/94/ЕО се цели да се осигури достъпност на информацията относно горивоспестяването при новите леки автомобили, предлагани в Общността за продажба или наемане, така че потребителите да могат да правят информиран избор.

На пунктовете за продажба следва да бъдат изложени на показ етикети с данни за горивоспестяването на всички нови автомобили. Също така, пунктовете за продажба следва да излагат на показ официалните данни за консумацията на гориво и данните за емисиите на всички нови леки автомобили, които са изложени или се предлагат за продажба или наемане. Всяка година се подготвя справочник относно горивоспестяването и емисиите на CO₂. Всяка промоционална литература трябва да съдържа официалните данни за консумацията на гориво и за специфичните емисии на CO₂ за съответния модел лек автомобил, който е описан в нея. Освен това, в редица държави-членки властите или други организации поддържат уебсайтове в Интернет, където са цитирани официалните данни за консумацията на гориво и емисиите на CO₂ на новите модели леки автомобили, които се предлагат на съответния национален пазар, често с възможност за сравняване на различните модели или за установяване кои са най-добрите автомобили в съответния клас.

Редица държави-членки свързват своите етикети за горивоспестяването с данни за данъчното облагане и включват информация и за цените на горивата. Все по-често държавите-членки преразглеждат своите етикети и включват някакъв вид цветни кодове, които улесняват възприемането на данните за икономичността на автомобилите. Също така, в някои страни се осигурява и допълнителна информация

²¹ COM(2009) 192 окончателен

²² Достъп за участие в обществено обсъждане е предоставен на следния сайт: http://ec.europa.eu/energy/renewables/consultations/2010_10_31_iluc_and_biofuels_en.htm

във връзка с разходите по използване на даден автомобил и съответните автомобилни данъци²³.

Смята се, че цитираната директива е полезен инструмент за подобряване на осведомеността и в някои случаи за подпомагане на производителите да продават горивоспестяващи автомобили, но е трудно да се направи обективна оценка на нейното пряко въздействие. Планирано е преразглеждане на директивата, с оглед повишаване на ефективността на информационната схема, по-специално чрез подобряване на четимостта и разбираемостта на съответните информационни носители и осигуряване на по-лесен и по-широк достъп до задължително присъстващата информация.

С оглед да се подобри осведомеността на потребителите, в някои държави-членки са въведени доброволни правила за поведение или указания за включването на екологични твърдения в автомобилните реклами. Тези инициативи обикновено са координирани от организации на потребителите или рекламни асоциации и целта е да се осигури съответствие на промоционалните материали с европейското и националното законодателство.

Допълнителна информация за потребителите ще бъде предоставяна чрез схема за етикети за гумите, която ще влезе в сила в 2012 г., съгласно изискванията на Регламент (ЕО) № 1222/2009²⁴. Ефективността по отношение на горивоспестяването (съпротивлението при търкаляне), сцеплението към влажна повърхност и външният шум при търкаляне на гумите ще бъдат означавани чрез степенна скала (от А до G). Целта е потребителите да бъдат насърчени да купуват гуми с дори още по-добри характеристики в сравнение с нормативно изискваните.

Очакваните икономии на гориво от увеличеното ползване на горивоспестяващи гуми, което ще бъде постигнато чрез комбинираното въздействие на пределно допустимите стойности на съпротивлението на гумите при търкаляне (по Регламент (ЕО) № 661/2009 — вж. точка 3.5) и схемата за етикетиране (по Регламент (ЕО) № 1222/2009), се оценяват между 2,4 и 6,6 млн. т н.е. (милиона тона нефтен еквивалент) през 2020 г., в зависимост от обхвата на трансформацията на пазара. Съответно намалението на емисиите на CO₂ от всички видове моторни превозни средства се очаква да бъде между 1,5 и 4 милиона тона годишно.

3.10. Данъчно облагане

В 2005 г. Комисията предложи проект за директива²⁵, изискваща от държавите-членки да реструктурират своите системи за данъчно облагане на леките автомобили. Предложението е насочено, наред с други въпроси, към насърчаване на устойчивото развитие чрез реструктуриране на данъчната основа — както на данъците при регистрация, така и на годишните данъци за движението на автомобилите, така че да бъдат включени елементи, пряко свързани с емисиите на CO₂ от леките автомобили — специално в случая на тези държави-членки, които прилагат такива данъци. Предложението цели само формулиране на европейска структура за данъците за леките автомобили и не е насочено към хармонизиране на данъчните ставки, както и не

²³ <http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/studies/download.do?language=fr&file=31259>

²⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R1222:EN:NOT>

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005PC0261:EN:NOT>

включва задължения към държавите-членки за въвеждане на нови данъци. Въпреки че предложението още не е прието, повече от половината държави-членки междуременно измениха своите схеми за данъчно облагане на автомобилите и въведоха в тях елемент, свързан с емисиите на CO₂²⁶.

В 2007 г. Комисията предложи изменение на Директивата за енергийните данъци²⁷, насочено към намаляване на диспропорциите при данъчното облагане на горивата в ЕС и към по-нататъшно сближаване на данъчното облагане на бензиновите и дизеловите горива (така нареченото „Предложение относно дизеловите горива за стопански цели“). Предложението засяга данъчното облагане на горивата както за лична, така и за стопанска транспортна употреба. То е насочено към намаляване на изкривяванията на вътрешнообщностния пазар — превозвачите, които се занимават с международна дейност или се намират в близост до границата на страна с ниски данъци се възползват от значителните различия в акциза върху дизеловите горива и зареждат в държави-членки с ниски данъци, като понякога изминават допълнителни разстояния (горивен туризъм), което е вредно за околната среда. Във връзка с това, предложението на Комисията бе насочено към стесняване на тези различия и намаляване на вредите за околната среда. Що се отнася до личното ползване на горива, предложението въвежда принципа, че дизеловото гориво за нестопанска употреба и безоловният бензин по принцип следва да бъдат еднакво облагани и то на равнище, което да е почти толкова високо както при дизеловото гориво за стопански цели.

Изводите от оценките на въздействието и свързаните с тях проучвания показват, че и двете предложения биха допринесли за намаляване на емисиите на CO₂ от леки автомобили — чрез въздействие върху потребителския избор и поведение посредством разходите за използване на превозните средства. Въпреки това, тези предложения все още не са приети.

Комисията разглежда понастоящем възможността за цялостно преразглеждане на Директивата за енергийните данъци²⁸ в контекста на Стратегията „Европа 2020“, което да допринесе за постигане на целите на ЕС за борба с изменението на климата и осигуряване на по-устойчиво развита икономика, характеризираща се с ефективно използване на ресурсите.

В 2009 г. Комисията финансира външно проучване на данъчното облагане на фирмените автомобили²⁹. Около 50 % от новите леки автомобили, продавани в ЕС, се регистрират като фирмени автомобили. Изводът от проучването е, че емисиите на CO₂ се увеличават от финансовите стимули за купуване на гориво и големи леки

²⁶ Вж. „Taxation trends in the European Union“ („Тенденции в данъчното облагане в Европейския съюз“), на следния линк: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_structures/2010/2010_full_text_en.pdf, както и „ACEA Tax Guide“ (Данъчен справочник на Европейската асоциация на производителите на автомобили): http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/acea_tax_guide_2010/

²⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007PC0052:EN:NOT>
²⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003L0096:EN:NOT>

²⁹ COMPANY CAR TAXATION: Subsidies, Welfare and Environment (ДАНЪЧНО ОБЛАГАНЕ НА ФИРМЕНИТЕ АВТОМОБИЛИ: Субсидии, социални грижи и околна среда) http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf

автомобили. Съгласно направените в доклада оценки, консумацията на гориво и емисиите на CO₂ от автомобилния транспорт ще имат нарастване в интервала между 4 и 8 %. Проучването доведе до заключение, че схемите за данъчно облагане на фирмените автомобили, които се прилагат от държавите-членки, изглежда като че ли противодействат на целта за намаление на емисиите на CO₂ от леките автомобили и от автомобилния транспорт като цяло.

3.11. Екологосъобразно шофиране

В 2009 г. Комисията финансира външно проучване, озаглавено *Impact of Information and Communication Technologies on Energy Efficiency in road transport*³⁰ (*Въздействие на информационните и комуникационните технологии върху енергийната ефективност в автомобилния транспорт*), в което бе направена оценка на потенциалните икономии на гориво чрез използване на системи, основаващи се на информационните и комуникационните технологии (ИКТ). В проучването бяха разгледани три различни вида системи (екологосъобразни решения, модерни системи за подпомагане на водача и решения за управление на трафика) във връзка с тяхното въздействие върху намалението на емисиите на CO₂. Потенциалът за енергоспестяване чрез екологосъобразно шофиране с използването на ИКТ достига до около 15 %. Това може да се постигне чрез осигуряване на водача на информация в реално време за разхода на гориво, енергийния к.п.д. и подходящата скоростна предавка, заедно с допълнително подавана изпреварваща информация от подробни картографски данни, включително за наклона на пътя, кривината на завоите и някои особености по пътя, като например ограниченията на скоростта и знаците „стоп“. Основното препятствие в това отношение е свързано с въпроса доколко тези указания биха били спазвани от страна на водачите, ето защо високата степен на неопределеност относно реалното намаление на емисиите на CO₂ би могло да бъде преодоляна чрез системи за автоматично въвеждане на режим на горивоспестяващо шофиране. Други многообещаващи системи са например схемите за автомобилно застраховане в зависимост от времето, разстоянието и мястото при използването на автомобила („pay as you drive“), организирането на автомобилни колони (platooning) и системите за контролиране на скоростта в зависимост от движението на предния автомобил (advanced cruise control).

Постигането на горивоспестяващо шофиране чрез специално обучение на водачите (по екологосъобразно шофиране) най-вероятно би имало положителен ефект за намаляване на емисиите на CO₂ при използването на съществуващите превозни средства, но несигурността доколко водачите ще спазват подобни указания остава сериозен въпрос. Очаква се в по-дългосрочен план ефектът от навиците за горивоспестяващо шофиране върху намалението на емисиите да има по-ограничено значение, тъй като ще бъдат въведени модерни автомобилни технологии. Очаква се, че тези нови технологии все повече ще автоматизират екологосъобразните техники на шофиране, като по този начин потенциалните ползи от мерките за усъвършенстване на горивоспестяващите умения при шофиране ще намаляват. Например при сегашното поколение хибридни автомобили смяната на скоростните предавки вече е автоматична, спиращата енергия се използва, предотвратява се работата на двигателя на празен ход, а системите за следене на налягането в гумите, които автоматично предупреждават водача за необходимост от напompване на гумите в бъдеще ще станат задължителни.

³⁰

http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/doc/studies/energy/energy_eff_study_final.pdf

4. РЕЗЮМЕ НА ЗАКЛЮЧЕНИЯТА

Стратегията, представена в Съобщението с номер COM(2007)19 окончателен, е насочена към постигане на целта на Общността за 120 gCO₂/km в 2012 г., посредством въздействието на законодателната рамка. При все че се наблюдават значителни намаления на средните емисии на CO₂ от новите автомобили, особено в 2008 и 2009 г., целта на Стратегията за 2012 г. вероятно няма да бъде постигната. Ясно е, че намаленията на емисиите на CO₂ в 2009 г. се дължат отчасти на икономическата криза, както и на въвеждането от производителите на автомобили на нови технологии, поради което няма гаранция, че наблюдаваното през тази година голямо намаление на емисиите ще продължи и след възстановяването на икономиката.

Нещо повече, както е посочено в точка 3.1, времевият хоризонт на Стратегията бе променен от Европейския парламент и Съвета при процедурата за съвместно вземане на решение относно приемането на Регламент (ЕО) № 443/2009, като датата за цялостното влизане в сила на регламента бе изместена в 2015 г. и бе включена цел за 2020 г. Има зададен времеви хоризонт след 2012 г. и за други мерки по прилагане на Стратегията.

Комисията очаква, че целите за периода 2012—2015 г., формулирани в Регламент (ЕО) № 443/2009 ще бъдат постигнати и че средните специфични емисии на CO₂ от парка на новите леки и лекотоварни автомобили ще намалее значително до 2015 г., в резултат от обявените в Стратегията регулаторни мерки.

Накратко казано, въпреки малката вероятност за постигане на целта за 2012 г., Стратегията и мерките по нейното прилагане са изиграли важна роля като движеща сила на намалението на емисиите на CO₂ от леките и лекотоварни автомобили.

Таблица 3: Постигнат напредък при формулирането на мерки за прилагане на Стратегията за намаляване на емисиите на CO₂ от леки и лекотоварни автомобили

Постигане на целта за емисии в размер 130 gCO ₂ /km при новите леки автомобили	✓
Изисквания за ефективност на климатичните уредби	В процес на постигане на напредък
Монтиране на системи за прецизно следене на налягането в гумите	✓
Пределно допустими стойности за съпротивлението при търкаляне на гумите	✓
Сигнализатори за необходимост от смяна на скоростната предавка	✓
Постигане на целта за емисии в размер 175 (160) gCO ₂ /km при новите лекотоварни стопански автомобили	В процес на постигане на напредък
Увеличено използване на биогорива	✓

Данъчно облагане	Ограничен напредък
Информирание на потребителите	Ограничен напредък
Екологосъобразно шофиране	Ограничен напредък

5. СЛЕДВАЩИ СЪПКИ

5.1. ДЕЙСТВИЯ В СРЕДНОСРОЧЕН ПЛАН

Стратегията за чисти и енергийно ефективни превозни средства (Clean and Energy Efficient Vehicles strategy)³¹ предвижда насърчаване на разработването и масовото използване на чисти и енергийно ефективни („зелени“) превозни средства. Всички законодателни предложения, целящи намаляване на емисиите на CO₂ от новите леки автомобили и новите лекотоварни стопански автомобили следва да се основават на принципите за измеримост, наблюдаемост и отчетност на всички намаления на емисиите.

Специфичните действия във връзка със Стратегията, които са предвидени от Комисията за периода 2010—2020 г., включват преразглеждане на средствата и начините за постигане на целта за 95 gCO₂/km в 2020 г., която е формулирана в нормативната уредба за автомобилите, а по възможност и средствата и начините за постигане на дългосрочната цел за лекотоварните стопански автомобили, съгласно предложеното в съответния проект за нормативни изисквания. Също така, Комисията възнамерява да предложи въвеждането на нов изпитвателен цикъл, който да отразява по-точно реалните условия на шофиране, както и свързаните с тях емисии на CO₂ и консумация на гориво.

Освен това, Комисията планира да разгледа възможността за измерване и сертифициране на емисиите на CO₂ на тежкотоварните автомобили. Ако тези методи бъдат съгласувани и одобрени, Комисията ще разгледа възможността за въвеждане на стандарти за ефективност на новите тежкотоварни автомобили.

Също така, Комисията ще продължи да разработва своя анализ на енергопотреблението на превозните средства на база на цялостния жизнен цикъл. Тя ще разгледа въпроса доколко този подход „от източника на енергийни ресурси до колелата“ може да бъде интегриран в изпълнението на дългосрочни цели за превозните средства.

5.2. ДЪЛГОСРОЧНА ВИЗИЯ

Предварителните проучвания на Комисията в областта на намалението на емисиите в дългосрочна перспектива показват, че за да може да бъде изпълнена целта за ограничаване на глобалното затопляне до 2°C, необходимо е емисиите от територията на ЕС към 2050 г. да бъдат намалени до количество, представляващо около 70 %³² от

³¹ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/energy-efficient/index_en.htm
³² COM(2010)265 окончателен <http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/2010-05-26communication.pdf>

съответното количество в 1990 г. Транспортният сектор следва да има значителен принос към това намаление на емисиите. Но въпреки това, засега емисиите при автомобилния транспорт се увеличават — с 26 % спрямо количеството от 1990 г.

Необходимо е в ЕС да се подобрят ефективността на използване на енергийните ресурси и енергийната сигурност, да се намали замърсяването на въздуха и да се поддържа водеща роля в борбата с изменението на климата. В условията на непрекъснато нарастване на сумарните емисии на CO₂ от транспортния сектор, което е налице въпреки постиженията на техническия прогрес, автомобилният транспорт заслужава особено внимание. Необходими са по-големи усилия, за да може устойчиво развитата мобилност да се превърне в реалност. Обсъжданата в настоящия доклад Стратегия е насочена главно към автомобилите, които се появяват на пазара, а е много важно също и по какъв начин те се използват впоследствие.

Чрез законодателните мерки за прилагане на Стратегията бе удължен нейният времеви хоризонт, като бе включена дългосрочна цел за 2020 г. Една такава дългосрочна визия е необходима от гледна точка на необходимостта от значителни намаления на емисиите, както и с оглед на плановите периоди на автомобилостроителния отрасъл. Това ще даде възможност на този отрасъл да подготви следващите стъпки за намаление на емисиите на CO₂, ето защо подобна дългосрочна цел бе включена и в предложението за регламент относно нормите за емисии на лекотоварните стопански автомобили.

За да се подобри достоверността на планирането по отношение на сектора на автомобилния транспорт, като в същото време се осигури продължаващо намаление на емисиите на CO₂ от леките и лекотоварни автомобили, Комисията обмисля възможността да предложи, въз основа на подробна оценка на въздействието, също и цел за емисиите на леките автомобили, която да бъде достигната в 2025 г. Наред с други варианти, Комисията ще проучи доколко е възможно постигането до 2025 г. на предложената от Европейския парламент цел за емисии до 70 gCO₂/km, съгласно посоченото в неговата Резолюция от 24 октомври 2007 г. относно Стратегията на Общността за намаление на емисиите на CO₂ от леки и лекотоварни автомобили (P6-TA(2007)0469)³³. Ще бъде разгледана и възможността за по-нататъшни стъпки за намаляване на емисиите на лекотоварните стопански автомобили. При разглеждането на дългосрочни цели за периода след 2020 г. ще трябва да бъде взето предвид и възможното пазарно проникване на автомобили ползващи алтернативни енергоносители — по-специално електроенергия.

³³ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=BG&reference=P6-TA-2007-0469>