

**BG**

**BG**

**BG**



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 13.11.2008  
SEC(2008) 2861

**РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА**

**Придружителен документ към**

**Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета относно етикетването на гуми по отношение на горивната ефективност и други съществени параметри**

**РЕЗЮМЕ НА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

{COM(2008) 779}  
{SEC(2008) 2860}

# РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

## Придружителен документ към

### Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета относно етикетирането на гуми по отношение на горивната ефективност и други съществени параметри

## РЕЗЮМЕ НА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

### *Обща информация за политиката*

В Плана за действие за енергийна ефективност (COM(2006) 545) Европейската комисия пое задължението да проучи възможностите за изготвяне на предложение за схема за енергийно етикетирание на гуми до 2008 г. **Целта е насърчаване на горивната ефективност на превозните средства посредством пазарна реализация на ефективни от гледна точка на консумацията на гориво гуми<sup>1</sup>.**

Оценката на въздействието е част от интегриран подход за подобряване на горивната ефективност и други съществени параметри. Този подход съчетава ориентирани към предлагането мерки, представляващи определените в законодателството относно типовото одобрение задължителни стандарти (минимални изисквания), и ориентирани към търсенето мерки, представляващи схемата за етикетирание. Предложението за Регламент относно общата безопасност на моторните превозни средства (COM(2008) 316) ще подобри в значителна степен показателите на гумите по отношение на съпротивлението при търкаляне (горивната ефективност), сцеплението с влажна повърхност (пътната безопасност) и външния шум при търкаляне (шума от автомобилния транспорт и здравето) посредством приемането на нови минимални изисквания за тези параметри. Целта на настоящата оценка на въздействието е да оцени възможностите за подпомагане посредством въздействие на пазарните сили на динамичното подобряване на горивната ефективност на гумите над тези минимални изисквания. Оценката ще бъде насочена основно към пазара на резервни части, чийто дял съставлява 78 % от пазара на гуми.

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<sup>2</sup>, докато подобряването на сцеплението с влажна повърхност може да има обратно въздействие върху външния шум при търкаляне. Възможно е както едновременното подобряване на различни показатели на гумата за сметка на по-високи производствени разходи, така и оптимизирането на един параметър в рамките на дадена технология без допълнителен разход, но за сметка на друг параметър.

---

<sup>1</sup> Наричани също „гуми с понижено съпротивление при търкаляне“ (ГПСТ), вж. определението в оценката на въздействието, клетка 1.

<sup>2</sup> Вж. определението в оценката на въздействието, клетка 2.

Съществуват два подхода за справяне с този проблем: 1) минимални изисквания, които гарантират задоволително ниво на безопасност и външен шум при търкаляне и които могат постепенно да стават по-строги, и паралелното етикетирание на гумите, предоставящо информация единствено относно горивната ефективност; 2) или етикетирание на гумите, обхващащо няколко параметъра, предоставяйки стимули за оптимизация на всички параметри над минималните изисквания. Описаните по-долу варианти на политика отразяват тези алтернативи.

#### *Варианти на политика*

- **Вариант 1:** Без действия от страна на ЕС — базов сценарий, включващ предложението за Регламента относно общата безопасност на моторните превозни средства, който поставя нови минимални изисквания за гумите.
- **Вариант 2:** Схема за етикетирание на гуми от клас „C1“<sup>3</sup> въз основа само на един критерий — горивна ефективност, с минимални изисквания относно останалите параметри (сцепление с влажна повърхност и външен шум при търкаляне).
- **Вариант 3:** Схема за етикетирание на гуми от клас „C1“ 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 „C1“ 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 „C1“ (вариант 2, 3 и 4), върху гуми от клас „C2“ и „C3“<sup>4</sup>.
- **Вариант 6:** Икономически инструменти и възлагане на обществени поръчки Този вариант не замества непременно варианти 2—5, а по-скоро би могъл да ги допълни.

**Вариант 1** фокусира вниманието върху настоящите движещи сили за подобряване на съпротивлението при търкаляне (СТ), влияещо върху горивната ефективност, а именно 1) регулаторния натиск, упражняван върху производителите на автомобили, за намаляване на емисиите, отделяни от автомобили, а следователно и на СТ на гумите; 2) определените минимални изисквания за СТ в Регламента относно общата безопасност на моторните превозни средства; и 3) в по-малка степен — нуждите на представителите на сектора на автомобилния транспорт, които желаят да намалят разходите на км. Прогнозата за трансформиране на пазара, базирана на минали тенденции и на тези три движещи сили, показва, че без действия от страна на ЕС пазарната трансформация към ефективни от гледна точка на консумацията на гориво гуми няма да достигне своя пълен потенциал. Това се дължи на съществуването на пазарен провал поради липсата на информация, т.е. потребителите, а често и управителите на големи автомобилни паркове не са в състояние да оценят обективно характеристиките на показателите на

---

<sup>3</sup> Класове „C1“, „C2“ и „C3“ за гуми са определени в COM(2008) 316 и като цяло се отнасят за гуми, монтирани съответно на леки автомобили, лекотоварни превозни средства и тежкотоварни превозни средства (вж. клетка 3).

<sup>4</sup> Вж. бележка под линия 2.

гумите и да съпоставят потенциално по-високата цена на закупуване с икономииите на гориво, реализирани по време на използването на гумите.

**Вариант 2** показва, че схема за етикетиране на гуми, основана само на един критерий — горивна ефективност, вероятно ще насърчи пазарната трансформация към ефективни от гледна точка на консумацията на гориво гуми по по-сполучлив начин в сравнение с варианти 3 и 4. Предоставяната посредством системата за категоризация информация за горивната ефективност на гумите ще бъде най-лесно възприета от потребителите, докато минималните изисквания за сцепление с влажна повърхност и външен шум при търкаляне ще осигурят безопасността на водачите и намаляване на шума от автомобилния транспорт. Сериозен аргумент в подкрепа на минималните изисквания за сцепление с влажна повърхност е, че не може да се допускат компромиси по отношение на безопасността на автомобилния транспорт. От друга страна, в дългосрочна перспектива, минималните изисквания не предоставят стимули за производителите на автомобили за допълнителни инвестиции в НИРД, за да оптимизират онези параметри на гумите, които не се представят върху етикета, тъй като потребителите няма да имат достъп до тази информация.

**Вариант 3** разкрива, че схемата за етикетиране на гуми въз основа на два критерия — горивна ефективност и сцепление с влажна повърхност, може да забави пазарната трансформация към ефективни от гледна точка на консумацията на гориво гуми. Тъй като производствените разходи ще бъдат значително по-високи поради едновременната оптимизация на двата параметъра (например за постигане на характеристики за клас „А“ и по двата показателя), потребителите вероятно ще изберат по-евтините гуми с подобро сцепление с влажна повърхност, оставяйки на заден план горивната ефективност. Ползите за безопасността от по-високите нива на сцепление с влажна повърхност над минималните изисквания е трудно да бъдат оценени. Първо, по отношение на действителните параметри на гумата при спиране на пътя основна роля има взаимодействието между превозното средство и гумата; второ, други параметри, като аквапланинг или поведение в завои, също оказват съществено влияние върху безопасността на автомобилния транспорт<sup>5</sup>; трето, поведението на водача е най-важният фактор при инциденти; и накрая, статистиката и националните бази данни не дават надеждна основа за анализ на връзката между сцеплението с влажна повърхност на гумата и причините за инциденти. С максимална степен на вероятност обаче може да се приеме, че сцеплението с влажна повърхност, в т.ч. подобрението на спирачния път, е от решаващо значение за предотвратяване на инциденти. Оценката на въздействието показва в допълнение, че съществува потенциал за подобряване на сцеплението с влажна повърхност над минималните изисквания. Включването на сцеплението с влажна повърхност ще осигури на производителите сериозни стимули за допълнително оптимизиране на този параметър.

**Вариант 4** показва, че все още има голям пазарен потенциал за по-голямо от минималните изисквания намаляване на външния шум при търкаляне. Тъй като шумът от автомобилния транспорт е вреден и предизвиква здравословни проблеми, включването на външния шум при търкаляне в схемата за етикетиране може да бъде средство за популяризиране на по-тихи гуми и повишаване на осведомеността в съответствие с Директива 2002/49/ЕО относно шума в околната среда. Оценката на

---

<sup>5</sup> Липсата на методи за изпитване на тези параметри не позволява тяхното включване в схемата за етикетиране (вж. клетка 2 от оценката на въздействието).

въздействието показва обаче, че реалният ефект върху поведението на потребителите е неясен, главно тъй като стандартизираните изпитвания могат да измерят само външния шум при търкаляне и не отразяват винаги вътрешния шум, който зависи от специфичното взаимодействие между гума, превозно средство и пътна настилка. Точността на сегашните изпитвания също не гарантира прецизността на схемата за категоризация. Ето защо се предлага да се приложи консенсусен подход, включващ единствено указване върху етикета на измерената стойност на външния шум при търкаляне.

**Вариант 5** осигурява най-високия потенциал за икономии на гориво, тъй като превозните средства на дружествата, осъществяващи автомобилен транспорт, годишно употребяват повече гориво и пропътуват по-голямо разстояние от леките автомобили. Проведените двустранни разговори с управители на автомобилни паркове показаха, че схемата за етикетиране би допринесла за прехода на пазара към по-ефективни от гледна точка на консумацията на гориво гуми: Разлика от 1 кг/т СТ при комплект гуми за камион например съответства на 5 % икономии на гориво (в сравнение със средно 1,5 % при леките автомобили). Към настоящия момент управителите на автомобилни паркове срещат затруднения при обективното сравняване на показателите за горивна ефективност на гумите; т.е. без по-нататъшни действия от страна на ЕС цената и пробегът ще запазят позицията си на първостепенни и едва ли не единствени параметри, които се вземат под внимание при решенията за закупуване.

**Вариант 6** разглежда икономическите инструменти и възлагането на обществени поръчки, които по-скоро представляват допълнителни мерки. Икономическите и пазарни инструменти наистина могат да ускорят промяната на пазара например посредством намаляване на налозите за ефективни от гледна точка на консумацията на гориво гуми и увеличаване — за гумите с най-лоши показатели. Това би подобрило ценовите сигнали чрез добавяне на стойност към външните разходи и ползи. Това може да е ефективно особено по отношение на автомобилните паркове, делът на които в някои държавите-членки достига до 50 % от пазара на леки автомобили, тъй като собствениците на автомобилни паркове не покриват разходите за гориво и поради това може да проявят по-слаб интерес към покупката на ефективни по отношение на потреблението на гориво гуми. Схемата за етикетиране може да бъде приложена и при разработването от страна на градове, дружества и публични органи на проактивни политики относно закупуването.

#### *Заклучение*

Сравнението между вариантите на политика показва, че схемата за етикетиране въз основа на няколко критерия (вариант 4 за гуми от клас „C1“) следва да бъде предпочетен вариант, като се разшири и върху гумите от клас „C2“ и „C3“ (вариант 5). Вариант 5 би донесъл наистина най-голяма полза; при него потенциалът за икономии е от 0,56 до 1,51 млн. тона на година; това съответства на 0,5—1,3 милиона по-малко леки автомобили по пътищата на ЕС (или от 3 % до 8 % от новорегистрираните леки автомобили). По-бавната пазарна реализация на ефективните от гледна точка на консумацията на гориво гуми в сравнение с вариант 2 (схема за етикетиране на гуми въз основа на един критерий) ще бъде компенсирана от повишената безопасност, докато разширяването на схемата за етикетиране върху гуми от клас „C2“ и „C3“ значително увеличава общия размер на икономии на гориво.

*Определяне на класовете на горивна ефективност и на сцепление с влажна повърхност*

При определяне на класовете на горивна ефективност и на сцепление с влажна повърхност трябва да се вземат предвид няколко фактора:

- техническото ниво и технологичният потенциал за подобрене;
- минималните изисквания, заложи в предложението за Регламента относно общата безопасност на моторните превозни средства, които определят най-ниските класове;
- производствени разходи за постигане на съответното ниво горивна ефективност или сцепление с влажна повърхност, което — сравнено със съответните икономии на гориво или повишаване на безопасността — ще посочи нивата на рентабилност, към които от рационална гледна точка се очаква пазарът да достигне;
- прецизността на методите за изпитване, която може да повлияе на обхвата на класовете;
- потенциалът за подходяща продуктова диференциация. Очевидно целта на схемата за категоризация е да предостави стимули както за крайните потребители да закупват по-безопасни и по-ефективни от гледна точка на консумацията на гориво гуми, така и за сектора да предлага на пазара по-безопасни и по-ефективни от гледна точка на консумацията на гориво гуми.

Липсата на методи за изпитване на сцеплението с влажна повърхност на гумите от клас „С2“ и „С3“ не позволява приемането на категоризация според сцеплението с влажна повърхност към настоящия момент. Подчертан бе обаче значителният потенциал за икономия на гориво в тези два пазарни сегмента. Поради това в оценката на въздействието се предвижда в предложението за Директива относно етикетиранието на гуми незабавно да се добавят класове на горивна ефективност за гуми от клас „С2“ и „С3“, последвано, ако е уместно, от разширяване чрез процедура по комитология на категоризацията според сцеплението с влажна повърхност върху тези класове гуми, веднага след утвърждаването на методи за изпитване (според сектора до 2010 г.).

#### *Представяне на информацията*

Начинът на представяне на схемата за етикетиранието ще е от решаващо значение за нейния успех, тъй като за разлика от други продуктови групи като например домакинските уреди потребителите често нямат достъп до гумите. В оценката на въздействието се изтъкват два начина за най-ефективно представяне на информацията:

- Единият е да се осигури достъпността на схемата за етикетиранието (в нейния по-широк смисъл, включващ категоризацията на горивната ефективност и на сцеплението с влажна повърхност, както и измерената стойност на външен шум при търкаляне, без да се публикува непременно в същия формат както върху етикета) чрез електронни приложения и чрез цялата техническа документация, в т.ч. листовки и каталози. Това ще гарантира, че ползвателите и крайните потребители ще имат достъп до тази информация преди вземане на решение за закупуване.
- Вторият начин е да се осигури участието в схемата за етикетиранието на посредници при продажбата. Повечето потребители се доверяват на тях при избор на гуми, използвани за замяна. Следователно от решаващо значение е да се осигури лесният достъп до етикета на всички посредници при продажбата. Тъй като всички те вече

използват поставяните сега от производителите стикери върху гумите, като работен инструмент за лесно избиране на правилната търговска марка, размер и индекс за капацитет на натоварване, се предлага върху тези стикери да се прибави етикетът, като се постави на добре видимо място. В съответствие с принципа за пропорционалност на разходите, информацията върху етикета ще бъде предоставяна посредством пиктограми, за да не е необходим превод в зависимост от страната, за която се доставят гумите. Тъй като гумите се произвеждат в малко фабрики, от които се извършват доставки за всичките 27 държави-членки на ЕС, преводът на стикерите би предизвикал непропорционални логистични разходи.

И двете разпоредби изискват незначителни разходи, тъй като средствата за комуникация и стикерите вече съществуват.

#### *Разходи, свързани с предложението*

Оценката на въздействието показва, че свързаните с предложението разходи биха представлявали незначителна част спрямо обичайните разходи, свързани с транспонирането на директива в националното законодателство. За да бъде намалена административната тежест за сектора, ще бъдат използвани същите изпитвания, като определените в законодателството относно типовото одобрение. Самостоятелното деклариране следва също да намали разходите, свързани с изпитването, които бяха оценени в най-неблагоприятния случай на около 0,03 EUR за гума.

Етикетирането на гуми не би следвало да причини поскъпване на гумите. 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 параметрите на гумата, за да не се осъществява само ценова конкуренция.