

**BG**

**BG**

**BG**



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 13.11.2008  
COM(2008) 779 окончателен

2008/0221 (COD)

Предложение за

**ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**относно етикетирането на гуми по отношение на горивната ефективност и други  
съществени параметри**

(представена от Комисията)

{SEC(2008) 2860}

{SEC(2008) 2861}

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### 1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Основания и цели на предложението**

Предвид факта, че 23 % от общите емисии на въглероден диоксид се отделят от пътни превозни средства<sup>1</sup>, намаляването на тяхната енергийна интензивност и емисии представлява главна задача за ЕС.

В Плана за действие за енергийна ефективност<sup>2</sup> и Съобщението относно постигането на по-екологосъобразен транспорт<sup>3</sup> за 2008 г. бе обявено предложение относно енергийното етикетирание на гуми. Целта е насърчаване на трансформирането на пазара към ефективни от гледна точка на консумацията на гориво гуми, наричани още гуми с понижено съпротивление при търкаляне (ГПСТ).

Предложението относно етикетирането е в резултат на интегриран подход по отношение на гумите, който ще осигури предоставянето на стандартизирана информация не само относно горивната ефективност, а и по отношение на сцеплението с влажна повърхност и външния шум при търкаляне, като се даде възможност на ползвателите и крайните потребители да направят своя избор въз основа на достатъчно информация. Целта е посредством въздействие на пазарните сили да се насърчи динамичното подобрене на всички параметри над минималните изисквания, установени за одобрение на гуми (процедура за предоставяне на достъп до пазара на ЕС).

- **Общ контекст**

На гумите може да се отреди важна роля в процеса на намаляване на енергийната интензивност и на емисиите, отделяни от автомобилния транспорт, тъй като те предизвикват между 20 % и 30 % от общото потребление на гориво на превозните средства. Този дял от горивото се използва за преодоляване на съпротивлението при търкаляне (СТ), дължащо се главно на „загуби от хистерезис“ (загуба на енергия в резултат на нагриване и деформация на колелата при търкаляне). Новите технологии дават възможност за намаляване на СТ, така че в момента то варира в размер на до 100 % между различните класове гуми. При леките автомобили например това означава разлика от до 10 % в потреблението на гориво между комплекта гуми с най-лоши и този с най-добри показатели.

Изследванията демонстрират рентабилността на ефективните по отношение на потреблението на гориво гуми: по-високата цена на гумите с по-добри показатели ще бъде компенсирана от реализираните икономии по време на

---

<sup>1</sup> Европейска агенция за околна среда, Годишен преглед на Европейската общност на парниковите газове 1990—2005 г., Отчет за прегледа 2007 г., стр. 88.

<sup>2</sup> COM(2006) 545.

<sup>3</sup> COM(2008) 433.

тяхното използване. Ето защо съществува пряк интерес на купувачите на гуми да намалят своите разходи за гориво, както и на обществото като цяло да намали емисиите, отделяни от автомобилния транспорт. Въздействието на равнище на ЕС би могло да е значително; проведеното в рамките на оценката на въздействието външно изследване установи наличието на потенциал за икономии от 0,56 до 1,51 млн. тона на година, в зависимост от темповете на трансформиране на пазара. Това съответства на 0,5—1,3 милиона леки автомобили по-малко по пътищата на ЕС (или от 3 % до 8 % от новорегистрираните леки автомобили).

Подобренията на СТ са и в бъдеще ще бъдат осъществявани на пазара на оригинално оборудване<sup>4</sup> от производителите на автомобили, които имат интерес да монтират на своите превозни средства ефективни по отношение на потреблението на гориво гуми, за да намалят емисиите на превозното средство, измервани в съответствие със законодателството относно типовото одобрение. В допълнение, Регламентът относно общата безопасност на моторните превозни средства<sup>5</sup> ще забрани гумите с най-лоши показатели по отношение на горивната ефективност посредством прилагане на минимални изисквания за СТ. Трансформирането на пазара, постигнато чрез тези две движещи сили, обаче няма да достигне своя оптимум поради липсата на достъпна за крайните потребители информация, особено на пазара на резервни части.

На пазара на резервни части, чийто дял съставлява 78 %<sup>6</sup>, потребителите и дружествата нямат достъп до обективни данни за съпротивлението при търкаляне на гумите и не могат да сравнят по-високите разходи за закупуване с икономии на гориво. Пазарните проучвания показаха също, че потребителите биха проявили интерес към покупката на ефективни по отношение на потреблението на гориво гуми.

В допълнение, показателите на гумата са взаимно свързани, т.е. въздействието върху един показател — например енергийна ефективност, може да има обратно въздействие върху други параметри, като сцепление с влажна повърхност, а подобряването на сцеплението с влажна повърхност — върху външния шум при търкаляне. Установено бе наличието на потенциал за подобряване на показателите на гумите по отношение на сцеплението с влажна повърхност и външния шум при търкаляне над минималните изисквания, установени в законодателството относно типовото одобрение<sup>7</sup>. Ето защо насърчаването на оптимизацията на тези два параметъра, успоредно със съпротивлението при търкаляне, е в интерес на обществото.

Целта на схемата за етикетиране на гуми на равнище на ЕС е компенсиране на предизвиканото от липсата на информация неоптимално преминаване на пазара към ефективни от гледна точка на консумацията на гориво гуми. Тя ще позволи на потребителите да правят своя избор въз основа на достатъчно информация, ще даде стимул на производителите на гуми да осъвременяват своите продукти и ще

---

<sup>4</sup> Гуми, монтирани на нови превозни средства, чийто пазарен дял съставлява 22 %.

<sup>5</sup> Предложение COM(2008) 316 в процес на приемане, ОВ С [...], [...], стр. [...].

<sup>6</sup> Гуми, монтирани на превозното средство след износване на оригиналните такива, обикновено след 40 000 км. при леките автомобили.

<sup>7</sup> COM(2008) 316, вж. бележка под линия 5.

допринесе за повишаването на осведомеността.

- **Съществуващи разпоредби в областта на предложението**

Предложението относно етикетването на гуми е част от интегриран подход за намаляване на потреблението на гориво и на емисиите на пътните превозни средства. Насочен към търсенето, той ще допълни законодателството в областта на типовото одобрение на гуми, което третира предлагането, посредством въвеждане на минимални изисквания. Съгласно предложението за Регламент относно общата безопасност на моторните превозни средства предвидените минимални изисквания за съпротивлението при търкаляне, сцеплението с влажна повърхност и външния шум при търкаляне, пораждащи действие преди октомври 2012 г., ще гарантират едно стандартно ниво на качество на гумите, а в резултат на схемата за етикетване ще бъдат предизвикани и допълнителни подобрения над тези нива. С оглед на засилената конкуренция на пазара на гуми регламентът ще въведе еднакви конкурентни условия за всички; на производителите ще се предостави възможност да се възползват от продуктовата диференциация, така че конкуренцията да бъде основана не само върху цената, но и върху качеството на продукта. Очаква се да се стигне до намаляване на възпрепятстващите навлизането на пазара ограничения за нови участници, свързани с репутацията. От своя страна секторът ще увеличи своята възвращаемост от инвестициите в научноизследователска и развойна дейност (НИРД), тъй като ползвателите и крайните потребители ще имат достъп до обективна, надеждна и съпоставима информация относно параметрите на гумите.

Хармонизирани и прецизни методи за изпитване ще бъдат средствата за осигуряване на съпоставима информация относно параметрите на гумите. За да се намалят административната тежест за производителите и разходите по изпитване, следва да се прилагат методи за изпитване, идентични на определените в законодателството относно типовото одобрение на гуми.

- **Съгласуваност с други политики и цели на Съюза**

По-широката пазарна реализация на ефективни от гледна точка на консумацията на гориво гуми, постигната посредством въвеждане на схема за енергийно етикетване, ще допринесе за постигането на целта от 20 % икономия на енергия до 2020 г., определена в Плана за действие за енергийна ефективност<sup>8</sup> — одобрен последователно от Съвета по енергетика, Европейския съвет и Европейския парламент<sup>9</sup>.

Предложението е съобразено с преразгледаната стратегия на Комисията относно емисиите на CO<sub>2</sub> от пътнически леки автомобили и лекотоварни автомобили<sup>10</sup>, както и с позицията на Групата на високо равнище CARS 21<sup>11</sup>. Стратегията е

---

<sup>8</sup> COM(2006) 545.

<sup>9</sup> Съвет по ТТЕ (Енергетика) на 23 ноември 2006 г., 15210/06; Европейски съвет в Брюксел, 8/9 март 2007 г., Заключение на председателството; 7224/07; Резолюция на Европейския парламент от 24 октомври 2007 г. относно стратегията на Общността за намаление на емисиите на CO<sub>2</sub> от пътнически леки автомобили и лекотоварни автомобили (2007/2119(INI)), точка 32.

<sup>10</sup> COM(2007) 19.

<sup>11</sup> COM(2007) 22.

основана на интегриран подход за постигане на заложените 120 г/км CO<sub>2</sub> до 2012 г., като 130 г/км CO<sub>2</sub> ще бъдат постигнати чрез законодателен инструмент относно измерените при типовото одобрение емисии на леки автомобили<sup>12</sup>, а допълнителни 10 г/км (или техен еквивалент) — чрез окончателния списък от допълнителни мерки, в това число и насърчаване използването на ефективни по отношение на потреблението на гориво гуми. Синергиите с преразгледаното предложение за етикетиране на леки автомобили<sup>13</sup> ще допринесат също и за признаването на схемата за етикетиране на гуми.

Насърчаването на трансформирането на пазара към ефективни от гледна точка на консумацията на гориво гуми е съобразено с Лисабонската стратегия и с обновената Стратегия за устойчиво развитие, тъй като то ще насърчи инвестициите в НИРД, ще осигури еднакви конкурентни условия за всички и ще намали „въглеродния отпечатък“ на пътния транспорт, чрез което се допринася за постигане на целта на политиката за устойчива мобилност.

Една от основните цели, определени в Лисабонската програма на Общността 2008—2010 г.<sup>14</sup>, представлява насърчаването на „индустриална политика, насочена към по-устойчиво производство и потребление“, доразвита в Плана за действие за устойчиво потребление и производство и за устойчива промишлена политика<sup>15</sup>.

Етикетирането на гуми е съществен елемент от целта за „увеличаване на правата на потребителите“, заложена в Стратегия на ЕС за политика за защита на потребителите 2007—2013 г.<sup>16</sup>, тъй като то ще позволи на потребителите при покупка на гуми, използвани за замяна, да направят своя избор въз основа на достатъчно информация.

## 2. КОНСУЛТАЦИЯ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

### • Консултация със заинтересованите страни

#### Методи на консултиране, основни целеви сектори и общ профил на участниците в консултацията

В рамките на процеса последователно бяха събрани становищата на заинтересованите страни посредством двустранни срещи и различни консултации с представители на държавите-членки, неправителствени организации, потребителски и бизнес организации, сектора за производство на гуми, управители на автомобилни паркове, посредници при продажбата на гуми и автомобилни производители.

— Първоначалните отзиви бяха получени в рамките на общественото допитване относно подобряване на безопасността на моторните превозни средства, проведено между август и октомври 2007 г. от ГД „Предприятия и

---

<sup>12</sup> COM(2007) 856.

<sup>13</sup> Преработена Директива 1999/94/ЕО.

<sup>14</sup> COM(2007) 804.

<sup>15</sup> COM(2008) 397/3.

<sup>16</sup> COM(2007) 99.

промишленост“ и включващо предложение за категоризация на гумите по отношение на горивна ефективност. Впоследствие тази разпоредба бе оттеглена от предложението на ГД „Предприятия и промишленост“ с цел извършване на по-задълбочен анализ, но получената в рамките на това допитване обратна информация бе взета под внимание.

— Среща на експертната група с представители на сектора за производство на гуми, проведена на 21 април 2008 г. с цел изясняване на техническите въпроси.

— На 26 май 2008 г. бе проведен работен семинар със заинтересованите страни. Работният документ, съдържащ въпроси относно различните варианти на политиката, които ще бъдат разгледани по време на работния семинар, получените отговори от заинтересованите страни и дневният ред на работния семинар бяха публикувани на уебсайта Еурога.

#### Обобщение на отговорите и начин, по който те са взети предвид

Консултирането със заинтересованите страни допринесе за определяне на вариантите на политика и за евентуалното формулиране на схемата за етикетиране. Като цяло всички анкетирани в процеса на консултиране подкрепиха въвеждането на схема за етикетиране, но с известни резерви по някои технически въпроси.

— Първото обществено допитване на ГД „Предприятия и промишленост“ разкри необходимостта от избягване на омаловажаването на характеристиките за безопасност на гумите при разработването на схемата за етикетиране с цел насърчаване на ефективни от гледна точка на консумацията на гориво гуми. Секторът за производство на гуми разработи концепция за „Интегриран подход при показателите на гумите“, според който едновременно се вземат под внимание всички съществени параметри. Тази бележка беше взета предвид при разработването на схемата за етикетиране, която предвижда категоризацията да се извършва въз основа на няколко критерия.

— Поставено бе искане за по-амбициозни класове на горивна ефективност и за използване на идентични формулировки като при домакинските уреди (скала „А до G“) <sup>17</sup>. В допълнение към външното изследване бе извършено изчерпателно проучване, за да определи точно техническото ниво, технологичният потенциал за допълнителното подобрене на горивната ефективност на гумите и съответните производствени разходи. Резултатите бяха взети предвид при определянето на класовете за горивна ефективност, така че клас „А“ да бъде достатъчно атрактивен на пазара на ефективни от гледна точка на консумацията на гориво гуми, като се осигури запазването на тяхната рентабилност за крайния потребител; формулирано по друг начин — икономистите на гориво да компенсират по-високите разходи за закупуване.

— Някои заинтересовани страни поискаха включването на външния шум при търкаляне в схемата за етикетиране. Външният шум при търкаляне, който първоначално не бе част от обхвата на оценката на въздействието, бе включен

---

<sup>17</sup> Директива 1992/75/ЕО.

впоследствие.

— И накрая, проведена бе обстойна дискусия относно целесъобразността на включването на гуми от клас „С2“ и „С3“ (гуми, монтирани на леки и тежкотоварни превозни средства) в схемата за етикетиране. Дружествата, осъществяващи автомобилен транспорт, включително и тяхната федерация — Международния съюз за автомобилен транспорт, призоваха за включване на тези класове гуми в схемата за етикетиране. Тъй като оценката на въздействието демонстрира значителен потенциал за икономии на гориво на тези пазари, бе взето решение за тяхното включване в обхвата на законодателното предложение.

От 28.4.2008 г. до 30.5.2008 г. бе проведено открито допитване чрез Интернет. Комисията получи 14 отговора. Резултатите са достъпни на адрес: [http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under\\_discussion\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm).

#### • Събиране и използване на експертни становища

##### Засегнати научни/експертни области

Провеждането на външно изследване между декември 2007 г. и юли 2008 г. бе възложено на Консорциума за оценка на европейските политики с цел осигуряване на данни, необходими за оценката на въздействието.

##### Използвана методика

Изследването бе насочено към техническите предпоставки, използвани при формулирането на схема за етикетиране, включително взаимодействието между параметрите на гумата, анализ на структурата на пазара и анализ разходи/ползи.

Конкретното определяне на класовете на горивна ефективност и сцепление с влажна повърхност се основава *inter alia* на следните фактори: 1) техническото ниво; 2) производствени разходи за постигане на съответно ниво СТ и сцепление с влажна повърхност, което сравнено със съответните икономии и повишаване на безопасността ще определи 3) степените на рентабилност, към които от рационална гледна точка пазарът ще се стреми, 4) точността на методите за изпитване, която може да повлияе на обхвата на класовете.

##### Основни организации/експерти, с които са проведени консултации

Проведени бяха консултации с представители на държавите членки, неправителствени организации, потребителски и бизнес организации, сектора за производство на гуми, посредници при продажбата на гуми и автомобилни производители.

##### Резюме на получените и използвани препоръки

Не бе споменато за съществуване на потенциално сериозни опасности с необратими последствия.

Техническите данни и анализът разходи/ползи бяха включени в оценката на



въздействието.

*Средства за осигуряване на обществен достъп до експертните препоръки*

Външното изследване може да бъде изтеглено на адрес:

[http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under\\_discussion\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm).

#### • **Оценка на въздействието**

При оценката на въздействието бяха разгледани следните варианти на политика за насърчаване на трансформирането на пазара към ефективни от гледна точка на консумацията на гориво гуми.

- Вариант 1: Без действия от страна на ЕС. Това представлява базовият сценарий, включващ приемането на минимални изисквания за съпротивлението при търкаляне (СТ) в съответствие с предложеното в Регламента относно общата безопасност на моторните превозни средства и съществуващите стимули за производителите на автомобили да монтират на произвежданите от тях превозни средства ефективни от гледна точка на консумацията на гориво гуми, за да намалят емисионните нива, измерени при типовото одобрение.
- Вариант 2: Схема за етикетирание на гуми за леки автомобили (гуми от клас „С1“) въз основа само на един критерий — горивна ефективност (СТ), с минимални изисквания относно останалите параметри (сцепление с влажна повърхност и външен шум при търкаляне).
- Вариант 3: Схема за етикетирание на гуми от клас „С1“ въз основа на два критерия — горивна ефективност и сцепление с влажна повърхност, с минимални изисквания относно външния шум при търкаляне.
- Вариант 4: Схема за етикетирание на гуми от клас „С1“ въз основа на няколко критерия — горивна ефективност, сцепление с влажна повърхност и външен шум при търкаляне.
- Вариант 5: Разширяване на схемата за етикетирание, разработена за гуми от клас „С1“ (вариант 2, 3 и 4), върху гуми от клас „С2“ и „С3“.
- Вариант 6: Икономически инструменти и възлагане на обществени поръчки

Сравнението между вариантите на политика показва, че схемата за етикетирание на гуми от клас „С1“ въз основа на няколко критерия (вариант 4) генерира най-голяма полза, когато бъде разширена върху гуми от клас „С2“ и „С3“ (вариант 5). По-бавната пазарна реализация на ефективните от гледна точка на консумацията на гориво гуми в сравнение с вариант 2 (схема за етикетирание на гуми въз основа на един критерий) ще бъде компенсирани от повишената безопасност, докато разширяването на схемата за етикетирание върху гуми от клас „С2“ и „С3“ значително ще увеличи общия размер на икономии на гориво.

Комисията направи предвидената в работната ѝ програма оценка на въздействието, докладът за която е достъпен на следния интернет адрес:

### **3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО**

- **Обобщение на предлаганите мерки**

Предложението се отнася до създаването на схема за етикетиране за параметрите на гумата, включващи горивна ефективност, сцепление с влажна повърхност и външен шум при търкаляне, по отношение на гуми от клас „С1“, „С2“ и „С3“ (гуми, монтирани на леки автомобили, леки и тежкотоварни превозни средства). Тя ще предостави на потребителите, дружествата и търговците на дребно хармонизирана и лесна за разбиране информация посредством категоризация на гумите в класове според техните показатели. Тя ще гарантира предоставянето на информация за крайните потребители посредством различни медии (в т.ч. електронни медии, каталози, стикери).

- **Правно основание**

Правното основание на предложението е член 95 от Договора.

- **Принцип на субсидиарност**

Принципът на субсидиарност се прилага, доколкото предложението не засяга област от изключителната компетентност на Общността.

Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки поради следните причини.

Както беше изтъкнато във връзка с прилагането на Директивата за етикетиране на леки автомобили<sup>18</sup>, съществуването на 27 различни схеми за етикетиране ще представлява значителна тежест за производителите, които трябва да определят различни класове на своите продукти в зависимост от страните, в които те продават своите продукти, и не е ефикасно от гледна точка на насърчаването на трансформирането на пазара. Несъответствията, съществуващи при категоризацията на продуктите, допринасят за объркването сред потребителите и нарушават тяхната способност да правят избор въз основа на достатъчно информация. Освен това, държави-членки, потребителски организации и секторът за производство на гуми изразиха своята подкрепа за хармонизирана схема за етикетиране.

Действие на равнище Общност ще постигне по-добре целите на предложението поради следните причини.

Наличието на хармонизирана схема за етикетиране ще намали административната тежест върху държавите-членки и сектора за производство на гуми. Тя ще предотврати фрагментирането на вътрешния пазар и ще осигури еднакви конкурентни условия за всички.

---

<sup>18</sup> Директива 1999/94/ЕО.

Обхватът на предложението е ограничен до хармонизиране на продуктова информация; прилагането и наблюдението на пазара спадат към отговорностите на държавите-членки.

Следователно предложението е в съответствие с принципа на субсидиарност.

- **Принцип на пропорционалност**

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност поради следните причини.

Предложението не надхвърля необходимото за постигането на целите на законодателното предложение. Същата процедура на изпитване е предвидена и в процедурата на типовото одобрение, за да се намалят разходите за производителите на гуми. Самостоятелното деклариране следва също да намали разходите, свързани с изпитването, оценени в най-неблагоприятния случай на около 0,03 EUR за гума.

Предложено бе също да се разработи стикер, представящ етикета във формат, позволяващ разбиране и без превод. За да се минимизират логистичните разходи, пиктограми ще осигурят разбирането на схемата за етикетиране, без да се налага на сектора или на посредниците при продажбата на гуми да използват специализиран стикер с превод на всички официални езици на ЕС. Допълнителна информация на съответния език за разясняване на етикета ще бъде предоставяна онлайн (в Интернет). Безпроблемното разпознаване на посланието на етикета от потребителите ще бъде допълнително улеснено от използването на формат за етикетиране, подобен на използвания за бяла техника по силата на Директивата за посочване на консумацията на енергия за домакински уреди.

Етикетирането на гуми би следвало да не доведе до ръст на цените на гуми. Гуми от ниския ценови сегмент ще продължават да бъдат предлагани за продажба на пазара; единствената промяна е в предоставянето на потребителите на обективна информация за качеството на гумата, за да се осъществява конкуренция не само въз основа на цената, но и въз основа на реалните показатели.

- **Избор на инструменти**

Предложени инструменти: директива.

Други средства не биха били подходящи поради следните причини.

Наблюдението на пазара и спазването на директивата ще са от решаващо значение за осигуряване на успеха на схемата. Държавите-членки следва поради това да разработят свои собствени процедури за текущ контрол. Кампаниите за повишаване на осведомеността, обясняващи схемите за етикетиране, ще бъдат по-успешно насочени към крайните потребители и консуматори, ако бъдат подготвяни на национално ниво. Ето защо се предлага приемането на директива за транспониране в законодателството на държавите-членки.

Предложението използва подхода на разделение на отговорностите, при който основните разпоредби на директивата ще бъдат приети със съвместно решение, а

техническите спецификации и адаптирането към техническия напредък ще се приемат в рамките на процедура по комитология в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.

**4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА**

Предложението няма отражение върху бюджета на Общността.

**5. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ**

- **Европейско икономическо пространство**

Предложеният акт засяга въпроси от значение за ЕИП и следователно обхватът му трябва да бъде разширен до Европейското икономическо пространство.

Предложение за

**ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**относно етикетирането на гуми по отношение на горивната ефективност и други съществени параметри**

**Текст от значение за ЕИП**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 95 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията<sup>19</sup>,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>20</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>21</sup>,

като действат в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора<sup>22</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) Устойчивата мобилност е основно предизвикателство пред Общността в контекста на изменението на климата и необходимостта от подкрепа на конкурентоспособността на Европа, както бе подчертано в Съобщението относно постигането на по-екологосъобразен транспорт<sup>23</sup>.
- (2) В Съобщението „План за действие за енергийна ефективност — реализиране на потенциала“ на Комисията<sup>24</sup> бе подчертан потенциалът от 20 % за намаляване на общото потребление на енергия до 2020 г. посредством списък от целеви действия, включващ етикетирането на гуми.
- (3) Гумите предизвикват между 20 % и 30 % от потребление на гориво на превозните средства, главно поради съпротивление при търкаляне. Поради това, намаляването на съпротивлението при търкаляне на гумите може да допринесе

---

<sup>19</sup> ОВ С, , стр. .

<sup>20</sup> ОВ С, , стр. .

<sup>21</sup> ОВ С, , стр. .

<sup>22</sup> ОВ С, , стр. .

<sup>23</sup> COM(2008) 433

<sup>24</sup> (COM(2006)545).

значително за енергийната ефективност на автомобилния транспорт и по този начин за намаляване на емисиите.

- (4) Гумите се характеризират с редица параметри, които са взаимно свързани. Подобряването на един параметър, например съпротивлението при търкаляне, може да има обратно въздействие върху друг параметър, например сцеплението с влажна повърхност, докато подобряването на сцеплението с влажна повърхност може да има обратно въздействие върху външния шум при търкаляне. Производителите на гуми следва да бъдат насърчавани да оптимизират всички параметри.
- (5) Ефективните от гледна точка на консумацията на гориво гуми са рентабилни, тъй като икономията на гориво компенсират и надхвърлят по-високата цена на закупуване, произтичаща от по-високите производствени разходи.
- (6) [Регламент (ЕО) № .../... относно изискванията за типово одобрение по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства]<sup>25</sup> поставя минимални изисквания за съпротивлението при търкаляне на гумите. Технологичното развитие дава възможност за значително намаляване на загубите на енергия, предизвикани от съпротивление при търкаляне на гумите, над тези минимални изисквания. Ето защо, за да се намали въздействието на автомобилния транспорт върху околната среда, е целесъобразно да се предвидят разпоредби за насърчаване на крайните потребители да закупуват по-ефективни от гледна точка на консумацията на гориво гуми, като им се предоставя хармонизирана информация относно тези параметри.
- (7) Шумът от автомобилния транспорт е вреден и въздейства неблагоприятно върху здравето. [Регламент (ЕО) № .../... относно изискванията за типово одобрение по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства] поставя минимални изисквания за външния шум при търкаляне на гумите. Технологичното развитие дава възможност за значително намаляване на външния шум при търкаляне над тези минимални изисквания. Ето защо, за да се намали шумът от автомобилния транспорт, е целесъобразно да се предвидят разпоредби за насърчаване на крайните потребители да закупуват гуми с по-ниски нива на външен шум при търкаляне, като им се предоставя хармонизирана информация относно тези параметри.
- (8) Предоставянето на хармонизирана информация относно външния шум при търкаляне би улеснило също прилагането на мерки срещу шума от автомобилния транспорт и допринесло за повишаване на осведомеността относно влиянието на шумите върху шума от автомобилния транспорт в рамките на Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 г. относно оценката и управлението на шума в околната среда<sup>26</sup>.
- (9) [Регламент (ЕО) № .../... относно изискванията за типово одобрение по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства] поставя минимални изисквания за показателите за сцеплението с влажна повърхност на

---

<sup>25</sup> Предложение COM(2008) 316 в процес на приемане, ОВ С [...], [...], стр. [...].  
<sup>26</sup> ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12.

гумите. Технологичното развитие дава възможност за значително подобряване на сцеплението с влажна повърхност над тези минимални изисквания, а следователно и за намаляване на спирачния път при влажна повърхност. Ето защо, за да се подобри безопасността на автомобилния транспорт, е целесъобразно да се предвидят разпоредби за насърчаване на крайните потребители да закупуват гуми с високи показателите за сцепление с влажна повърхност, като им се предоставя хармонизирана информация относно тези параметри.

- (10) Други параметри на гумата, като аквапланинг или поведение в завой, също оказват влияние върху безопасността на автомобилния транспорт. На този етап обаче по отношение на тези параметри все още няма хармонизирани методи за изпитване. Ето защо е целесъобразно да се предвиди възможност, при необходимост на един по-късен етап, за определяне на разпоредби по отношение на предназначенията за крайните потребители хармонизирана информация относно тези параметри на гумата.
- (11) Предоставянето на информация относно параметрите на гумата под формата на стандартен етикет се очаква да повлияе върху решенията за закупуване на крайните потребители, в полза на по-безопасните, по-безшумните и по-ефективните от гледна точка на консумацията на гориво гуми. Това от своя страна вероятно ще насърчи производителите на гуми да оптимизират тези параметри на гумите, което ще проправи пътя към по-устойчиво потребление и производство.
- (12) Многообразието от правила за етикетирането на гуми в различните държави-членки би създавало бариери за вътрешната търговия на Общността и довело до административна тежест и разходи за изпитване за производителите на гуми.
- (13) Делът на гумите, използвани за замяна, съставлява 78 % от пазара на гуми. Ето защо е оправдано информирането на крайните потребители относно параметрите както на гумите, използвани за замяна, така и на гумите, монтирани на нови превозни средства.
- (14) Необходимостта от повече информация относно горивната ефективност на гумите и други параметри е съществена за потребителите, в това число управители на автомобилни паркове и транспортни дружества, които при липсата на етикетиране и на режим за хармонизирано изпитване не могат да сравнят лесно параметрите на гумите с различни търговски наименования. Следователно е целесъобразно гумите от клас „С1“, „С2“ и „С3“ да се включат в обхвата на директивата.
- (15) Енергийният етикет, който категоризира продуктите в класове от „А до G“, прилаган за домакински уреди по силата на Директива 1992/75/ЕО относно посочване на консумацията на енергия и други ресурси от домакински уреди в етикети и стандартна информация, свързана с продуктите<sup>27</sup>, е добре познат на потребителите и е доказал своята ефективност за популяризиране на по-

---

<sup>27</sup> ОВ L 297, 13.10.1992 г., стр. 16.

ефикасни уреди. За етикетиране на горивната ефективност на гумите следва да се използва същото решение.

- (16) Поставянето на видно място на етикет върху гумите на мястото на продажба, както и рекламните документи с технически характер следва да осигурят на дистрибуторите, а също и на евентуалните крайни потребители достъп до хармонизирана информация относно горивната ефективност, сцеплението с влажна повърхност и външния шум при търкаляне на гумите.
- (17) Някои крайни потребители избират гумите преди пристигането си на мястото на продажба или закупуват гумите чрез поръчка по пощата. За да се гарантира, че тези крайни потребители също правят избор въз основа на достатъчно хармонизирана информация относно горивната ефективност, сцеплението с влажна повърхност и външния шум при търкаляне на гумите, етикетите следва да са представени в рекламните документи с технически характер, включително и когато тези документи са на разположение в Интернет.
- (18) Информацията се предоставя съгласно хармонизираните методи за изпитване, установени в [Регламент (ЕО) № .../... относно изискванията за типово одобрение по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства], позволявайки на крайните потребители да сравняват различните гуми и ограничавайки разходите по изпитването за производителите.
- (19) Ако държавите членки въведат стимули в полза на ефективните от гледна точка на консумацията на гориво гуми, е целесъобразно да се определят минимални класове на горивна ефективност, за да се избегне фрагментирането на вътрешния пазар. Такива стимули могат да представляват държавна помощ. Настоящата директива не засяга резултатите от бъдещи процедури за държавна помощ, които могат да бъдат предприети в съответствие с отнасящите се до тях членове 87 и 88 от Договора.
- (20) Спазването на разпоредбите относно етикетирането на гуми от производители, доставчици и дистрибутори е от съществено значение за постигане на целите на тези разпоредби. Ето защо държавите-членки следва да следят за спазването посредством текущ контрол на пазара и редовни последващи проверки.
- (21) Необходимите мерки за прилагане на настоящата директива следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията<sup>28</sup>.
- (22) По-специално, на Комисията следва да се предоставят правомощия за въвеждане на изисквания за категоризация на гумите от класове „С2“ и „С3“ според сцеплението с влажна повърхност, за въвеждане на изисквания за други съществени параметри на гумите, различни от горивната ефективност, сцеплението с влажна повърхност и външния шум при търкаляне, както и за адаптиране на приложенията към техническия напредък. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на тази

---

<sup>28</sup>

ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.



директива, като я допълват, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

### **Член 1** **Цел и предмет**

Целта на настоящата директива е да увеличи горивната ефективност на автомобилния транспорт чрез популяризиране на ефективните от гледна точка на консумацията на гориво гуми.

Посредством етикетването настоящата директива установява рамката за предоставяне на информация относно параметрите на гумите.

### **Член 2** **Обхват.**

1. Настоящата директива се прилага за гуми от клас „С1“, „С2“ и „С3“.
2. Чрез дерогация от параграф 1 настоящата директива не се прилага за:
  - а) регенерирани гуми;
  - б) гуми с професионална употреба за превозни средства с висока проходимост;
  - в) гуми, които са проектирани за монтаж единствено на превозни средства, които са регистрирани за първи път преди 1. октомври 1990 г.;
  - г) резервни гуми за временно ползване тип Т;
  - д) гуми, чиято номинална конструктивна скорост е по-малка от 80 км/ч;
  - е) гуми, предназначени за джанти с номинален диаметър по-малък или равен на 254 мм или по-голям или равен на 635 мм;
  - ж) гуми, оборудвани с допълнителни приспособления за увеличаване на задвижващата сила, например гуми с шипове.

### **Член 3** **Определения.**

По смисъла на настоящата директива:

- (1) „Гуми от клас „С1“, „С2“ и „С3““ са гуми от класовете, определени в член 8 от [Регламент (ЕО) № .../... относно изискванията за типово одобрение по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства]<sup>29</sup>.
- (2) „резервна гума за временно ползване тип Т“ означава резервна гума за временно ползване, предназначена за експлоатация при по-високи нива на вътрешно налягане от определените за стандартни и подсилени гуми;
- (3) „място на продажба“ е мястото, където гумите са изложени, съхранявани или предлагани за продажба, в т.ч. и изложбените търговски площи за леки автомобили, в които се излагат немонтирани на превозни средства гуми;
- (4) „рекламни документи с технически характер“ са всички материали на хартиен или електронен носител, използвани при предлагането на пазара на гуми или превозни средства, предназначени за крайни потребители или дистрибутори, описващи специфичните параметри на гумата, в т.ч. технически наръчници, брошури, интернет маркетинг, листовки и каталози;
- (5) „техническата документация“ представлява информация по отношение на гумите, включваща производител и търговско наименование на гумата; описание на типа на гумата или на групата на гумата, определено при деклариране на класа на горивна ефективност, класа на сцепление с влажна повърхност и измерената стойност на външен шум при търкаляне; протоколи от изпитванията и точност на изпитванията;
- (6) „производител“ е всяко физическо или юридическо лице, което произвежда продукт или което възлага проектирането или производството на продукт и предлага този продукт на пазара със своето име или търговска марка;
- (7) „вносител“ е всяко физическо или юридическо лице, установено в рамките на Общността, което предлага на пазара на Общността продукт от трета страна;
- (8) „доставчик“ е производителят или негов упълномощен представител в Общността или вносителят;
- (9) „дистрибутор“ е всяко физическо или юридическо лице, част от веригата на доставки, различно от производителя или вносителя, което предлага гуми на пазара;
- (10) „предлагане на пазара“ е всяко доставяне на продукт за разпространение или употреба на пазара на Общността при извършване на търговска дейност, независимо дали срещу заплащане или безвъзмездно;

<sup>29</sup>

[Забележка: В сегашната класификация на гуми в предложението за Регламент (COM(2008)316) са пропуснати лекотоварни превозни средства (N1). Съществува споразумение на равнище на Съвета за преразглеждане на предложеното в член 8 от COM(2008) 316 определение, за да се включат гумите от клас N1; споразумението ще бъде постигнато най-късно през октомври преди приемането на настоящото предложение за директива относно етикетването на гуми. Тази информация служи за целите на законодателната процедура и трябва да бъде изтрита към момента на приемане].

- (11) „краен потребител“ е потребител, в т.ч. управител на автомобилен парк или дружество, осъществяващо автомобилен транспорт, който закупува или се очаква да закупи гума;
- (12) „съществен параметър“ е параметър на гумата като съпротивлението при търкаляне, сцеплението с влажна повърхност и външния шум при търкаляне, който по време на използване има значително въздействие върху околната среда, безопасността на автомобилния транспорт и здравето.

#### **Член 4** **Отговорности на доставчиците на гуми**

Държавите-членки осигуряват спазването на следните разпоредби от доставчиците на гуми:

- (1) по отношение на гуми от клас „С1“ и „С2“, които се доставят на дистрибутори или на крайни потребители, доставчиците осигуряват поставянето върху протектора на гумата на стикер, който представлява етикет, указващ класа на горивна ефективност съгласно посоченото в приложение I, част А и измерената стойност на външен шум при търкаляне съгласно посоченото в приложение I, част В; етикетите на гуми от клас „С1“ указват също класа на сцепление с влажна повърхност съгласно посоченото в приложение I, част Б;
- (2) форматът на посочения в параграф 1 стикер е указан в приложение II;
- (3) в рекламните документи с технически характер доставчиците обявяват класа на горивна ефективност, класа на сцепление с влажна повърхност и измерената стойност на външен шум при търкаляне съгласно посоченото в приложение I по реда, определен в приложение III;
- (4) доставчиците предоставят техническата документация на органите на държавите-членки при поискване, в рамките на период от пет години, след като последната гума от даден тип е била предложена на пазара; техническата документация е подробна в степен, позволяваща на органите да проверят точността на предоставената върху етикета информация относно горивната ефективност, сцеплението с влажна повърхност и външния шум при търкаляне.

#### **Член 5** **Отговорности на дистрибуторите на гуми**

Държавите-членки осигуряват спазването на следните разпоредби от дистрибуторите на гуми:

- (1) дистрибуторите осигуряват, че на мястото на продажба върху гумите, на добре видимо място, е поставен предоставеният от доставчиците съгласно член 4, параграф 1 стикер;
- (2) когато гумите, предлагани за продажба, не се виждат от крайния потребител, дистрибуторите предоставят на крайния потребител информация относно класа

на горивна ефективност, класа на сцепление с влажна повърхност и измерената стойност на външен шум при търкаляне на тези гуми;

- (3) по отношение на гуми от клас „С1“ и „С2“ дистрибуторите посочват класа на горивна ефективност и измерената стойност на външен шум при търкаляне с квитанцията, предоставена на крайните потребители при покупката на тези гуми. По отношение на гуми от клас „С1“ се посочва също и класът на сцепление с влажна повърхност.

### **Член 6**

#### ***Отговорности на доставчиците на коли и на дистрибуторите на коли***

Държавите-членки осигуряват спазването на следните разпоредби от доставчиците на коли и от дистрибуторите на коли:

- (1) доставчиците на коли и дистрибуторите на коли осигуряват, че в рекламните документи с технически характер се предоставя информация относно гумите, монтирани на нови превозни средства; тази информация включва класа на горивна ефективност съгласно посоченото в приложение I, част А и измерената стойност на външен шум при търкаляне съгласно посоченото в приложение I, част В, а за гумите от клас „С1“ — и класа на сцепление с влажна повърхност съгласно посоченото в приложение I, част Б;
- (2) когато на едно ново превозно средство могат да бъдат поставени различни типове гуми, като на крайните потребители не се предоставя възможност за избор между тях, в рекламните документи с технически характер се посочват най-ниският клас на горивна ефективност и най-ниският клас на сцепление с влажна повърхност, както и най-високата измерена стойност на външен шум при търкаляне на тези типове гуми по реда, определен в приложение III;
- (3) когато на крайните потребители се предоставя възможност за избор между различните типове гуми, поставяни на едно ново превозно средство, доставчиците на коли посочват в рекламните документи с технически характер класа на горивна ефективност и класа на сцепление с влажна повърхност, както и измерената стойност на външен шум при търкаляне на тези типове гуми по реда, определен в приложение III;
- (4) когато на крайните потребители се предоставя възможност за избор между различните типове гуми, поставяни на едно ново превозно средство, дистрибуторите на коли предоставят информация относно класа на горивна ефективност, класа на сцепление с влажна повърхност и измерената стойност на външен шум при търкаляне на тези типове гуми преди продажба.

### **Член 7**

#### ***Хармонизирани методи за изпитване***

Предоставената по силата на членове 4, 5 и 6 информация относно класа на горивна ефективност, измерената стойност на външен шум при търкаляне и класа на сцепление с влажна повърхност на гумите се получава посредством прилагане на хармонизираните методи за изпитване, посочени в приложение I.

## **Член 8** **Процедура за проверка**

Съгласно посочената в приложение IV процедура държавите-членки оценяват съответствието на декларираните класове на горивна ефективност и на сцепление с влажна повърхност по смисъла на приложение I, части А и Б, както и на декларираната измерена стойност на външен шум при търкаляне по смисъла на приложение I, част В.

## **Член 9** **Вътрешен пазар**

1. Когато разпоредбите на настоящата директива са изпълнени, държавите-членки нито забраняват, нито ограничават предлагането на гуми на пазара на основания, свързани с информацията за продукта, обхваната от настоящата Директива.
2. Освен ако имат доказателства за обратното, държавите-членки считат, че етикетите и информацията за продукта отговарят на разпоредбите на настоящата директива. Те могат да изискват от доставчиците да предоставят техническа документация, за да оценят точността на декларираните стойности.

## **Член 10** **Стимули**

Държавите-членки не предоставят стимули по отношение на гуми с по-нисък от „С“ клас на горивна ефективност по смисъла на приложение I, част А.

## **Член 11** **Изменение и адаптиране към техническия напредък**

Следните мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива *inter alia* чрез нейното допълване, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 2:

- (1) въвеждане на изисквания за категоризация на гумите от клас „С2“ и „С3“ по отношение на сцеплението с влажна повърхност, при условие че съществуват приложими хармонизирани методи за изпитване;
- (2) въвеждане на изисквания по отношение на други съществени параметри, доколкото тези параметри влияят на околната среда, здравето или безопасността, при условие че съществуват приложими хармонизирани методи за изпитване и че такива изисквания са икономически ефективни;
- (3) адаптиране на приложения I до IV към техническия напредък.

## **Член 12**

### **Санкции**

Държавите-членки определят правилата за налагане санкции при нарушение на националните разпоредби, приети съгласно настоящата директива, и предприемат необходимите мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи. Държавите-членки уведомяват Комисията за тези мерки не по-късно от осемнадесет месеца след влизането в сила на настоящата директива и незабавно уведомяват за всяко последващо изменение, което засяга тези разпоредби.

## **Член 13**

### **Комитет**

1. Комисията се подпомага от комитет.
2. При позоваване на настоящия параграф следва да се прилагат член 5а, параграфи от 1 до 4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, при спазване на разпоредбите на член 8 от него.

## **Член 14**

### **Преразглеждане**

Комисията оценява необходимостта от преразглеждане на посочените в приложение I класове на горивна ефективност и на сцепление с влажна повърхност не по-късно от 5 години след датата на прилагане на настоящата директива.

## **Член 15**

### **Транспониране**

1. Държавите-членки приемат и публикуват не по-късно от 1 ноември 2011 г. законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за спазването на настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби и прилагат таблица на съответствието между тези разпоредби и настоящата директива.

Те прилагат тези разпоредби от 1 ноември 2012 г.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

### **Член 16**

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

### **Член 17**

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на ..... г.

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*

**Приложение I**  
**Категоризация на параметрите на гумите**

**Част А: Класове на горивна ефективност**

Класът на горивна ефективност трябва да бъде определен въз основа на коефициента на съпротивление при търкаляне (КСТ) в съответствие с долупосочената скала от „А до G“ и измерен в съответствие с [Правило №... на ИКЕ/ООН, да се добави позоваване на ОВ преди окончателното приемане на директивата от законодателния орган].

Ако тип гума е одобрен за повече от един клас гуми (например „C1“, „C2“), използваната при определяне на класа на горивна ефективност на този тип гуми скала за класификация следва да бъде тази, която е приложима за най-високия клас гуми (т.е. „C2“, а не „C1“).

гуми от клас C1		гуми от клас C2		гуми от клас C3	
КСТ (кг/т)	Клас енергийна ефективност	КСТ (кг/т)	Клас енергийна ефективност	КСТ (кг/т)	Клас енергийна ефективност
КСТ ≤ 6,5	A	КСТ ≤ 5,5	A	КСТ ≤ 4,0	A
6,6 ≤ КСТ ≤ 7,7	B	5,6 ≤ КСТ ≤ 6,7	B	4,1 ≤ КСТ ≤ 5,0	B
7,8 ≤ КСТ ≤ 9,0	C	6,8 ≤ КСТ ≤ 8,0	C	5,1 ≤ КСТ ≤ 6,0	C
-	D	-	D	6,1 ≤ КСТ ≤ 7,0	D
9,1 ≤ КСТ ≤ 10,5	E	8,1 ≤ КСТ ≤ 9,2	E	7,1 ≤ КСТ ≤ 8,0	E
10,6 ≤ КСТ ≤ 12,0	F	9,3 ≤ КСТ ≤ 10,5	F	КСТ ≥ 8,1	F
КСТ ≥ 12,1	G	КСТ ≥ 10,6	G	-	G



## ЧАСТ Б: Класове на сцепление с влажна повърхност

Класовете на сцепление с влажна повърхност трябва да бъдат определени въз основа на коефициента на сцепление с влажна повърхност ( $G$ ) в съответствие с долупосочената скала от „А до G“ и измерен в съответствие с Правило № 117 на ИКЕ/ООН — Единни разпоредби относно одобряването на гуми по отношение на шум, излъчван при търкаляне, и сцепление върху влажна повърхност<sup>30</sup>.

$G$	Класове на сцепление с влажна повърхност
$155 \leq G$	A
$140 \leq G \leq 154$	B
$125 \leq G \leq 139$	C
-	D
$110 \leq G \leq 124$	E
$G \leq 109$	F
-	G

## Част В: Външен шум при търкаляне

Измерената стойност на външния шум при търкаляне се декларира и измерва в съответствие с Правило № 117 на ИКЕ/ООН — Единни разпоредби относно одобряването на гуми по отношение на шум, излъчван при търкаляне, и сцепление върху влажна повърхност.

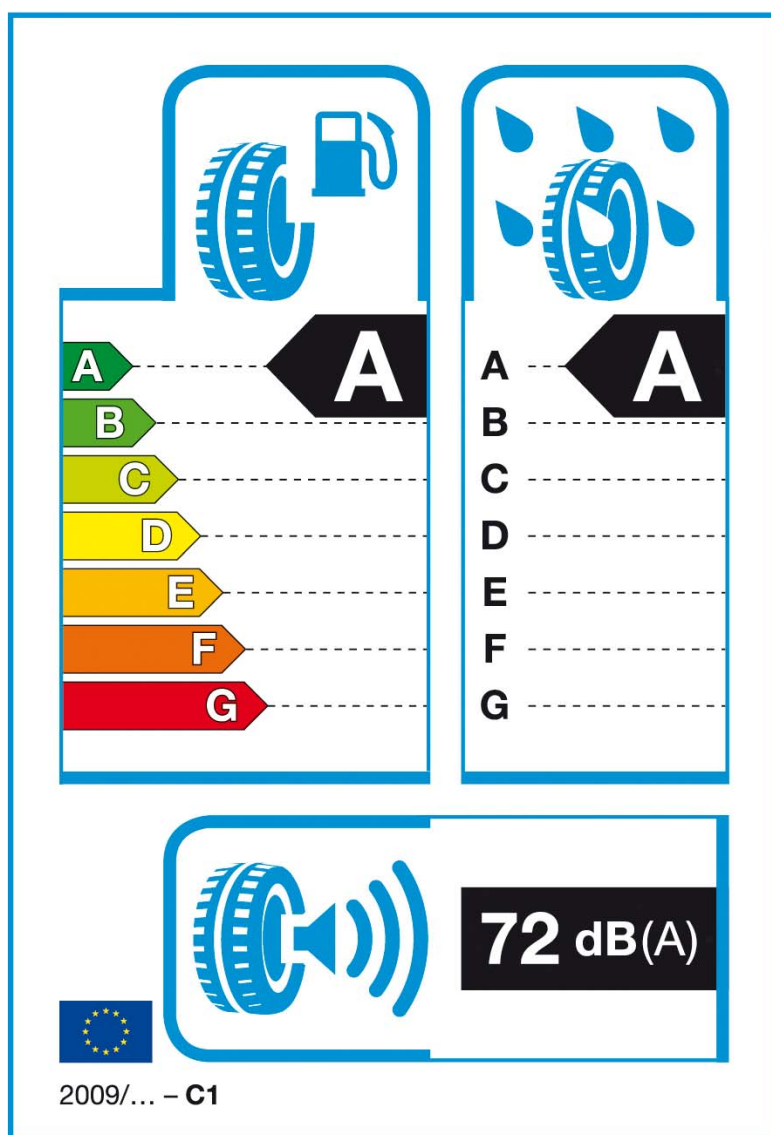
<sup>30</sup> ОВ L 231, 29.8.2008 г., стр. 19.

## Приложение II: Формат на етикета

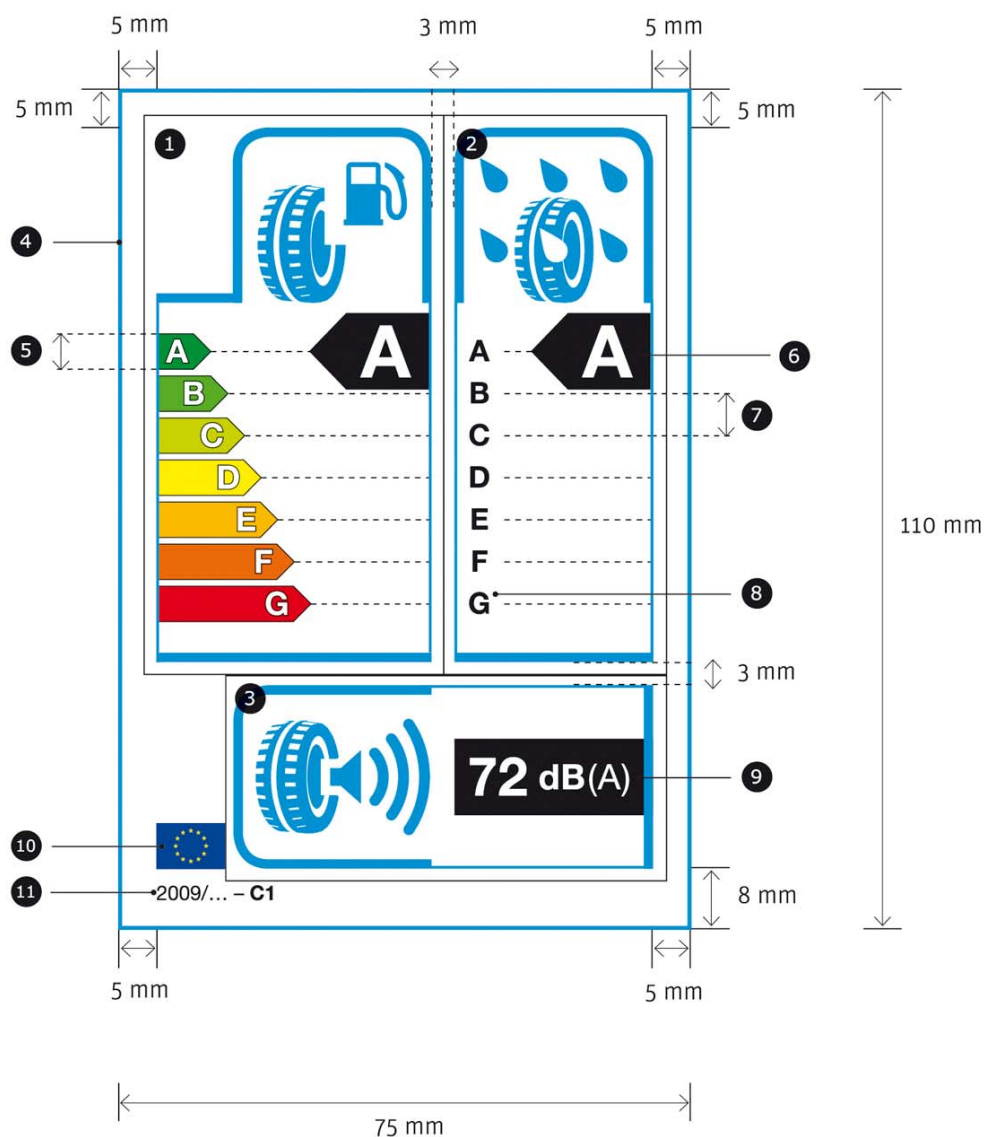
Посоченият в член 4, параграф 1 и член 5, параграф 1 стикер се състои от две части: 1) етикет, отпечатан според описания по-долу формат и 2) поле, в което се представят наименованието на доставчика и серията на гумите, размера на гумата, индекса за капацитет на натоварване, номинална скорост и други технически спецификации (наричано по-долу „поле за търговска марка“).

### 1. Оформление на етикет

1.1 Етикетът, напечатан върху стикера, посочен в член 4, параграф 1 и член 5 параграф 1, трябва да съответства на следната илюстрация:



## 1.2 Спецификации на етикета:



1.3 Етикетът трябва да бъде най-малко 75 мм на широчина и 110 мм на дължина. Ако етикетът е отпечатан в по-голям формат, неговото съдържание въпреки това остава пропорционално на посочените по-горе спецификации.

1.4 Етикетът трябва да отговаря на следните изисквания:

а) цветовете са ЦФЖЧ — циан, фуксин, жълт, черен — според следния пример:  
00-70-X-00: 0 % циан, 70 % фуксин, 100 % жълто, 0 % черно;

б) посочените по-долу номера съответстват на легендата, посочена в раздел 1.2:

❶ *Горивна ефективност*

Пиктограма във формат: широчина: 19,5 мм, височина: 18,5 мм — щрих на рамката на пиктограмата: 3,5 pt, широчина: 26 мм, височина: 23 мм —

рамка за класа: щрих: 1 pt — край на рамката: щрих: 3,5 pt, широчина: 36 мм — цвят: X-10-00-05;

② *Сцепление с влажна повърхност*

Пиктограма във формат: широчина: 19 мм, височина: 19 мм — рамка на пиктограмата: щрих: 3,5 pt, широчина: 26 мм, височина: 23 мм — рамка за класа: щрих: 1 pt — край на рамката: щрих: 3,5 pt, широчина: 26 мм — цвят: X-10-00-05;

③ *Външен шум при търкаляне*

Пиктограма във формат: широчина: 23 мм, височина: 15 мм — рамка на пиктограмата: щрих: 3,5 pt, широчина: 26 мм, височина: 24 мм — рамка за стойността: щрих: 1 pt — край на рамката: щрих: 3,5 pt, височина: 24 мм — цвят: X-10-00-05;

④ *Очертания на етикета: щрих: 1,5 pt — цвят: X-10-00-05;*

⑤ *Скала „А—G“*

– *Стрелки:* височина: 4,75 мм, празно пространство: 0,75 мм, черен щрих: 0,5 pt — цвят:

Y A: X-00-X-00;

Y B: 70-00-X-00;

Y C: 30-00-X-00;

Y D: 00-00-X-00;

Y E: 00-30-X-00;

Y F: 00-70-X-00;

Y G: 00-X-X-00.

– *Шрифт:* Helvetica удебелен 12 pt, 100 % бяло, черен контур: 0,5 pt;

⑥ *Клас*

– *Стрелка:* широчина: 16 мм, височина: 10 мм, 100 % черно;

– *Шрифт:* Helvetica удебелен 27 pt, 100 % бяло;

⑦ *Линии в скалата:* щрих: 0,5 pt, интервал на прекъснатата линия: 5,5 мм, 100 % черно;

⑧ *Шрифт в скалата:* Helvetica удебелен 11 pt, 100 % черно;

⑨ *Стойност на шума*

– *Клетка:* широчина: 25 мм, височина: 10 мм, 100 % черно;

- *Шрифт*: Helvetica удебелен 20 pt, 100 % бяло;
- *Шрифт в клетката*: Helvetica удебелен стандартен за „(A)“ 13 pt, 100 % бяло;

⑩ *Лого на ЕС*: широчина: 9 мм, височина: 6 мм;

⑪ *Позоваване на директивата*: Helvetica стандартен 7,5 pt, 100 % черно;

*Посочване на класа на гумата*: Helvetica удебелен 7,5 pt, 100 % черно;

в) фонът трябва да е бял:

1.5 Класът на гумата („С1“, „С2“ или „С3“) трябва да е указан върху етикета според посочения в илюстрацията от раздел 1.2 формат.

## **2. Поле за търговска марка**

2.1 Към етикета доставчиците трябва да добавят своето наименование, серията на гумите, размера на гумата, индекса за капацитет на натоварване, номиналната скорост и други технически спецификации върху стикера, като цвета, формата и дизайна са произволни, при условие че съотношението между размера на полето за търговска марка и размера на етикета не е по-голямо от 4:5 и публикуваната към етикета информация не противоречи на информацията върху етикета.

### Приложение III

#### Информация, предоставяна в рекламните документи с технически характер

1. Информацията относно гумите се предоставя в следния ред:
  - i) клас на горивна ефективност (буква „А“ — „G“);
  - ii) клас на сцепление с влажна повърхност (буква „А“ — „G“);
  - iii) измерена стойност на външен шум при търкаляне (dB).
2. Информацията трябва да отговаря на следните изисквания:
  - i) да бъде четлива;
  - ii) да бъде ясно разбираема;
  - iii) ако за даден тип гума съществуват различни класове в зависимост от размера или други параметри, то се посочва диапазонът между гумата с най-лоши и тази с най-добри показатели.
3. На своя уебсайт доставчиците осигуряват достъп до:
  - i) обяснение на пиктограмите, отпечатани върху етикета;
  - ii) декларация, в която се подчертава, че реалните икономии на гориво и пътната безопасност зависят в голяма степен от поведението на водача, и по-специално следното:
    - екошофирането може да намали значително разхода на гориво;
    - налягането на гумата следва да бъде редовно проверявано за подобряване на показателите за сцепление с влажна повърхност и горивна ефективност;
    - винаги следва стриктно да се съблюдава спираният път.

#### **Приложение IV: Процедура за проверка**

За всеки тип гуми или група гуми, определени от доставчика, се оценява съответствието на декларираните класове на горивна ефективност и на сцепление с влажна повърхност, както и на декларираната измерена стойност на външен шум при търкаляне; прилага се следната процедура:

- (1) първо се изпитва една гума. Ако измерената стойност отговаря на декларирания клас или на декларираната измерена стойност на външен шум при търкаляне, изпитването е преминало успешно;
- (2) ако измерената стойност не отговаря на декларирания клас или на декларираната измерена стойност на външен шум при търкаляне, се изпитват още три гуми. Средната стойност от измерванията за четирите изпитани гуми, се използва за оценка на съответствието на декларираната информация.