



Брюксел, 8.11.2017г.  
COM(2017) 658 final

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

**Оценка на необходимостта от преразглеждане на Регламент (ЕО) № 1222/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно етикетването на гуми по отношение на горивната ефективност и други съществени параметри**

## 1. ВЪВЕДЕНИЕ

В настоящия доклад се представят резултатите от оценката на необходимостта от преразглеждане на Регламент (ЕО) № 1222/2009<sup>1</sup> на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2009 г. относно етикетирането на гуми по отношение на горивната ефективност и други съществени параметри („Регламента относно етикетирането на гуми“). Съгласно изискванията на член 14 от Регламента в преразглеждането бяха взети под внимание:

- ефективността на етикета по отношение на осведомеността на крайните ползватели, по-специално дали разпоредбите на член 4, параграф 1, буква б) са били толкова ефективни за постигането на целите на настоящия регламент, колкото разпоредбите на член 4, параграф 1, буква а);
- информацията относно параметрите на гумите, предоставяна от доставчици (търговци) и дистрибутори на автомобили за крайните ползватели;
- дали схемата за етикетиране следва да бъде разширена, за да включва и регенерирани гуми;
- дали следва да се въведат нови параметри за гумите, като например пробег.

Бяха разгледани и други свързани с това въпроси. Те включваха възможността за адаптиране по отношение на сцеплението на гумите, проектирани главно за постигане на по-добри работни характеристики в условия на лед и/или сняг, в съответствие с член 11, буква б) от Регламента; възможността за създаване на регистрационна база данни; както и необходимостта от засилване на дейностите по надзор на пазара.

Беше предприето специфично проучване<sup>2</sup> в подкрепа на преразглеждането на Регламента.

## 2. ЗАКОНОДАТЕЛСТВО ОТНОСНО ЕТИКЕТИРАНЕТО НА ГУМИ

Регламентът относно етикетирането на гуми беше приет като част от усилията за насърчаване на устойчивата мобилност в ЕС.

Регламентът обхваща гуми за пътнически автомобили (гуми от клас C1<sup>3</sup>), лекотоварни автомобили (гуми от клас C2) и тежкотоварни автомобили (гуми от клас C3). Регенерираните гуми, гумите с шипове и гумите за някои специфични приложения, като например състезателни и резервни гуми, не са част от обхвата му.

В Регламента са включени три взаимосвързани експлоатационни параметъра: горивна ефективност (въз основа на съпротивлението при търкаляне), сцепление с влажна пътна настилка и шум при търкаляне. В Регламента се определят класове и за трите параметъра.

Горивната ефективност на гумите се определя въз основа на коефициента на съпротивление при търкаляне (КСТ). Горивната ефективност е показана на етикета като

<sup>1</sup> [ОВ L 342, 22.12.2009 г., стр. 46.](#)

<sup>2</sup> [Проучване във връзка с прегледа](#) на Регламент (ЕО) № 1222/2009 относно етикетирането на гуми (Viegand Maagøe A/S, март 2016 г.)

<sup>3</sup> Гуми от класове C1, C2 и C3 са правни термини, определени в Регламент (ЕО) № 661/2009. Те се отнасят за гуми, проектирани главно за пътнически автомобили, лекотоварни и тежкотоварни автомобили.

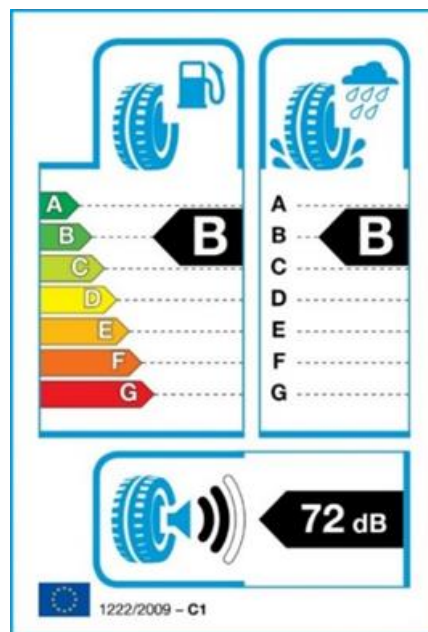
цветна скала от А до G, като най-добрият клас на горивна ефективност (клас А) има най-ниския КСТ.

Параметрите за безопасност на гумите са описани чрез сцеплението с влажна пътна настилка, т.е. способността на гумата да спира върху мокър път. Класът на сцепление с влажна пътна настилка се определя въз основа на коефициента на сцепление с влажна пътна настилка по скалата от А до G, като най-добрите класове имат най-високи стойности на коефициента на сцепление с влажна пътна настилка.

Външният шум при търкаляне се отнася за шума на гумите, възприет от случаен минувач, т.е. извън колата. Той се измерва в децибели (dB). Класът на външния шум при търкаляне е изобразен на етикета с от една до три черни „звукови вълни“.

Нивото на ефективност за тези три параметъра се обявява върху етикета от производителите без проверка от трета страна.

За гуми от клас C1 и C2 класовете са показани на етикет или стикер (етикет с поле, на което да се вижда търговската марка). Информацията относно класа на горивна ефективност, класа на сцепление с влажна пътна настилка, както и класа и измерената стойност на външен шум при търкаляне за всички три типа гуми е предоставена в рекламните материали с технически характер, както и на интернет страниците на доставчиците.



Основната цел на Регламента относно етикетването на гуми е да се увеличи безопасността и икономическата и екологичната ефективност на автомобилния транспорт чрез популяризиране на гуми, които са ефективни от гледна точка на разхода на гориво, безопасни и с ниски нива на външен шум на търкаляне. Също така неговата цел е чрез стандартен етикет да се предостави повече информация на потребителите, за да се повлияе върху решенията им за купуване. Горивната ефективност е от съществено значение с оглед на опасенията на ЕС относно сигурността на снабдяването му с енергия, зависимостта му от вноса на енергия и необходимостта от справяне с изменението на климата.

Увеличаването на горивната ефективност на автомобилния транспорт играе важна роля при справянето с тези предизвикателства, тъй като транспортният сектор генерира една

трета от потреблението на енергия в ЕС. 20—30 % от разхода на гориво на превозното средство се дължат на гумите поради тяхното съпротивление при търкаляне. Поради това намаляването на съпротивлението при търкаляне е важно за увеличаване на горивната ефективност и намаляване на емисиите от парникови газове. Подобреното сцепление с влажна пътна настилка на гумите ще доведе до по-малко инциденти и ще намали броя на убитите и ранените. Шумът от пътищата причинява втората най-опасна екологична тежест за здравето след праховите частици. Използването в ЕС единствено на гуми с най-добър клас по отношение на външен шум при търкаляне може да намали въздействията върху здравето, свързани с шума.

### 3. ОБХВАТ НА АНАЛИЗА

В анализа се разглежда дали след прилагането на Регламента относно етикетирането на гуми продължава да е налице възможност за подобряване на експлоатационните параметри на гумите по отношение на горивната ефективност, сцеплението с влажна пътна настилка и външния шум.

В проучването бяха обхванати разпоредбите на Регламента относно изпълнението и прилагането в ЕС от датата на неговото прилагане през ноември 2012 г. В проучването бяха включени и изискванията за обществени поръчки, съдържащи се в Директива 2012/27/ЕС относно енергийната ефективност<sup>4</sup>, както и позоваване на Регламента относно етикетирането на гуми.

В анализа бяха взети предвид като източници на вдъхновение съответните разпоредби от Директивата за енергийното етикетиране 2010/30/ЕС<sup>5</sup>, както бяха преразгледани чрез Регламент (ЕС) № 2017/1369 на Европейския парламент и на Съвета относно енергийното етикетиране<sup>6</sup>.

В проучването също така бяха взети под внимание съответните разпоредби във връзка с гумите от Регламента за типово одобрение (ЕО) № 661/2009<sup>7</sup>. Това беше с цел да се изключат от пазара продукти, които са с най-лоши резултати при същите параметри (съпротивление при търкаляне, сцепление с влажна пътна настилка и външен шум).

По-специално в анализа беше поставен акцент върху следните въпроси:

1. степента, до която се е подобрила средната пазарна ефективност след влизането в сила на Регламента;
2. ефективността на етикета по отношение на осведомеността на крайния ползвател и на подобряването на енергийната ефективност, сцеплението с влажна пътна настилка и въздействието на шума;
3. яснотата и точността на информацията относно параметрите на гумите, предоставена на крайните ползватели от доставчиците и дистрибуторите на превозни средства; подобряване на информацията преди продажбата, включително видимостта на етикета;
4. премахване на някои типове гуми (регенерирани гуми и гуми с шипове) от схемата за етикетиране;

---

<sup>4</sup> Член 6 и приложение III

<sup>5</sup> Директива 2010/30/ЕС (ОВ L 153, 18.6.2010 г., стр. 1).

<sup>6</sup> Регламент (ЕС) № 2017/1369 (ОВ L 198, 28.7.2017 г., стр. 1).

<sup>7</sup> Регламент (ЕО) № 661/2009 (ОВ L 200, 31.7.2009 г., стр. 1).

5. невключването на други параметри на гумите, като например пробег и абразивно износване;
6. да не се адаптира системата за категоризация по отношение на сцеплението към гуми, проектирани главно за постигане на по-добри работни характеристики в условия на лед и/или сняг;
7. създаване на регистрационна база данни;
8. надзор на пазара и прилагане.

## 4. РЕЗУЛТАТИ

### 4.1. Развитие на пазара

Регламентът относно етикетването на гуми се прилага от ноември 2012 г. Между 2013 и 2015 г., що се отнася до „горивна ефективност“ и „сцепление с влажна пътна настилка“, пазарът показва положителна тенденция към гуми с по-добри показатели, отчасти поради въздействието на етикета. Тази тенденция обаче е по-слабо изразена относно „външен шум при търкаляне“.

Както средната стойност на горивната ефективност, така и сцеплението с влажна пътна настилка се подобряват в периода 2013—2015 г. за всички типове гуми.

Що се отнася до най-добрите класове на енергийна ефективност (А и В), проникването на пазара все още е много ниско (<1 % за всички типове гуми). Това показва, че все още съществува значителна възможност за подобрене.

По отношение на показателите за сцеплението с влажна пътна настилка пазарният дял на клас В е висок за всички типове гуми (над 40 %) и е задоволителен за клас А (около 15 %).

Не е отчетено значимо подобрене относно външния шум при търкаляне в периода 2013—2015 г. главно поради това, че промишлеността постави по-голям акцент върху подобряването на останалите параметри. Това се дължи на факта, че външният шум при търкаляне е параметър, оценен като най-незначителен за крайните ползватели, както показва проучването, проведено като част от изследването в подкрепа на преразглеждането.

Освен това по-малко от 0,5 % от гумите, пуснати на пазара, са означени с клас А както за горивната ефективност, така и за сцеплението с влажна пътна настилка, поради по-високите разходи и техническия компромис между тези два параметъра.

Въздействието на схемата за етикетване до 2020 г. се оценява на 35 PJ<sup>8</sup> (или 0,8 млн. т н.е.<sup>9</sup>) годишно със съответно намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> с 2,5 млн. т н.е. годишно<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> PJ или пета джаул: 10<sup>15</sup> джаула.

<sup>9</sup> Млн. т н.е.: милиона тона нефтен еквивалент.

<sup>10</sup> Въз основа на модела за изчисляване, създаден за проучването в подкрепа на преразглеждането на Регламента относно етикетването на гуми.

## 4.2. Осведоменост на ползвателите и разбиране на етикета

Проучването на потребителите, проведено като част от изследването в подкрепа на преразглеждането, показва, че повече от половината собственици на автомобили не са били наясно относно етикета на гумите.

Освен това крайните ползватели на гуми от класове C2 и C3 и някои крайни ползватели на гуми от клас C1 често не купуват гуми пряко, а като част от договори за лизинг и решения за автомобилни паркове.

Кампаниите за повишаване на осведомеността могат да включват препратка към калкулатора за икономия на гориво на интернет страницата на Европейската комисия,<sup>11</sup> който позволява на крайните ползватели да изчисляват потенциалните икономии на гориво от гумите.

Друг въпрос, свързан с повишаването на осведомеността, се отнася до изискванията за обществени поръчки в Директива 2012/27/ЕС относно енергийната ефективност, въпреки че това не беше конкретно посочено в проучването. За да се насърчи използването на ефективни в енергийно отношение гуми, е важно държавите членки да гарантират, че техните централни администрации са наясно с изискването за закупуване на гуми с най-висок клас на горивна ефективност. Те трябва да включат този аспект и в тръжните си процедури за договори за услуги в съответствие с изискването в приложение III към Директива 2012/27/ЕС относно енергийната ефективност.

Проучването също показва постоянен напредък в осведомеността и разбирането на етикета от страна на ползвателите.

Разбирането на етикета на гумите от страна на ползвателите като цяло е добро. Когато им беше показван етикет, ползвателите разбираха предоставената информация, въпреки че не са били запознати с нея предварително. Запитаните оцениха пиктограмата за външен шум при търкаляне като най-трудно разбираема (60 % разбираемост), докато сцеплението с влажна пътна настилка беше оценено като най-лесно за разбиране (81 %), а параметърът на горивната ефективност е помежду им с (73 %).

Проучването показва, че безопасността е от преобладаващо значение за ползвателите при закупуването на гуми. Поради това за повечето от ползвателите най-важният от параметрите, свързани с етикетирването, е този за сцеплението с влажна пътна настилка. Дори и когато се вземат предвид параметри, които не са свързани с етикетирването (като цена и търговска марка), сцеплението с влажна пътна настилка отново е на първо място, следвано от цената.

Промишлеността, търговците и организациите на потребители препоръчват да се организират кампании, популяризиращи етикета, за да се повишат познанията на потребителите за него и да се обясни значението му. Целевите групи трябва да бъдат крайните ползватели на гуми от сегменти C1, C2 и C3. Въпреки това кампаниите за повишаване на осведомеността, насочени към крайните ползватели на гуми от клас C1, са най-важни, тъй като те представляват най-голям дял от продажбите на гуми.

Кампаниите за повишаване на осведомеността могат да се провеждат на национално равнище от органите на държавите членки, на равнище ЕС от Комисията или и двете.

---

<sup>11</sup>. [Калкулатор](#): Икономии се основават на показателите за енергийна ефективност на гумите и на броя на километрите, които комплектът гуми може да измине.

От полза би било в кампаниите да се включат доставчиците и дистрибуторите на гуми, за да бъдат достигнати по-ефективно крайните ползватели. Някои държави членки вече са подпомогнали кампании за повишаване на осведомеността относно етикета на гумите или планират да го направят. Опитът и препоръките от тези кампании трябва да бъдат взети под внимание.

#### **4.3. Точност на информацията, подобряване на информацията преди продажбата**

Като цяло за потребителя етикетът е полезен и ясен. Голяма част от потребителите имат голямо или средно доверие на информацията, която етикетът предоставя. Редица потребители посочиха, че засилването на контрола на пазара и налагането на повече санкции за несъответствия биха повишили доверието им. Това е в съответствие и с отговорите както на доставчиците на гуми, така и на асоциациите на търговците, които също поискаха по-голям надзор на пазара.

Що се отнася до точността на информацията, необходимо е да се отбележи, че няколко организации на потребители изразиха известна загриженост относно етикета за гуми на ЕС. Те твърдят, че етикетът на ЕС преувеличава показателите на гумите и че стойностите са различни от тези от техните изпитвания. Те не уточняват дали тази разлика се отнася и за трите параметъра или само за един или два от тях. Те също така критикуват факта, че етикетът на ЕС относно гумите е продукт от процес на „лично деклариране“, т.е. без удостоверяване от трета страна.

Освен това редица потребители искат повече информация под формата на независими изпитвания от асоциации или органи на потребителите или от публична база данни, която да показва данните за гумите от схемата за етикетиране.

Повечето потребители закупуват гуми от магазини за гуми или от автомобилни сервиси, но само около една трета от тях са видели гумите изложени преди последната си покупка. Освен това органите за надзор на пазара (ОНП), които извършват инспекции на търговските обекти, констатираха, че на мястото на продажба се излагат само няколко модела гуми, като останалите се съхраняват в склад. Това означава, че потребителите често не виждат гумата, а следователно и етикета, преди да я купят. Освен това, тъй като показателите на гумите се влошават с течение на времето, дори и когато са на стелаж, може да се помисли за информиране на потребителя относно датата на производство, например в продуктивния информационен лист, който също така посочва възможната средната стойност на влошаване на показателите.

Тези практики не са съвместими с член 5, параграф 2 от Регламента, съгласно който дистрибуторите трябва да предоставят на крайните ползватели информация относно експлоатационните параметри върху етикета, когато гумите, предлагани за продажба, не са видими за крайния ползвател. Поради това би могло да се обмисли разширяване и разясняване на тези разпоредби, за да се гарантира, че информацията от етикета се предоставя преди продажбата.

Доставчиците и дистрибуторите на превозни средства следва да бъдат задължени да предоставят информация относно етикетирането на гуми във връзка с типа или типовете гуми, които се монтират върху превозното средство. Това следва да включва ситуации, при които крайният ползвател не е поставен пред избор между различни гуми, които да бъдат монтирани на превозно средство, предложено за продажба. Например информацията може да бъде включена в рекламните материали с технически характер, предоставяни на крайния ползвател.

На мястото на продажба етикетът на гумата може да се покаже или като отпечатан етикет в близост до гумата, или като стикер върху нея. Повечето от потребителите смятат, че стикерът върху протектора на гумата е най-видим. Въпреки това значението на начина, по който е показан етикетът, се подкошава от факта, че повечето от гумите не са изложени на показ.

Според проучването делът на покупките на гуми в интернет се увеличава. От това следва, че става все по-важно да се показват етикетът и съответната информация, когато гумите се предлагат за продажба по интернет.

#### **4.4. Невключване на някои типове гуми (регенерирани гуми и гуми с шипове)**

##### Регенерирани гуми

Регенерирането на гуми е процес, който се използва за удължаване на живота на употребявани гуми. Когато една гума се регенерира, износеният протектор се заменя с нов. Тази замяна може да бъде повтаряна, доколкото се гарантира целостта на външната гума. Регенерирането води до икономия на енергия и материали.

Показателите на регенерираните гуми се определят от съвкупността от външната гума, протектора и приложения процес на регенериране. Основното предизвикателство за включване на регенерираните гуми в схемата за етикетирание е необходимостта от установяване на трите експлоатационни параметъра върху етикета (горивна ефективност, сцепление с влажна пътна настилка и външен шум при търкаляне) за всяка комбинация. Тъй като регенерираните гуми се произвеждат в малки серии, разходите за изпитване на всяка комбинация биха направили бизнеса с регенериране неизгоден от икономическа гледна точка, по-специално за малкия и средния бизнес.

Методите за измерване и инструментите за изчисляване на експлоатационните параметри, посочвани върху етикета, са в процес на разработка по отношение на регенерирани гуми от клас С3.

Следва да се направи задълбочена оценка на тези методи и инструменти, преди да се обмисли дали регенерираните гуми от клас С3 да бъдат включени в обхвата на Регламента относно етикетиранието на гуми. Работата по оценката трябва да включва всички заинтересовани страни, като например промишлеността за производство на гуми, дружествата за регенериране на гуми, ОНП и съответните неправителствени организации.

##### Гуми с шипове

Гумите с шипове се използват предимно във Финландия, Швеция и Норвегия, където представляват 12 % от пазара на гуми (в сравнение с 0,25 % в останалата част на ЕС). В редица държави членки използването на гуми с шипове е забранено, а в повечето от останалите употребата им е ограничена до зимните месеци. Малкият пазарен дял ограничава възможността чрез включването на гумите с шипове в схемата за етикетирание да се постигне икономия на гориво. Освен това основният екологичен проблем, възникващ при употребата на гума с шипове, е замърсяването на въздуха с прахови частици от износването на пътната настилка. Това е довело до регулиране на конструкцията на гумите от скандинавските държави, за да се ограничи това въздействие.

Изпитването на съпротивлението при търкаляне и сцеплението с влажна пътна настилка при гуми с шипове не е възможно чрез настоящите стандарти за изпитване.



Както при изпитването на съпротивлението при търкаляне, така и при изпитването на сцеплението с влажна пътна настилка, е налице ограничена допустима грапавост на повърхността (пътни или машинни барабани). Използването на шипове върху тези повърхности по време на изпитването би ги повредило до такава степен, че повърхностите вече няма да отговарят на стандартите за изпитване.

#### **4.5. Пробег и абразивно износване**

##### Пробег

Екологичното и икономическото въздействие от увеличаването на пробегата на гумите зависи единствено от това как то ще повлияе върху съпротивлението при търкаляне. Ако се постигне увеличен пробег за сметка на увеличено съпротивление при търкаляне, въздействията най-вероятно ще бъдат отрицателни поради увеличение на изразходваното гориво през периода на употреба. Освен това съществува и опасност от намаляване на сцеплението с влажна пътна настилка.

Пробегът е важен параметър за крайните ползватели, но включването му понастоящем не е осъществимо, тъй като не е налице надежден, точен и възпроизводим стандартизиран метод на изпитване за определяне на броя на километрите, които могат да бъдат изминати от гумите. Необходимо е да се разработи такъв метод, който да предостави на потребителите тази важна информация, въпреки че се признава, че пробегът, измерен чрез стандартизиран метод на изпитване, може значително да се отклонява от пробегата, изминат от потребителите в действителност. Ако това се случи, съществува опасност потребителите да загубят доверие в етикета.

Докато пробегът е пряко свързан с износването на протектора при употребата на гумата (което може да зависи от налягането на гумите, повърхността на пътя, товара и стила на шофиране), гумите също така се разграждат с течение времето или при излагане на слънчева светлина (UV), топлина, дъжд и др. Следователно трайността на гумите зависи също така от излагането на и от суровостта на климата, в който се използват, което обаче е вярно и за други параметри, посочени на етикета, като например икономията на гориво.

Следователно потребителите следва да бъдат информирани относно потенциалните причини за тези отклонения и начина, по който да ги намаляват (по-добър контрол на налягането, стила на шофиране и т.н.), за да продължат да имат доверие на етикета.

Стандартите за единна система за оценка на качеството на гумите (UTQG) са единственият стандартизиран метод на изпитване, който се прилага само за гуми от клас C1. Методът на изпитване изисква гумите да бъдат задвижвани за общо 7200 мили (11 600 km), което го прави много скъп (може да се помисли за по-икономична методика за лабораторни изпитвания). Измереният пробег ще се отклонява от изминатия от крайния ползвател пробег в действителност, тъй като външни фактори като налягане на гумите, повърхност на пътя, товар и стил на шофиране оказват силно влияние върху износването на гумите и пробегата.

Промишлеността и ОНП са съгласни, че не е възможно да се измери пробегата с точност, която се изисква за етикетирането, а ОНП не смятат, че е възможно да се извършва надзор на пазара по отношение на такова изискване. Освен това промишлеността за производство на гуми, ОНП и организациите в сектора на гумите са съгласни, че въвеждането на пробег като параметър в схемата за етикетиране на гумите би било твърде скъпо и няма да подпомогне потребителите при избора им на по-добри гуми.

Въпреки това този въпрос, който е тясно свързан с абразивното износване, може да бъде проучен допълнително при бъдещо преразглеждане на Регламента.

#### Абразивно износване

Абразивното износване, което представлява отстраняването на материали от гумата, когато тя взаимодейства с повърхността на пътя, е свързано с пробегата на гумите. Отстранените материали, наречени „частици от износване на гумите и на пътната настилка“ (ЧИГПН), допринасят за замърсяването на въздуха с прахови частици. Тъй като другите източници на замърсяване на въздуха, като например емисиите от превозни средства, се регулират, относителната важност на ЧИГПН вероятно ще се увеличи. Въпреки това приносът на ЧИГПН към замърсяването на въздуха и замърсяването на океаните с пластмасови микрочастици все още не е определен и все още не е разработен стандартизиран метод за измерването му. Редица скорошни проучвания сочат, че гумите са потенциално значим източник на замърсяване на океаните с пластмасови микрочастици<sup>12</sup>.

Както пробегата, абразивното износване до голяма степен зависи от външни фактори (напр. налягането на гумите, повърхността на пътя, товара, стила на шофиране и т.н.). Схемата за етикетиране на гуми може да не е непременно подходяща за регулиране на емисиите на ЧИГПН. Въпреки това този въпрос може да бъде проучен допълнително при бъдещо преразглеждане на Регламента. При него трябва да се вземат предвид нарастващите опасения относно замърсяването на въздуха и пластмасовите микрочастици в океаните, както и последствията за околната среда и здравето на човека.

Химичният състав на материалите за гуми, който е от значение за последиците от ЧИГПН върху здравето, вече е регламентиран чрез Регламента REACH<sup>13</sup>.

Освен това изглежда е целесъобразно да се отбележи, че този въпрос може да бъде проучен и в рамките на законодателството за одобрение на типа на гумите<sup>14</sup>.

#### **4.6. Сцепление върху сняг и лед**

В схемата за етикетиране на гумите индексът на сцепление с влажна пътна настилка се използва като мярка за безопасност. Това обаче носи риск от заблуждаване на потребителите, които купуват гуми за зимни условия, тъй като гумите, проектирани главно за постигане на по-добри работни характеристики в условия на лед и/или сняг, често имат по-лошо сцепление с влажна пътна настилка в сравнение със стандартните летни<sup>15</sup> гуми. Включването на показатели за сняг и лед в схемата за етикетиране би отговорило на опасенията относно безопасността и би предоставило по-пълна

---

<sup>12</sup>Проучване относно [първичното замърсяване с пластмасови микрочастици](#), стр. 31 и проучване [относно източниците на морски отпадъци](#) стр. 365.

<sup>13</sup> Регламент (ЕО) № 1907/2006 REACH, (ОВ L 396, 30.12.2006 г., стр. 1).

<sup>14</sup> Регламент (ЕО) № 661/2009 (ОВ L 200, 31.7.2009 г., стр. 1).

<sup>15</sup> „Лятна гума“ не съответства на правно определение за конкретен продукт. Става въпрос за нормална гума, която за предпочитане трябва да се използва при несурови зимни атмосферни условия. За информация, има „всесезонни гуми“, които също не съответстват на правно определение и които представляват гуми, които могат да се използват както в летни, така и в зимни условия съгласно декларацията на производителя. Те обикновено са обозначени като „M+S“, но не отговарят непременно на одобрена сертификация за 3-PMSF (3 Peak Mountain Snow Flake („тривърха планина със снежинка“)) в качеството си на имащи правно определение „зимни гуми за използване при наличие на обилен сняг“. Всички тези различни термини за гуми („летни“ и „всесезонни“) съответстват на декларацията на производителя без допълнителни изисквания или изпитвания на показателите на гумите.

информация на потребителите, която в крайна сметка би могла да доведе до повишаване на доверието в етикета, особено в скандинавските региони. В този контекст би могло да се обмисли и информирането на потребителя относно значението на възрастта на гумата, тъй като показателите на гумите при ниски температури се влошават значително с течение на времето.

Терминът „гума с висока проходимост (за сняг)“ е определен в Регламент (ЕО) № 661/2009 и в Правило № 117 на Икономическата комисия за Европа (ИКЕ) на ООН като „гума, чиято шарка, състав или структура на протектора са предназначени основно за получаване на по-добри експлоатационни параметри при наличие на сняг, в сравнение с нормална гума по отношение на способността да осигурява първоначално движение или да поддържа движението на превозното средство“. Такива гуми могат да бъдат обозначавани с маркировка „M+S“, което е лична декларация на производителя по отношение на гуми, за които се предполага, че показват по-добри работни характеристики в условия на лед и/или сняг. Понастоящем обаче не са необходими допълнителни изисквания или изпитване на показателите на гумите за маркировката „M+S“.

Терминът „зимна гума за използване при наличие на обилен сняг“ също така е определен в Правило № 117 на ИКЕ на ООН като „гума, чиято шарка на протектора, състав или структура на протектора, са предназначени специално за използване при наличие на обилен сняг“ и която отговаря на определени изисквания, за да може да използва маркировката 3-PMSF („тривърха планина със снежинка“) на страничната стена на гумата. Тези гуми са известни също като „зимни гуми“ и са задължителни при зимни условия в редица държави членки.

И двата термина „гума с висока проходимост (за сняг)“ и „зимна гума за използване при наличие на обилен сняг“ се отнасят за типове гуми от класове C1, C2 и C3. Друга категория гуми за зимни условия са „скандинавските зимни гуми“, които нямат шипове и са проектирани за условия на лед и мокър лед. Понастоящем няма правно определение за скандинавски зимни гуми, но в момента се изготвя ISO стандарт за изпитване на показателите върху лед, подобно на изпитването на показателите върху сняг, прилагано за зимни гуми за използване при наличие на обилен сняг, и се очаква той да бъде готов през 2017 г. Изпитването на показателите върху лед се прилага само за гуми от клас C1.

Що се отнася до показателите за сцепление при сняг, най-подходящото решение са изпитването и маркировката 3-PMSF, тъй като вече се използват широко от промишлеността за производство на гуми и следователно разходите за въвеждане няма да са високи. Тази допълнителна информация компенсира обикновено скромния среден резултат на сцепление с влажна пътна настилка, показан върху етикета на ЕС.

За „скандинавските зимни гуми“ (т.е. гумите за условия на лед) очакваният стандарт ISO, в комбинация с прагова стойност и съответна пиктограма, също би могъл да бъде полезно решение. Тези гуми често имат най-ниските стойности на сцепление с влажна пътна настилка върху етикета.

И в двата случая (гуми за условия на сняг и лед), допълнителната информация, ако има такава, следва да се поставя върху етикета само за гуми, сертифицирани от трета страна според стандартната процедура за изпитване. Това е необходимо, за да се запази и засили доверието на потребителите в етикета.

#### 4.7. Регистрационна база данни

В проучването във връзка с прегледа се анализира дали е подходящо създаването на регистрационна база данни за етикети на гуми и свързаната с тях техническа документация на равнище ЕС с цел подобряване на прилагането. В анализа беше установено, че това би могло да бъде полезно, за да се предоставя информация за пазара за решенията относно политиката и да се улесни надзорът на пазара, както и би могло да служи като инструмент за информиране на потребителите. Също така то би могло да бъде добър инструмент за постигане на по-голяма прозрачност по отношение на методите на изпитване и условията, използвани от доставчиците, каквато понастоящем липсва според някои ОНП. За крайните ползватели регистрационната база данни би могла да предостави информация преди продажбата относно параметрите върху етикетите.

Всяка потенциална база данни би трябвало да допълва съществуващата база данни на Информационната и комуникационна система за надзор на пазара (ICSMS)<sup>16</sup>, която обхваща продукти в обращение в ЕС, които не съответстват на законодателството на ЕС относно продуктите, както и базата данни, която ще бъде създадена съгласно преразгледания Регламент (ЕС) 2017/1369 относно енергийното етикетиране. При обсъждането на евентуална регистрационна база данни за гуми ще бъде извлечена полза от опита от бъдещата база данни за енергийното етикетиране.

#### 4.8. Надзор на пазара и прилагане

Дейностите за надзор на пазара се различават в държавите членки, които са отговорни за неговото осъществяване. Преобладаващият вид надзор на пазара са инспекции на „мястото на продажба“. Някои органи проверяват техническата документация, но много малко от тях извършват лабораторни изпитвания, за да проверят стойностите върху етикетите. Според ОНП високите разходи и недостатъчният брой акредитирани съоръжения за изпитване са най-големите пречки пред лабораторните изпитвания на гумите.

Ниското ниво на надзор на пазара подкопава доверието на потребителите и оставя у търговците на дребно впечатлението, че за органите етикетирането на гуми е с нисък приоритет.

Повечето държави членки считат съфинансираната от ЕС програма за съвместно действие по изпитване относно етикетирането на гуми<sup>17</sup> като възможност да се започне извършване на лабораторни изпитвания на гуми. Целта на съвместното действие е както да се получат повече данни от изпитвания, така и да се разработят най-добри практики за изпитване с цел надзор на пазара

Някои от изпитванията на гуми, извършени от ОНП, показват, че е възможно резултатите да се отклоняват от стойностите върху етикета дори когато един и същ модел е изпитван на различни акредитирани писти за изпитвания/в различни лаборатории, без да е възможно точно да се определи дали проблемът е еднакъв и за трите параметъра или само за някои от тях. Множество списания за леки автомобили и

---

<sup>16</sup> Това е база данни в рамките на ЕС, собственост на Европейската комисия, за архивиране и обмен на информация между държавите членки и Комисията по въпроси, свързани с дейности по прилагане.

<sup>17</sup> Проект за надзор на пазара на ЕК MStyr15, финансиран по програма „Хоризонт 2020“, с цел подобряване на прилагането на Регламент (ЕО) № 1222/2009 относно етикетирането на гуми чрез по-ефективни органи за надзор на пазара (обучение, насоки и т.н.). Вж. [www.mstyr15.eu](http://www.mstyr15.eu).

организации на потребителите, които извършват изпитвания, съобщават за същия проблем. Без да могат да определят различните причини, ОНП смятат, че голяма част от този проблем може да се дължи на:

- самия метод на измерване (по-специално за сцепление с влажна пътна настилка);
- различните условия, при които са проведени изпитванията;
- неправилно прилагане на методите на изпитване; както и
- липса на прозрачност относно условията, използвани за изпитванията и за изчисляване на стойностите върху етикета.

Натрупаният досега опит от страна на промишлеността и ОНП относно стандартите за изпитване на сцеплението с влажна пътна настилка показва възможност за по-нататъшно подобрене на точността на метода на изпитване. Това например може да бъде постигнато, като се преразгледа наборът от условията на изпитване и/или математическите формули, които позволяват резултатите да бъдат приведени в съответствие, когато изпитванията се извършват в различни условия, например поради различни места на изпитване или в различни периоди на годината. Това е важен аспект, който трябва да бъде разгледан в бъдеще, като се има предвид, че преобладаващото опасение сред потребителите при закупуването на гуми е безопасността. При изпитванията за шум и съпротивление при търкаляне ситуацията не е толкова деликатна. За измерване на съпротивлението при търкаляне на гумите (което показва горивната ефективност) е създадена мрежа от „референтни лаборатории“<sup>18</sup> за оптимизиране на точността и възпроизводимостта на резултатите чрез процедура за привеждане в съответствие на машините за изпитване.

В самия Регламент относно етикетирането на гуми не са включени подробни разпоредби относно надзора на пазара и прилагането. Вместо това в Регламента се съдържа позоваване на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 765/2008<sup>19</sup>, в който са включени общите правила за надзор на пазара и контрол на продуктите, навлизащи на пазара на ЕС. Това е в отличие от Регламент (ЕС) № 2017/1369 относно енергийното етикетиране, в който са включени по-подробни разпоредби относно надзора на пазара в допълнение към тези, включени в Регламент (ЕО) № 765/2008. Освен това мерките за изпълнение съгласно Регламента за енергийното етикетиране трябва да включват подробно описание на съдържанието на техническата документация, която се изисква от ОНП за целите на надзор на пазара.

Въпреки че разпоредбите относно прилагането в Регламента относно етикетирането на гуми не са толкова подробни, ОНП като цяло не докладват за липса на правомощия за извършване на проверки и налагане на санкции по отношение на схемата за етикетиране на гуми.

ОНП и организациите на потребителите изразяват по-големи опасения относно разходите за изпитванията, неясните методи на изпитване и неточните резултати от тях.

## 5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

В проучването във връзка с прегледа се подчертава възможността за опростяване и повишаване на ефективността на действащото законодателство. По-специално

---

<sup>18</sup> Съобщение на Комисията 2012/С 86/03

<sup>19</sup> Регламент (ЕО) № 765/2008 (ОВ L 218, 13.08.2008, г., стр. 30).

съществува значителна възможност за бъдеща икономия на гориво, а аспектите, свързани с безопасността на пътя и шума при търкаляне, също могат да бъдат подобряни. .

При проучването във връзка с прегледа, както и при основните интервюта с доставчици на гуми, дистрибутори (търговци), органи за надзор на пазара, организации на потребители и екологични неправителствени организации, бяха посочени редица въпроси, които биха могли да доведат до подобряване на Регламента и на неговото изпълнение.

Съществува възможност за подобряване на яснотата, точността, надеждността и представителността на етикета, както и за по-добро прилагане от страна на държавите членки. Например това би могло да се осъществи чрез прецизиране на изпитванията за измерване, засилване на надзора на пазара и обмисляне на други възможности.

Налице е липса на осведоменост относно етикета сред крайните ползватели и съществуват няколко други аспекта, които биха могли да доведат до значителна икономия на енергия, като същевременно се избегне непропорционално увеличение на разходите и сложност на схемата.

Потенциалното въздействие е съществено. Преодоляването на проблемите, установени в настоящия доклад, би могло да ориентира пазара към гуми с по-добри показатели. Ако до 2030 г. всички типове гуми достигнат горивна ефективност от клас В (вместо клас С, както се предвижда понастоящем), потенциалната икономия на енергия може да достигне ниво от 256 PJ (или 6,1 млн. т н.е.) годишно през 2030 г., което съответства на намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> с 18,6 млн. тона годишно.

Комисията ще продължи да проучва въпросите, разгледани в настоящия доклад, и може своевременно да предложи преразгледан вариант на Регламента относно етикетването на гуми.