ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 24.6.2026 г.
COM(2026) 326 final

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

Доклад относно прилагането на Регламент (ЕС) 2020/740 относно етикетирането на гуми по отношение на горивната ефективност и други параметри

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Политика и правен контекст

Гумите са ключов компонент на всяко пътно превозно средство. Съпротивлението при търкаляне на гумите оказва пряко влияние върху консумацията на енергия на превозното средство. Следователно стимулирането на търсенето, както и разработването и производството на по-ефективни гуми, могат да доведат до намаляване на разходите за гориво, емисиите и вноса на изкопаеми горива — или да увеличат пробега на електрическите превозни средства чрез намаляване на необходимата електроенергия на изминат километър. Първият официален акт на ЕС относно ефективните от гледна точка на разхода на гориво гуми беше приет вследствие на петролната криза от 1973 г., като в него се препоръчваше държавите членки „да насърчават монтирането на радиални гуми на всички превозни средства, включително тежкотоварните превозни средства“ [1].

Петдесет години по-късно радиалните гуми се превърнаха в стандартна технология, но пътният транспорт все още представлява значителна част от общото крайно енергийно потребление в ЕС (около една четвърт), а по-голямата част от тази енергия все още се произвежда от нефт. Междувременно иновациите в конструкцията и материалите на гумите позволиха постигането на още по-голяма ефективност. Според оценките замяната на гуми с високо съпротивление при търкаляне с гуми с ниско съпротивление би могла да намали средната консумация на енергия на леките автомобили с около 2 % [2]. При тежкотоварните превозни средства съпротивлението при търкаляне на гумите е далеч по-важно, а потенциалът за повишаване на ефективността е по-голям: съпротивлението при търкаляне оказва влияние върху консумацията на енергия при до една трета при дизеловите камиони и при над половината при по-ефективните електрически камиони[3].

Същевременно друг параметър на гумите — сцеплението с влажна пътна настилка — е от критично значение за безопасността, тъй като то определя спирачния път на превозното средство. Сцеплението с влажна пътна настилка и съпротивлението при търкаляне са противоречащи си количествени показатели, и когато клиентите трябва да изберат какъв тип гуми да закупят, може да се наложи да правят компромис между безопасността и енергийните показатели. Поради това, за да могат да вземат обосновани решения за покупка, потребителите следва да разполагат с информация и за двата параметъра. За тази цел първият регламент на ЕС относно етикетирането на гумите (наричан по-нататък РЕГ) беше приет през 2009 г. и преразгледан през 2020 г. Етикетите на гумите предоставят лесноразбираема информация, която има за цел да стимулира търсенето на по-качествени гуми и конкуренцията при предлагането им.

([1]) 76/494/ЕИО: Препоръка на Съвета от 4 май 1976 г. относно рационалното използване, чрез по-добри навици при шофиране, на енергията, консумирана от пътните превозни средства, ОВ L 140, 28.5.1976 г., стр. 0014—0015.

([2]) Zacharof N., Fontaras G., Ciuffo B., Tsiakmakis S. et al. Review of in use factors affecting the fuel consumption and CO_2 emissions of passenger cars (Преглед на експлоатационните фактори, които оказват влияние върху разхода на гориво и емисиите на CO_2 при леките пътнически автомобили); Съвместен изследователски център, 2016 г.

([3]) Hyttinen, Jukka et a. Effect of Ambient and Tyre Temperature on Truck Tyre Rolling Resistance, International Journal of Automotive Technology, Nov. 2022 (Влияние на температурата на околната среда и на гумите върху съпротивлението при търкаляне на гумите на камиони), International Journal of Automotive Technology, ноември 2022 г.).

Правните основания на РЕГ са членове 114 и 194 от Договора за функционирането на Европейския съюз. В обхвата на регламента са включени гуми за пътнически пътни превозни средства (C1), гуми за микробуси и лекотоварни камиони (C2), както и гуми за тежкотоварни камиони и автобуси (C3) [4]. РЕГ работи в съответствие с минималните изисквания за показателите, определени в други нормативни актове. В законодателството за одобряване на типа, и по-специално в Правило № 117 на ИКЕ на ООН, се определят най-важните минимални стандарти за показателите на гумите, пуснати на пазара на ЕС, по отношение на съпротивлението при търкаляне, сцеплението с влажна пътна настилка, шума, сцеплението върху сняг и сцеплението върху лед. Съответните минимални стандарти за показателите са определени и в Правила № 30 (гуми от клас C1), № 54 (гуми от класове C2 и C3) и № 172 (регенерирани гуми) на ИКЕ на ООН. Въпреки че все още не е прието законодателство на ЕС в областта на екопроектирането на гумите, те са включени в работния план за периода 2025—2030 г. относно екопроектирането и енергийното етикетиране [5].

1.2. Основни промени в преразгледаната през 2020 г. версия на Регламента относно етикетирането на гуми

Основните промени, въведени с преразглеждането от 2020 г., бяха следните:

- да се приведат стилът и форматът на етикета в съответствие с по-познатия енергиен етикет;
- да се намали броят на класовете на показателите от седем (A–G) на пет (A–E) както за съпротивлението при търкаляне (енергийна ефективност), така и за сцеплението с влажна пътна настилка (безопасност), тъй като с по-строгите изисквания за одобряване на типа на ИКЕ на ООН се забрани използването на гуми, попадащи в класовете с най-лоши показатели върху етикета;
- да се изисква регистрация на всеки тип гума в Европейския регистър за енергийното етикетиране на продуктите („EPREL“) [6];
- да се повиши осведомеността на потребителите относно етикета на гумите чрез завишаване на изискванията за показването му на потребителите;
- да се упълномощи Комисията да приема определени промени чрез делегирани актове.

1.3. Обхват на настоящия доклад

С член 15 от РЕГ от Комисията се изисква да изготвя оценка на регламента и да представя доклад до Европейския парламент, Съвета и Европейския икономически и социален комитет. В доклада трябва да се направи оценка доколко ефективно настоящият регламент и делегираните актове, приети в съответствие с него, са довели до това крайните ползватели да избират гуми с по-добри показатели, като се преценява отражението … върху стопанската дейност, потреблението на гориво, безопасността, емисиите на парникови газове, осведомеността на потребителите и дейностите по надзор на пазара. В доклада се оценяват също разходите и ползите от задължителните независими проверки, извършвани от трети страни, на

([4]) Гумите за повишена проходимост, строителство, селско стопанство или за двуколесни и триколесни превозни средства не попадат в обхвата на настоящия документ, тъй като аспектите, свързани с горивната ефективност или безопасността, не са от значение.

([5]) COM(2025) 187 final.

([6]) https://eprel.ec.europa.eu/.

информацията, изложена върху етикета на гумите, като се взема предвид натрупаният опит по отношение на по-широката рамка, предоставена с Регламент (ЕО) № 661/2009“.

В настоящия доклад се поставя ударение върху следните теми:

- осведоменост, разбиране и използване от страна на потребителите;
- развитие на пазара;
- делегирани актове;
- надзор на пазара и правоприлагане;
- проверка и изпитване от трети страни;
- привеждане на изпитвателните машини в съответствие;
- проблеми, установени в хода на изпълнението.

Някои аспекти са анализирани в рамките на оценката на въздействието, придружаваща предложението за сборен пакет от мерки за опростяване на законодателството относно енергийноефективните продукти, което беше прието успоредно с настоящия доклад и съответния анализ и въз основа на тях. Успоредно с настоящия доклад се приема отделен доклад относно прилагането на Регламента за енергийното етикетиране (Регламент (ЕС) 2017/1369).

1.4. Аналитична основа

Настоящият доклад се основава на няколко източника на данни и информация, сред които:

- проучване сред потребители и търговци на гуми и моторни превозни средства [7];
- Данни от EPREL за регистрацията на гуми;
- информация от заинтересованите страни и компетентните органи, включително чрез дейността на различни работни групи, сред които Групата за административно сътрудничество (AdCo) за етикетирането на гуми [8] и Експертната група за хармонизиране на лабораторната процедура за привеждане в съответствие на измерването на съпротивлението при търкаляне на гумите [9];
- Информационната и комуникационна система за надзор на пазара (ICSMS)[10];
- други обществено достъпни анализи и ресурси.

2. ПРЕРАБОТЕН ЕТИКЕТ НА ГУМИТЕ

В проучване за преглед от 2018 г. [11] се установи, че етикетът на гумите не е реализирал пълния си потенциал, тъй като крайните ползватели не са били добре запознати с неговото съществуване и той не се е прилагал по подходящ начин от

([7]) Проучване относно разбирането от страна на потребителите на етикета на ЕС за гуми, който се прилага от 1 май 2021 г.

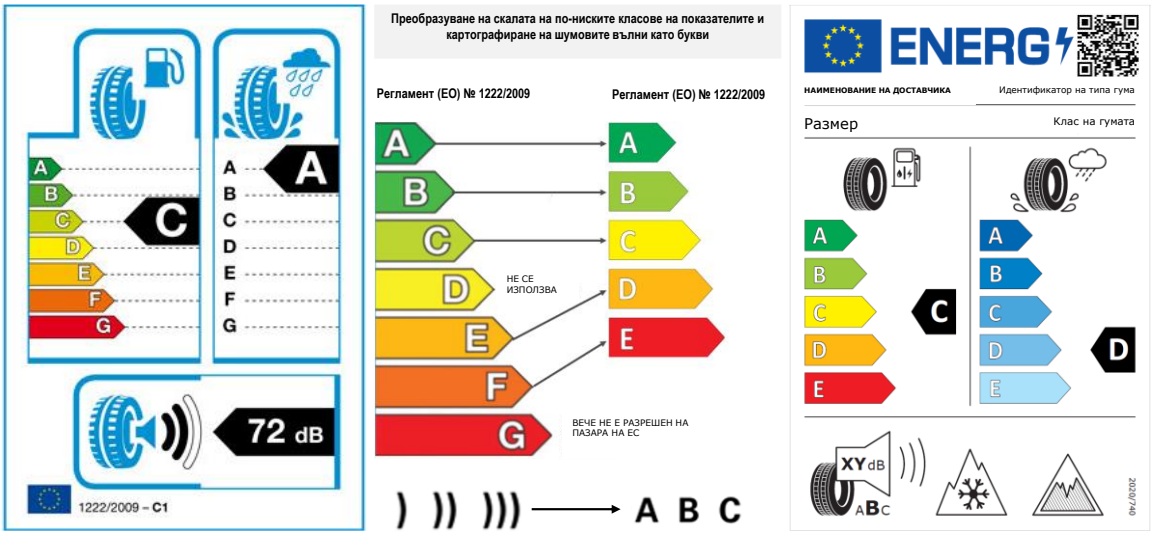
([8]) Списък на групите за административно сътрудничество.

([9]) https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=bg&groupID=2519.

([10]) ICSMS.

([11]) https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1460-Evaluation-and-potential-revision-of-the-EU-tyre-labelling-scheme_bg.

органите за надзор на пазара. В проучването също така беше установено, че някои свойствени фактори пречат на успешното използване на етикета, като например подвеждащо подразделение на класовете на показателите, неточна и непълна информация, както и липса на доверие в това, което някои от анкетираните считат за собствена декларация.



СТАР ЕТИКЕТ **НОВ ЕТИКЕТ**

Фигура 1. Илюстрация на оригиналния етикет на гумата (2012 г.) и на актуализирания (нов) етикет (2021 г.).

Актуализираното законодателство в областта на екопроектирането на гумите се прилага от 1 май 2021 г. Figure 1 Прави се съпоставка на оригиналния и преработения етикет. В новия етикет са включени няколко нови функции:

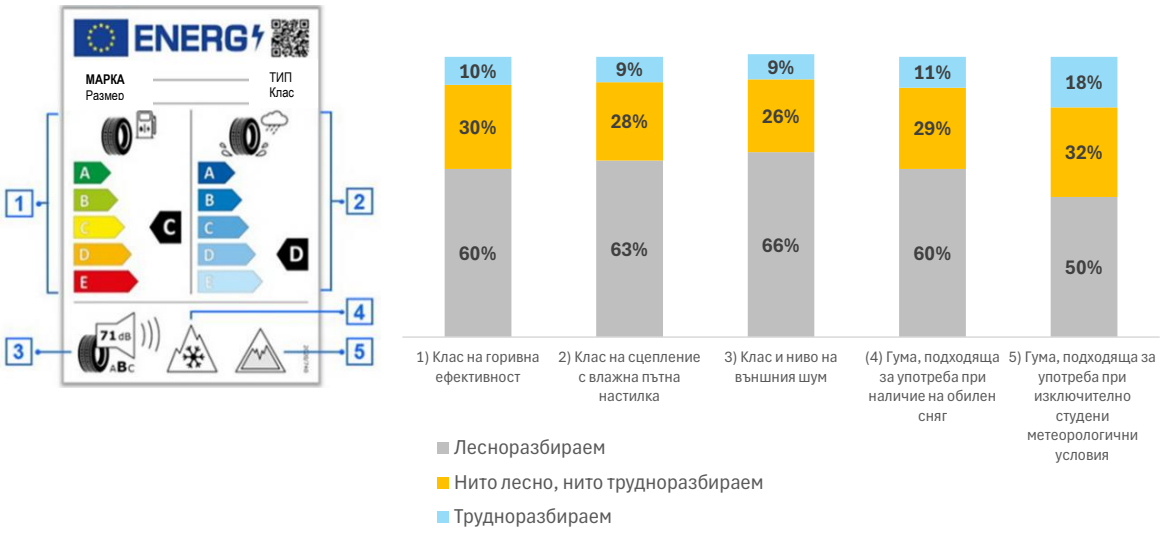
- Съпротивление при търкаляне. Най-ниските класове бяха преобразувани и превърнати в класове D и E. По този начин беше премахнат празният клас D за гуми от клас C1 и C2 [12]. За всеки тип гума беше запазен същият диапазон от стойности.
- Сцепление с влажна пътна настилка. Класовете на етикетите бяха преобразувани, а празният клас D беше премахнат. Към скалата за сцепление с влажна пътна настилка бяха добавени сини стрелки (напомнящи вода), за да се разграничат аспектите, свързани с безопасността, от тези, свързани с енергията.
- Външен шум при търкаляне. Обозначаването на класа беше приведено в съответствие с това на други енергийни етикети чрез използване на буквена скала. Нивото на шума беше посочено в децибели (както при другите етикетирани продукти) и беше запазена пиктограмата със звукови вълни.
- Бяха добавени две нови пиктограми за гуми, чийто тип е одобрен за използване в сурови условия при наличието на обилен сняг и силно заледяване [13].

([12]) За гумите от клас C3 не беше определен празен клас, като за тях така или иначе нямаше задължение за изобразяване на етикет.

([13]) Не е посочена квалификация за клас за сцеплението със сняг и лед, тъй като методът на изпитване (спиране върху заснежен или заледен път) не осигурява достатъчно точни и възпроизводими резултати.

3. Осведоменост, използване и разбиране на етикета на гумите от страна на потребителите

Разбирането на етикета на гумите от страна на потребителите беше проверено чрез проучване сред потребителите. Основните констатации са обобщени по-долу:



Фигура 2. Самооценка на разбирането от страна на потребителите на елементите на етикета на гумите (базова линия = всички анкетирани (n=4590).

Както е показано на фигура 2, повечето **потребители** смятат, че етикетът на гумите е лесен за разбиране. Само 9—18 % посочват, че изпитват затруднения с някой конкретен елемент. Голяма част от тях считат, че всички настоящи елементи на етикета са важни, особено сцеплението с влажна пътна настилка (94 %). По-голямата част (78 %) смятат, че обемът информация върху етикета е подходящ. Други параметри, които понастоящем не са посочени върху етикета, като например пробегът, бяха оценени като също толкова или дори по-важни. Шумът и изпускането на пластмасови микрочастици се считат за по-маловажни или за фактори, които не оказват влияние върху избора на потребителите [(14)].

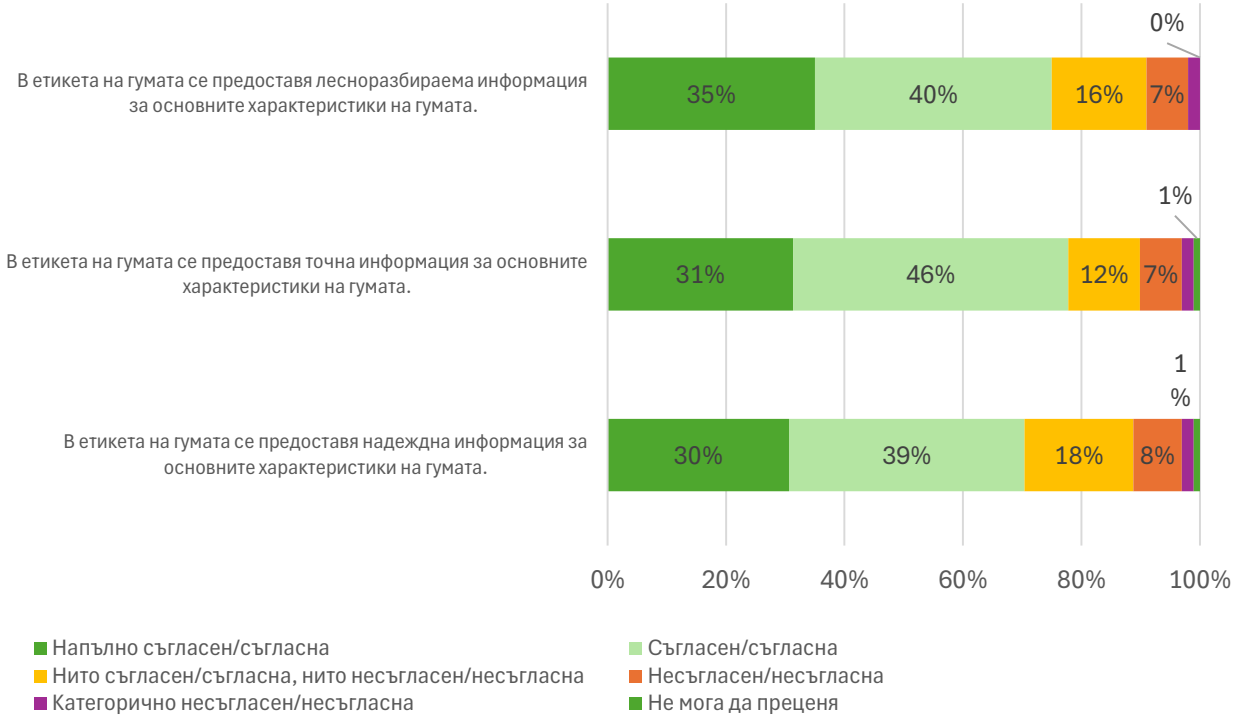
В проучването се потвърдиха резултатите от проучване от 2019 г. [(15)] и се установи, че етикетът е изиграл важна роля при ориентирането на потребителите и професионалните купувачи, които го проверяват. Около 80 % от анкетираните и в двете групи заявиха, че етикетът им е помогнал да изберат по-ефективни или по-безопасни гуми.

Търговците и дистрибуторите на гуми са запознати с етикета и като цяло го оценяват положително. Това обаче невинаги намира израз в далновидно използване по време на продажбите. Половината от анкетираните търговци заявяват, че обсъждат етикета само ако потребителят ги подкани за това. Един от всеки шест от тях убеждава клиентите да не се доверяват на етикета, като посочва, че той се основава единствено на собствената декларация; вместо това те основават своите

(14) Това не е изненадващо и потвърждава, че решението за покупка се влияе от аспекти, които могат да се изразят като парични икономии или като по-голяма безопасност.

(15) Проучване за оценка на разбирането на етикетите на гумите от страна на потребителите https://data.europa.eu/doi/10.2833/210444.

препоръки на маржовете на печалбата, отстъпките, стимулите, наличността на стоката или бюджета на клиентите.



Фигура 3. Възприемане на етикета на гумите от страна на търговците и дистрибуторите на гуми (базова линия = всички анкетирани (n=201).

Около половината от **търговците на моторни превозни средства** не виждат смисъл да включват етикети на гумите за всички налични варианти в офертите за покупка на автомобили поради слабия интерес от страна на клиентите в момента на продажбата или поради факта, че клиентът няма възможност да направи избор [16]. Вследствие на това тези търговци считат, че настоящите изисквания са непропорционално обременяващи и предлагат в офертите за покупка да се разреши използването на по-малък или опростен вариант на етикета [17].

Уебсайтът на EPREL се признава за ценен източник на допълнителна информация от потребителите, професионалните купувачи и търговците и дистрибуторите, които са запознати с него, въпреки че действителното му използване изглежда ограничено. Въпреки това в момента в базата данни липсва информация за някои важни параметри [18]. Някои търговци отбелязаха, че EPREL улеснява работата им, тъй като намалява тяхната зависимост от доставчиците по отношение на информацията. Някои търговци разполагат с интегрирани приложно-програмни интерфейси за свързване на уебсайтовете им директно с EPREL, което позволява автоматичното

([16]) С изключение на луксозните автомобили или продажбите за дипломатически цели, гумите, монтирани на автомобила, зависят от партидата гуми, която е налична по време на сглобяването на автомобила в завода. Някои търговци на автомобили могат да се съгласят да заменят колелата, ако това е възможно и като изключение в знак на любезност към клиента.

([17]) Например просто индикация със стрелка за класа.

([18]) Например понастоящем за гумите от клас C1 не е задължително да се посочва коя от регистрираните гуми е произведена съгласно спецификациите на превозното средство на ПОО, а за гумите от клас C3 — кои са предназначени за задвижващия, управляемия или свободно въртящия се мост, или кои са за градско ползване или ползване на дълги разстояния и т.н.

показване на етикетите на гумите и продуктовите информационни листове на съответния език.

4. РАЗВИТИЕ НА ПАЗАРА

Технологичният напредък позволи едновременното подобряване на съпротивлението при търкаляне и сцеплението с влажна пътна настилка, а с паралелното законодателство на ИКЕ на ООН беше забранена употребата на гуми, които биха попаднали в класове F и G на съпротивление при търкаляне. Тази тенденция продължава, и по-специално що се отнася до гумите от клас C1, изискванията на правилата на ИКЕ на ООН няма да позволят пускането на пазара на нови гуми от клас E, както и на повечето гуми от клас D. В резултат на това настоящата скала предлага по-малко разграничение при вземане на решение за покупка и по-слаб конкурентен стимул за въвеждане на иновации от страна на производителите. По същия начин, що се отнася до шума, всички гуми, са били от класове A и B още преди влизането в сила на регламента.

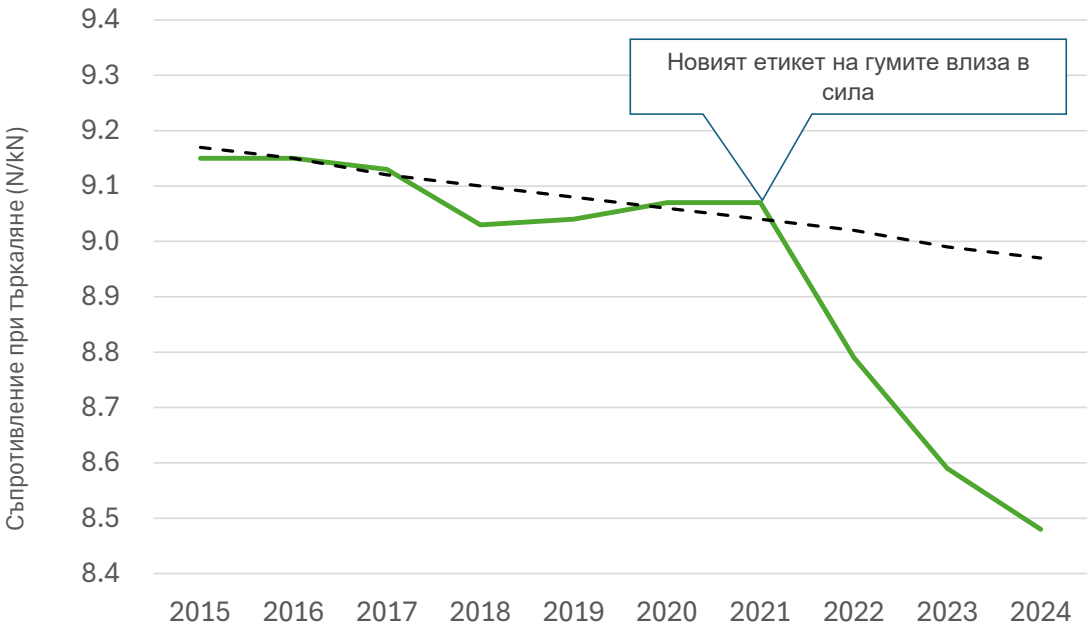
Съгласно РЕГ от доставчиците се изисква да регистрират гумите в EPREL, преди да ги пуснат на пазара. Към 2025 г. в EPREL бяха регистрирани почти 230 000 типа гуми: 81 % от клас C1, 10 % от клас C2 и 9 % от клас C3. Параметрите на тези регистрации са представени по-долу.

4.1. Гуми от клас C1

4.1.1. Съпротивление при търкаляне

На фигура 2 е показано приблизителното средно съпротивление при търкаляне на гумите от клас C1, изчислено въз основа на класовете, посочени върху етикета, и датата на пускане на пазара [19]. Прекъснатата линия показва екстраполирания сценарий „продължаване на обичайната практика“ до 2024 г., въз основа на моделите, регистрирани в EPREL от 2015 г. до 2021 г., като се отбелязва умерен напредък по отношение на новите типове гуми, пуснати на пазара.

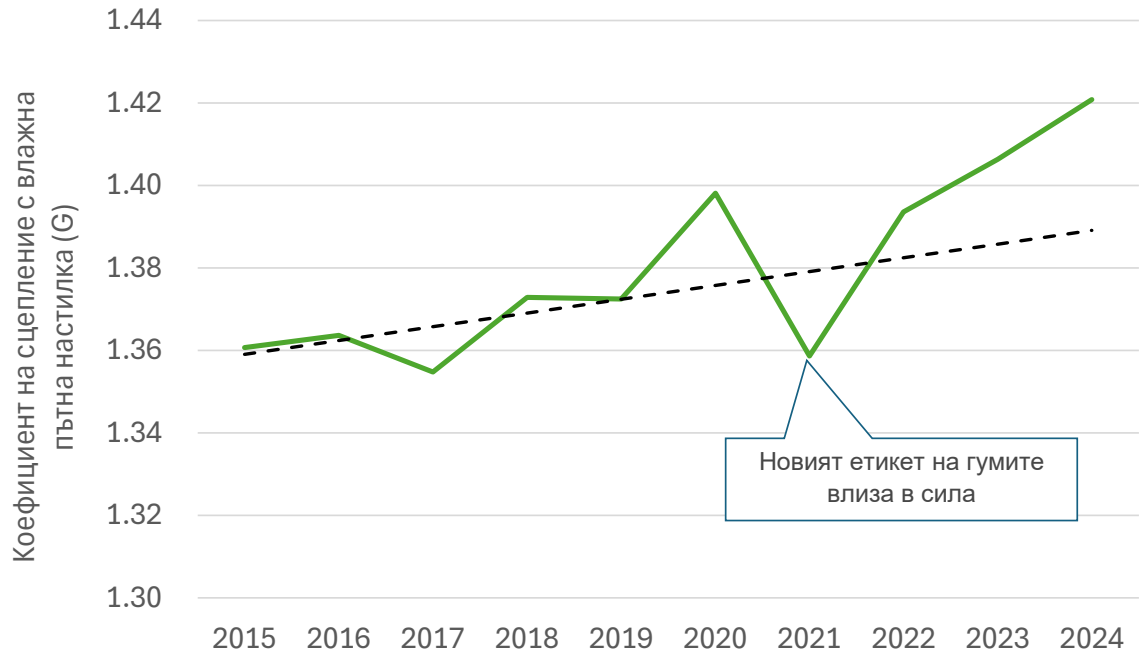
([19]) За разлика от всички други нормативни актове за етикетиране на продукти, с РЕГ не се изисква посочването на действителната стойност на параметъра, определящ класа на съпротивление при търкаляне и сцепление с влажна пътна настилка, а само тази за шума.



Фигура 4. Съпротивление при търкаляне на гумите от клас C1

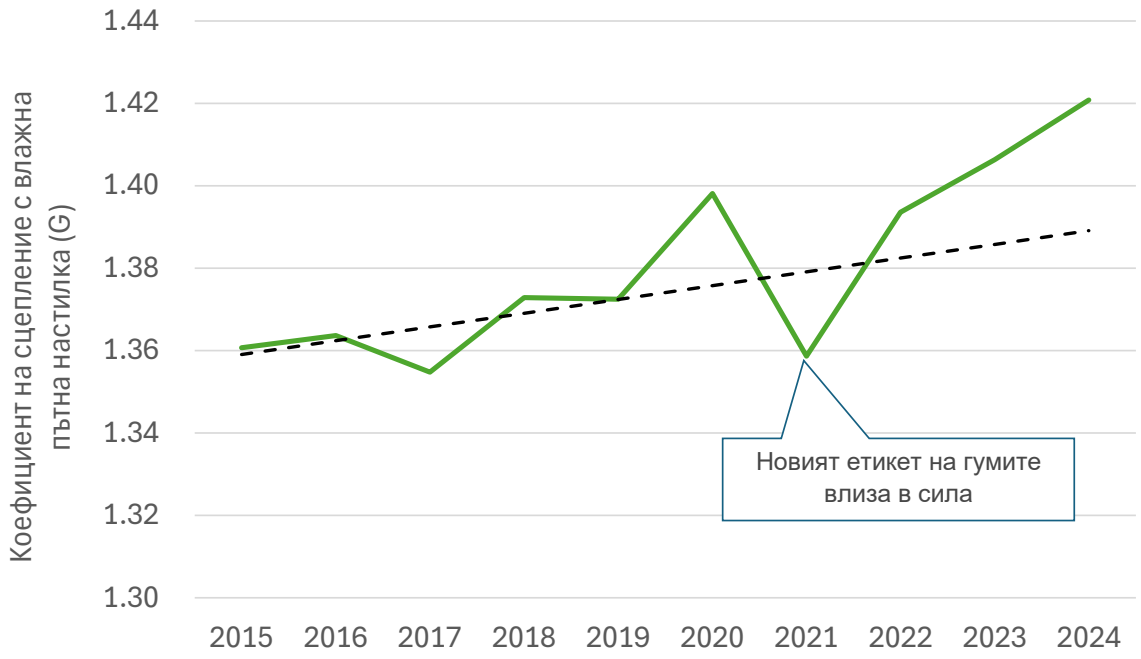
Средното съпротивление при търкаляне на новите гуми, пуснати на пазара от 2021 г. насам, изглежда се е подобрило значително [20]. Смята се, че от 2021 г. насам съпротивлението при търкаляне на гумите от клас C1 е намаляло с 5,1 % в сравнение със сценария „продължаване на обичайната практика“.

4.1.2. Сцепление с влажна пътна настилка



([20]) Използват се претеглени процентни стойности за средния клас на етикета, тъй като съгласно регламента от доставчиците не изисква да въвеждат коефициента на съпротивление при търкаляне в EPREL, а само свързания с него клас.

На Figure 5 е показана приблизителната средна стойност за сцеплението на гумите от клас C1 с влажна пътна настилка. Макар и в по-малка степен, изглежда, че показателите за сцепление с влажна пътна настилка също са се подобрили в сравнение със сценария „продължаване на обичайната практика“ при гумите, пуснати на пазара след 2021 г. [21].



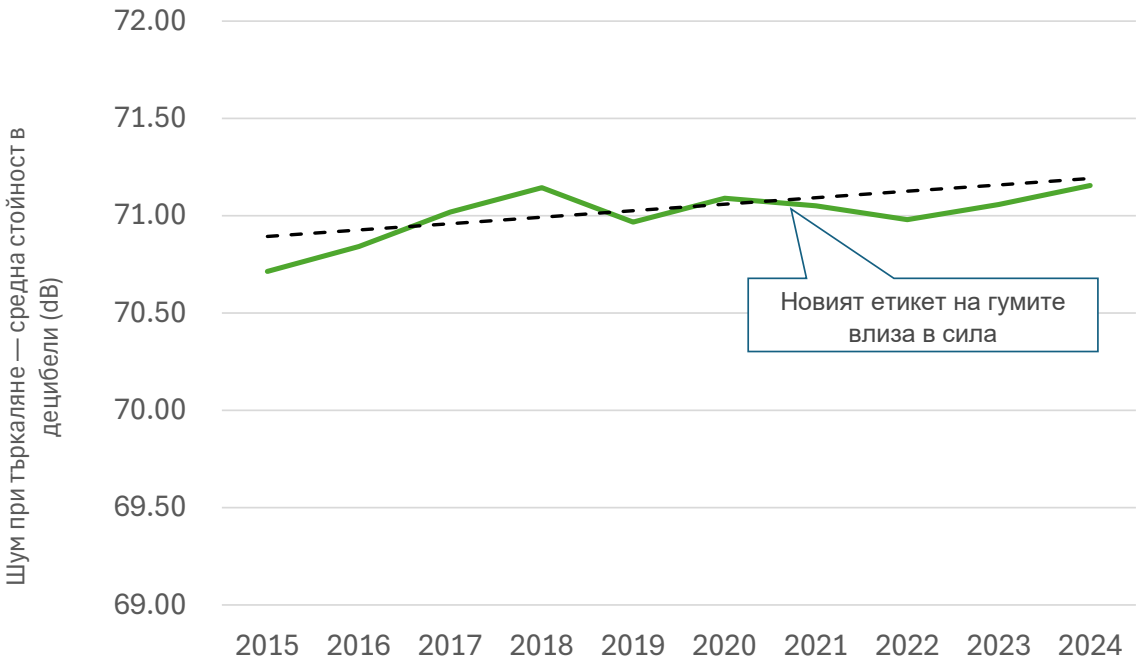
Фигура 5. Сцепление на гумите от клас C1 с влажна пътна настилка.

Смята се, че е постигнато подобрение от около 2,4 % в сцеплението с влажна пътна настилка в сравнение със сценария „продължаване на обичайната практика“. Това води до по-къс спирачен път върху мокър път.

4.1.3. Външен шум при търкаляне

Figure 6 Показана е приблизителната средна стойност на външния шум, изчислена въз основа на обявената стойност. Шумът се е увеличил леко само до 2018 г., вероятно в резултат на компромиса със сцеплението с влажна пътна настилка (което се е подобрило значително) и на тенденцията към използване на гуми с по-голямо отношение височина/широчина при новите модели автомобили. Не се наблюдава забележимо отклонение от сценария „продължаване на обичайната практика“.

([21]) Въз основа на претеглените процентни стойности на средния клас на етикета, тъй като доставчиците не са задължени да въвеждат коефициента на сцепление с влажна пътна настилка в EPREL, а само класа, свързан с него.



Фигура 6. Външен шум при търкаляне на гумите от клас C1.

4.2. Гуми от класове C2 и C3

При гумите от класове C2 и C3 бяха установени тенденции, сходни с тези при гумите от клас C1. При гумите от клас C3 беше отбелязано подобрение на съпротивлението при търкаляне с около 7,3 % в сравнение със сценария „продължаване на обичайната практика“. Възможно е и други фактори да са допринесли за отбелязания напредък, както е видно от данните в EPREL. Повишеното внимание към безопасността и по-големият дял на електрически превозни средства по пътищата вероятно са допринесли за подобряването на съпротивлението при търкаляне [22].

Въпреки че съпротивлението при търкаляне, сцеплението с влажна пътна настилка и шумът са обратно зависими параметри, е възможно и трите да бъдат подобрени едновременно. През 2025 г. няколко производители предлагаха гуми от клас A за всичките три показателя.

Дял на новите модели: 5—10 % > 10 %

C1		Съпротивление при търкаляне					
	2015 г.	A	B	C	D	E	
Сцепление с влажна пътна	A	0,0 %	0,5 %	2,0 %	2,3 %	0,0 %	4,8 %
	B	0,0 %	1,9 %	**19,8 %**	**11,6 %**	0,7 %	34,0 %
	C	0,0 %	0,5 %	**21,0 %**	**22,5 %**	2,5 %	46,6 %

([22]) Що се отнася до камионите, формулата за изчисляване на емисиите на CO_2 от автомобилния парк съгласно законодателството относно EURO IV включва коефициента на съпротивление при търкаляне на гумите на производителя на оригинално оборудване (при дизеловите камиони съпротивлението при търкаляне на гумите съставлява 30—40 % от консумацията на енергия). При електрическите камиони този дял е по-висок поради високия КПД на електродвигателя, като набляганието върху енергийната ефективност остава непроменено.

	D	0,0 %	0,1 %	2,6 %	**9,6 %**	0,7 %	12,9 %	
	E	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,8 %	0,7 %	1,7 %	
		0,0 %	3,0 %	45,7 %	46,7 %	4,6 %		

	C1	**Съпротивление при търкаляне**						
	2020 г.	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**		
Сцепление с влажна пътна настилка	**A**	0,7 %	1,7 %	**7,5 %**	2,9 %	0,0 %	12,8 %	
	B	1,4 %	2,4 %	**18,9 %**	**16,4 %**	0,9 %	40,0 %	
	C	0,1 %	0,7 %	**11,2 %**	**23,6 %**	0,5 %	36,1 %	
	D	0,0 %	0,2 %	1,4 %	**6,6 %**	0,5 %	8,7 %	
	E	0,0 %	0,3 %	0,7 %	0,3 %	1,2 %	2,4 %	
		2,2 %	5,3%	39,6 %	49,8 %	3,2 %		

	C1	**Съпротивление при търкаляне**						
	2024 г.	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**		
Сцепление с влажна пътна настилка	**A**	1,1 %	**5,1 %**	**9,5 %**	3,6 %	0,0 %	19,4 %	
	B	2,2 %	**6,6 %**	**24,9 %**	**7,7 %**	0,6 %	42,1 %	
	C	0,3 %	1,3 %	**17,6 %**	**7,5 %**	0,4 %	27,2 %	
	D	0,2 %	0,6 %	3,7 %	4,9 %	0,5 %	9,9 %	
	E	0,0 %	0,1 %	1,1 %	0,1 %	0,1 %	1,4 %	
		3,9 %	13,8 %	56,8 %	23,9 %	1,6 %		

Фигура 7. Развитие на съпротивлението при търкаляне и сцеплението с влажна пътна настилка при гуми от клас C1.

Figure 7 Показано е как са се изменяли съпротивлението при търкаляне и сцеплението с влажна пътна настилка през последното десетилетие. В таблиците е описан относителният дял на моделите гуми през 2015 г., 2020 г. и 2024 г. при всяка комбинация от параметрите.

През този период моделите, пуснати на пазара, се изместват към горния ляв ъгъл, като едновременно с това се подобряват съпротивлението при търкаляне и сцеплението с влажна пътна настилка. Най-големият сегмент преминава от комбинация от клас D за съпротивление при търкаляне и клас C за сцепление с влажна пътна настилка през 2015 г. и 2020 г. съответно към комбинация от клас C и клас B през 2024 г.

5. ДЕЛЕГИРАНИ АКТОВЕ

С член 13 от РЕГ на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове за:

- въвеждане на нови изисквания за информация за регенерирани гуми;
- включване на параметри или изисквания за информация относно износването на гумите и пробега;
- адаптиране на други аспекти към технологичния напредък.

5.1. Регенерирани гуми

Регенерираните гуми са износени гуми, които се преработват чрез подмяна на износения протектор с нов, за да им се даде втори или дори трети живот. Регенерирането води до намаляване на използваните материали и енергия, както и на свързаните с тях емисии на ПГ, с близо две трети. През 2022 г. три браншови организации — ETRMA, ETRTO и BIPAVER — внесоха предложение до Комисията [23] за въвеждане на етикети за регенерираните гуми от клас C3. Комисията проведе предварително техническо проучване и започна да изготвя аналитичната основа за предложение. Проведени са консултации със заинтересованите страни и работата продължава.

5.2. Износване и пробег

Както е посочено в глава 3 и както показват резултатите от две проучвания сред потребителите в много държави, наличието на показател за потенциалния полезен експлоатационен срок (или „пробег“) на гумите би стимулирало интереса на клиентите към етикета на гумите: заедно със съпротивлението при търкаляне, това е показател за икономии, който потенциално може да компенсира по-високата първоначална покупна цена на резервните гуми. Доскоро не съществуваше подходящ метод за изпитване за целите на измерване на износването и пробега на гумите и поради това Комисията не беше в състояние да предприеме действия за въвеждане на изисквания за информация (съгласно член 13, параграф 3).

В момента се работи в рамките на специално създадената Работна група по износването на гуми към ИКЕ на ООН [24] за определяне на методи за изпитване на износването на гуми от класове C1, C2 и C3. В изпитването на износване на гуми от клас C1 на ИКЕ на ООН [25] се включени две методики: метод с конвой от пътни превозни средства, провеждан при ограничени метеорологични и климатични условия, и метод с барабан в закрито помещение [26]. Първото изпитване обхваща разстояние от 8000 km по отворени за обществено ползване пътища[27] . Работата по

([23]) Ще се използва същият метод като използвания при новите гуми.

([24]) https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=160694352.

([25]) GRBP 83, (WP.29/GRBP) Работна група по шума и гумите (83-та сесия) | ИКЕ на ООН е спомагателен орган на Световния форум за хармонизация на регулаторната уредба за превозните средства.

([26]) По-бързият, по-възпроизводимият и по-малко замърсяващият метод за изпитване в закрити помещения, подобен на изпитванията, използвани за измерване на съпротивлението при търкаляне, който спестява месеци на производителите на гуми при въвеждането на нови типове гуми.

([27]) 25 % градски пътища, 25 % регионални пътища и 35 % магистрали, при три нива на температурата, между 5 °C и 25 °C. Основаното на конвой изпитване поставя предизвикателства пред ОНП по отношение на повторяемостта и финансовата достъпност.

гумите от класове C2 и C3 продължава, като се очаква да бъдат направени заключения през 2027 г. за гумите от клас C2, а за гумите от клас C3 — по-късно.

Комисията призова работната група по износването на гумите да разработи количествен показател, свързан с износването на гумите, с цел оценяване на потенциалния пробег [28], тъй като досега дейността е била съсредоточена единствено върху определянето на минимални изисквания за износването. Междувременно в Регламента за Евро 7 са определени прагови стойности за гумите от клас C1.

Таблица 1. График за задължителните прагове на износване съгласно Euro 7 (Регламент (ЕС) 2024/1257).

Приложими изисквания	**Гуми от клас C1**	**Гуми от клас C2**	**Гуми от клас C3**
Нови модели гуми от:	1 юли 2028 г.	1 април 2030 г.	1 април 2032 г.
Всички модели гуми от:	1 юли 2030 г.	1 април 2032 г.	1 април 2034 г.
Моделите, които не отговарят на изискванията, остават на пазара до:	30 юни 2032 г.	31 март 2034 г.	31 март 2036 г.

5.3. Други аспекти

Етикетирането на регенерираните гуми би наложило изменение на няколко приложения към РЕГ. Освен това в РЕГ липсват яснота или подробни изисквания в някои отношения (вложено показване на етикети, публични параметри, документация за съответствие). Това се счита за източник на несигурност за доставчиците, както и за търговците на гуми и моторни превозни средства, като затруднява спазването на изискванията [29]. Привеждането в съответствие със законодателството относно етикетираните продукти, свързани с енергопотреблението, би решило повечето от проблемите.

([28]) Правило № 117 на ИКЕ на ООН ще бъде изменено, за да бъдат включени праговите стойности за износването. По този начин данните за степента на износване и за загубата на протектор стават част от документацията за одобряване на типа. Ако декларацията на производителите на гуми, съдържаща се в документацията за одобряване на типа относно резултатите от изпитванията за износване, включваше и загубата на дълбочина на протектора, би било възможно да се определя номиналният пробег.

([29]) Няма етикети с малък формат, които да могат да се използват в каталозите за гуми, където всяка гума се описва в около 20 реда на всяка страница, или в офертите за превозните средства, където етикетите на гумите заемат 10 пъти повече място от това, което се използва за описанието на превозното средство и свързаните с него избираеми варианти. Липсата на указания относно това кои параметри, необходими за разграничаване на гуми с един и същ размер, трябва да се въвеждат в EPREL, затруднява прилагането на таксономията или на каквито и да било критерии за ненанасяне на значителни вреди.

6. НАДЗОР НА ПАЗАРА И ПРАВОПРИЛАГАНЕ

В Регламент (ЕО) № 765/2008 [30] се определя процедурата за проверка на съответствието от страна на националните органи за надзор на пазара (ОНП) по отношение на етикетирането на гумите, както и по отношение на трансграничния надзор на пазара. С Регламент (ЕС) 2019/1020 [31] относно надзора на пазара и съответствието на продуктите беше изменен Регламент (ЕО) № 765/2008, като се разшири обхватът му и се приведоха в съответствие определенията и правилата за акредитация на съоръженията за изпитване.

Освен това с РЕГ се наложиха определени задължения на доставчиците (производители, вносители и упълномощени представители) и на търговците или дистрибуторите, включително задължението да си сътрудничат с ОНП и да предприемат незабавни действия в случай на несъответствие. За доставчиците на услуги за съхраняване на информация са определени конкретни изисквания.

Гумите са сложни продукти, които са от критично значение за безопасността. Оценяването на качеството и съответствието на гумите изисква специфични умения и експертни познания. За да проверят показателите, ОНП се нуждаят от специализирано и скъпо струващо оборудване, както и от специални изпитвателни площадки или писти.

Повечето изпитвания на показателите и изпитвания за съответствие, провеждани от ОНП, понастоящем се извършват върху уреди (хладилници, перални машини, електрически крушки), като много малко органи разполагат със специфични познания и опит в областта на гумите. В много държави за целите на контрола на съответствието се разпределят ограничени човешки и финансови ресурси, поради което в повечето от тях проверките се извършват само по формални аспекти. Освен това в около половината от държавите членки компетентностите в областта на етикетирането и одобряването на типа са разпределени между различни органи, като координацията между тях е минимална или изобщо липсва, въпреки че използваното оборудване и процедури за изпитване са едни и същи.

Няколко държави членки действително извършват проверки и те показват висок процент на несъответствие. Ирландия е предоставила резултати за 36 типа гуми в ICSMS[32] ; беше установено, че през 2024 г. само 33 % са отговаряли на изискванията, а през 2025 г. — 51 %. Германия е докладвала резултати от изпитване на 60 типа гуми; беше установено, че 37 % са отговаряли на изискванията през 2023 г., а през 2024 г. — 58 %. Националните ОНП обикновено осъществяват надзор на пазара, като използват основан на риска подход, което означава, че констатираните проценти на несъответствие не са непременно представителни за средните стойности за пазара. Данните от изпитванията, проведени от JRC, обаче също показват много високи показатели за несъответствие. Що се отнася до гумите, внасяни на пазара на ЕС, митническите проверки по външните граници на ЕС останаха ограничени и съответно броят на констатираните случаи на несъответствие беше нисък.

([30]) Регламент (ЕО) № 765/2008 за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти.

([31]) Регламент (ЕС) 2019/1020 относно надзора на пазара и съответствието на продуктите.

([32]) Информационна и комуникационна система за надзор на пазара.

Съгласно РЕГ държавите членки са длъжни да определят правила за ефективни, пропорционални и възпиращи санкции, както и да установят механизми за правоприлагане при нарушения на регламента и да уведомят Комисията за тези правила до 1 май 2021 г. Списъкът с обявените санкции е публикуван на портала за енергийноефективните продукти [33].

6.1. Одобряване на типа или етикетиране на гуми

Одобряване на типа не се извършва за всеки модел гуми, а само на ниво „фамилия гуми“ и въз основа на „най-неблагоприятния“ сценарий за всеки от регулираните параметри. Що се отнася например до съпротивлението при търкаляне, от гумите с една и съща шарка (рисунка) на протектора, но с различно отношение на височината към широчината, тази с най-ниския индекс на товароносимост и най-голямото отношение на височината към широчината се счита за представителна гума при най-неблагоприятния случай. Това означава, че от 10 или 20 гуми от една и съща фамилия и със същата шарка на протектора само една се изпитва за съпротивление при търкаляне, друга — за сцепление с влажна пътна настилка, и евентуално още една — за шум.

При етикетирането на гуми по принцип се изпитва всеки отделен елемент от дадена фамилия гуми, като се използва един и същ метод на изпитване.

Това означава, че контролът на съответствието и проверката на класа, обявен върху етикета, освен ако не е посочено, че той съответства на най-неблагоприятния случай, изискват извършването на специфично изпитване на конкретната гума и не могат да се основават на резултатите от изпитванията при одобряване на типа за цялата фамилия гуми.

6.2. Подкрепа на ЕС за ОНП

„Продукти, отговарящи на изискванията за енергийна ефективност 4“ (EEPLIANT4) е съгласувано действие, съфинансирано от ЕС в рамките на програма LIFE — инструментът на ЕС за финансиране на действия в областта на околната среда и действия по климата. В EEPLIANT4 е включен работен пакет за гумите, в рамките на който ще се извършват проверки за съответствие с изискванията на РЕГ. Участват само четири ОНП: Кипър, Естония, Нидерландия и Португалия, под координацията на PROSAFE [34].

Проект	Програма	Продължителност	Финансово участие на ЕС
MSTyr15	Програмата „Хоризонт 2020“ на Европейската комисия	2016 г.—2019 г.	1 854 673 EUR
EEPLIANT4	Програма LIFE	2024 г.—2029 г.	7 999 999 EUR

Таблица 3. Подкрепа от страна на ЕС за прилагането на Регламента относно етикетирането на гуми и свързания с него надзор на пазара

Комисията също така подкрепя дейностите на ОНП чрез:

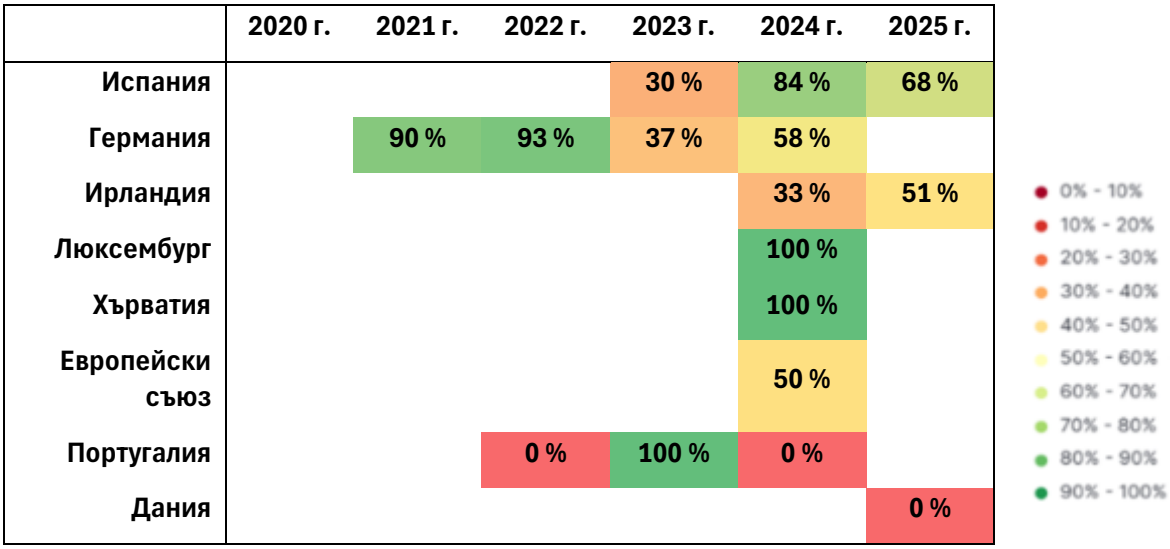
([33]) https://energy-efficient-products.ec.europa.eu/national-measures-penalties-and-sanctions-tyres_en.

([34]) https://prosafe.org/ – координационен консорциум на ОНП.

- двугодишни заседания и подкрепа за ОНП чрез експертната група за административно сътрудничество (AdCo) за етикетирането на гумите — административно сътрудничество в областта на надзора на пазара;
- Европейската мрежа за съответствие на продуктите съгласно Регламента относно надзора на пазара (РНП);
- интеграция между EPREL и ICSMS;
- функция „защитна клауза“ в ICSMS, която позволява на ОНП да обменят информация относно продукти, представляващи риск.

Съгласно член 34, параграф 4 от РНП държавите членки са длъжни да докладват за извършените обстойни проверки на съответствието. Към есента на 2025 г. в базата данни на ICSMS бяха регистрирани 230 обстойни проверки по РЕГ. На фигура Figure 8 са показани резултатите по държави членки. Държавите членки, които не фигурират в таблицата, не са докладвали за проверки в ICSMS.

От докладваните проверки по РЕГ при 5 от тях са открити гуми, представляващи сериозен риск, а при 16 — гуми, представляващи висок риск. Мерките за коригиране включваха предупреждения (14), нареждания за изтегляне на модела от пазара (2) и забрана (2). Другите мерки включваха промени в EPREL (1) и промяна в етикета (1). Често не се съобщава за корективната мярка.

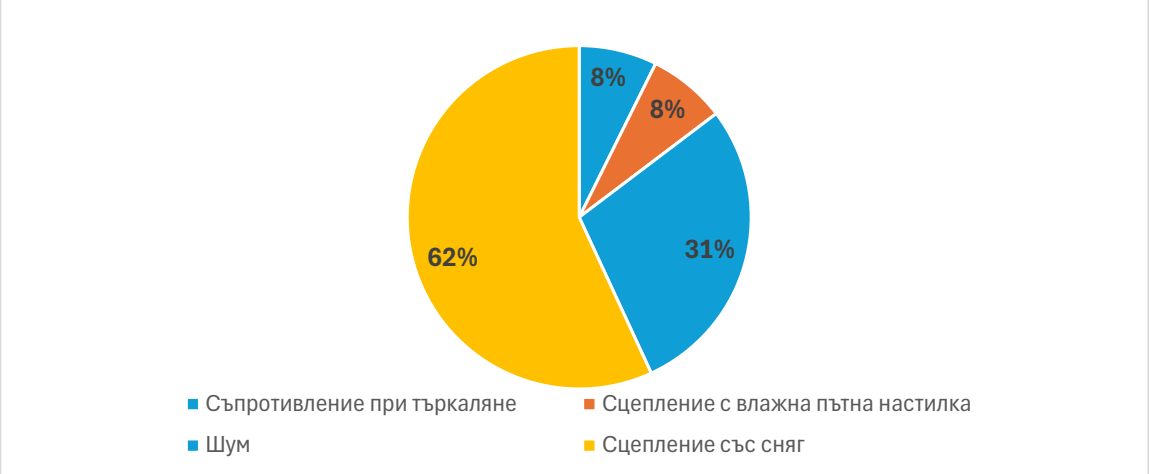


Фигура 8. Преглед на изпитванията за съответствие с РЕГ, ICSMS. Изразът „Европейски съюз“ се отнася за докладите на Обединения изследователски център на Комисията. Висок процент (в зелен цвят) означава, че моделите са били признати за съответстващи на изискванията.

6.3. Ролята на Комисията в надзора на пазара

Изпитването на гуми е сложно от техническа гледна точка и изглежда, че не представлява приоритет за държавите членки. Недостатъчната информация за съответствието в EPREL, големият брой модели, високите разходи за изпитване (от 1000 до 10 000 EUR на екземпляр), затрудненията при натрупването на експертен опит, липсата на лабораторен капацитет, различното разпределяне на отговорностите между националните органи в държавите членки и липсата на координация допринасят за недостатъчния контрол, високия процент на несъответствие и — вероятно вследствие на това — за недоверието от страна на потребителите и дистрибуторите (вж. резултатите от проучването относно възприемането на етикетите на гумите като ненадеждни, тъй като се основават на

собствена декларация). На фигура Figure 1 са посочени изненадващите проценти на несъответствие при изпитаните от JRC гуми през периода 2021—2024 г.



Фигура 9: Констатации за несъответствия, направени от JRC в периода 2021—2024 г. (представяне на заседанието на AdCo, 1 април 2025 г., Испра).

По-активното участие на Комисията би било от полза. Такава стратегия се прилага в областта на безопасността на превозните средства от 2020 г. насам. В този случай, докато държавите членки играят централна роля и извършват надзорни изпитвания, Комисията осигурява второ ниво на контрол и провежда независими изпитвания. Комисията е оправомощена[35] да извършва изпитвания на превозни средства и техните части, да налага административни глоби директно на производителите и да разпорежда изтегляне на превозни средства от пазара на целия ЕС[36]. Одобряването на типа на гумите попада в обхвата на компетентността на Комисията, но етикетирането на гуми е извън нейната компетентност. В момента се организират кампании за провеждане на изпитвания на равнището на ЕС с цел оценяване на съответствието на гумите, продавани на пазара на ЕС, като те допълват националните проверки и запълват пропуските в случаите, когато националните възможности са ограничени [37]. Един централизиран и координиран подход, обхващащ и етикетирането, би създал полезни взаимодействия и би гарантирал безпристрастност, без конфликт на интереси[38] . Освен това допълнителните разходи за проверките за съответствие с изискванията за етикетиране биха били минимални, тъй като те се основават на същите изпитвания, изисквани от Правило № 117 на ИКЕ на ООН.

7. ВЪЗМОЖНА ПРОВЕРКА И ИЗПИТВАНЕ, ИЗВЪРШВАНИ ОТ ТРЕТИ СТРАНИ

Комисията се опита да оцени разходите и ползите от задължителните независими проверки, извършвани от трети страни, на информацията, изложена върху етикета

([35]) Член 9 от Регламент (ЕС) 2018/858.

([36]) Доклад за дейността е на разположение на адрес https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC130606.

([37]) Доклад, в който се описват дейностите, извършени от JRC в областта на гумите, е на разположение на следния адрес: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC135546.

([38]) Националните органи може да не са склонни да налагат спазване на изискванията/санкции на производители, установени на тяхна територия.

на гумите, като взе предвид натрупания опит по отношение на по-широката рамка, предоставена с Регламент (ЕО) № 661/2009.

Проверката, извършвана от трета страна, може да помогне за компенсиране на недостатъците на ОНП в областта на бюджета, лабораториите, персонала, координацията и необходимите умения. Използването на услуги на трети страни би могло да осигури достъп до най-съвременно лабораторно оборудване и специализиран персонал. Няколко лаборатории вече са натрупали опит в по-широката рамка за одобряване на типа, предвидена в Регламент (ЕС) 2019/2144, и освен това вече са акредитирани да извършват всички дейности по изпитване по РЕГ. Въпреки това таксите за изпитване и сертифициране от трети страни могат да бъдат значителни. В таблица Table са посочени ориентировъчни цени за изпитване на параметрите по РЕГ на гуми от клас C1 в лаборатории, акредитирани съгласно законодателството в областта на одобряването на типа на гумите.

Таблица 4. Разходи за изпитване на гуми от клас C1 от трети страни (на гума)

Процедура за изпитване — Гуми от клас C1	**От**	**До**
ECE 117 R. Приложение 3 — Шум	1100 EUR	2000 EUR
ECE 117 R. Приложение 5 — Сцепление с влажна пътна настилка	950 EUR	1500 EUR
ECE 117 R. Приложение 6 (CR) – Съпротивление при търкаляне	650 EUR	1250 EUR
ECE 117 R. Приложение 7 3PMSF – Показатели върху сняг	3200 EUR	5500 EUR
Общо за процедурата за изпитване:	**5900 EUR**	**10 250 EUR**

Има два варианта за намаляване на тези високи разходи за проверка, извършвана от трети страни.

(i) Случайни, *последващи* изпитвания, финансирани от публичния сектор. Това изглежда възможно само ако се координира на равнището на ЕС.

(ii) Систематична, задължителна *предварителна* проверка от страна на доставчиците на всички обявени върху етикета стойности на параметрите, ако те надвишават необходимото за класа, съответстващ на „най-неблагоприятния случай“, документиран в сертификатите за одобрение на типа [39]. Това би означавало просто оповестяване на протоколите от изпитванията, които производителите следва да извършват, за да претендират за клас, по-добър от „най-неблагоприятния случай“, документиран в сертификатите за одобрение на типа, и които трябва да бъдат въведени в EPREL.

8. Привеждане на изпитвателните машини в съответствие

Коефициентът на съпротивление при търкаляне (RRC), използван за определяне на класа енергийна ефективност на гумата, се измерва в лаборатория с помощта на

([39]) Одобряването на типа се извършва на равнище „продуктова фамилия“, а етикетирането на гумите се извършва на равнище „тип гума“ (за всеки елемент на фамилията).

специална машина. Големите производители провеждат свои собствени изпитвания за RRC. Някои независими изпитвателни лаборатории също разполагат със собствени машини. Необходимо е редовно калибриране или пренастройване на машините, за да се гарантират повторяеми и последователни измервания. Някои държави извън ЕС разчитат на централен орган за предоставянето на тази услуга за калибриране [40]. Няма такъв централен орган на ЕС. Вместо това са въведени понятието „виртуална еталонна машина“ и процедура, които са описани в приложение V към РЕГ. На всеки две години група от 11 участващи лаборатории провежда ресурсоемка процедура, включваща междулабораторни изпитвания, за да приведе своите машини в съответствие и да предостави сравнителни данни[41].

Комисията би могла да разработи алтернатива на това периодично и обременяващо калибриране, извършвано от групата различни лаборатории, като създаде една единствена физическа проверочна лаборатория, евентуално подкрепена от втора група независими лаборатории, които да предоставят услугата на производители от целия свят. Разходите за такава лаборатория биха могли да бъдат покрити от такси за услуги за калибриране. Следва да се отбележи, че машините, използвани за изпитвания за RRC, са същите като използваните за одобряване на типа. Използването на едни и същи машини гарантира, че измерванията при етикетирането са по-добре съгласувани с измерванията при одобряването на типа и намалява необходимостта от двойно изпитване.

9. Проблеми, установени в хода на прилагането

По време на прилагането бяха установени някои свързани с РЕГ проблеми, повечето от които биха могли да бъдат разрешени чрез изменение на приложенията към РЕГ. Най-актуалните от тях, заедно с възможните решения, са посочени по-долу.

9.1. Рекламни материали, каталози и оферти за превозни средства

В РЕГ не се предоставят подробни данни относно формата, размера и начините на излагане на етикетите в каталози, интернет магазини, рекламни материали или оферти за превозни средства. Единственото условие е размерът да не е по-малък от 75x100 mm. Тази липса на подробни данни е довела, от една страна, до правна несигурност, а от друга — до широко разпространено несъответствие. Едно практическо решение, което е предвидено в конкретно приложение към други делегирани актове относно енергийното етикетиране, е възможността за използване на опростен етикет с малък формат под формата на „стрелка за клас с диапазон“, евентуално в съчетание с „механизъм за вложено показване“ за уебстраници. На фигура Figure 10 е даден пример за това как подобно обозначение може да се използва при гумите.



Фигура 10. Примери за стрелки за клас като алтернатива на излагането на целия етикет (в каталози, списъци, оферти за превозни средства на хартия или свързани с „механизма за вложено показване на етикета при продажбите в интернет“).

[40] Например САЩ, Корея и Япония.

[41] Списъкът с лабораториите е публикуван в Съобщение на Комисията 2012/C 86/03. През 2026 г. се очаква актуализация.

9.2. Недостатъчен брой параметри в EPREL за избор на гуми

В приложение III към РЕГ са изброени данните, които трябва да бъдат въвеждани в EPREL: описанието е много общо, а някои ключови параметри не са посочени, което прави публично достъпната информация недостатъчна за важни сценарии на употреба в реални условия [(42)]. Повечето от липсващите стойности на параметрите могат да бъдат предоставени в EPREL, но на доброволен принцип. Това ограничава приложимостта на EPREL при вземането на решения, например от ръководители на автомобилни паркове в сектора на товарния транспорт [(43)] или, също така, при избора на оригинално оборудване от производителите на превозни средства [(44)]. Задължителната регистрация на всички параметри, които са от значение за вземане на решение за покупка, би дала възможност на клиентите да упражнят своя избор и би позволила по-добро оползотворяване на потенциала за икономии, свързан с етикетите, чрез пълноценно използване на цифровизацията и EPREL. Освен това определянето на гумите, които отговарят на критериите на таксономията на ЕС, не е интуитивно. Специална функция за филтриране може да разреши този проблем.

9.3. Недостатъчна информация за извършване на проверки за съответствие

В приложение VI към РЕГ е посочена информацията, която трябва да се включи в частта на EPREL за съответствие. Списъкът е общ и на практика представлява пречка за ефективния контрол на съответствието, по-специално в онези държави, в които отговорността за одобряването на типа и етикетирането на гумите е разделена. Привеждането на формата на параметрите, които трябва да се предоставят в EPREL за етикетирането на гумите, в съответствие с този, използван при енергийното етикетиране, би решило този проблем. Липсата на яснота води също така до различни тълкувания и до значителна тежест за ОНП, които са принудени да изискват документация от доставчика, вместо да я намерят в EPREL. Тъй като по принцип всеки отделен елемент от дадена фамилия гуми трябва да бъде изпитан, освен ако класът, посочен върху етикета, не съответства на „най-неблагоприятния случай“, наличието на протоколи от изпитвания би позволило да се опрости дейността по контрол на съответствието, като по този начин се намалят разходите и административната тежест за държавите членки.

9.4. Ограничено разделяне по класове на показателите

Праговите стойности за показателите на гумите са определени в правилата на ИКЕ на ООН. Те се преразглеждат и актуализират периодично. Като цяло актуализираните изисквания се прилагат първо за новите типове гуми, чийто тип е одобрен след влизането в сила на ограниченията, а по-късно и за съществуващите типове.

([42]) Например шарката на протектора на гумите за камиони е различна в зависимост от това на кой мост ще бъдат монтирани гумите — т.е. на управляемия, на задвижващия или на свободно въртящия се мост (каркасът е един и същ, но общите показатели могат да се различават значително).

([43]) Изборът на гуми с оглед на „мястото на моста“ или „профила на движение“ е от решаващо значение, тъй като той е свързан с шарката на протектора и външната гума и съответно с показателите за съпротивление при търкаляне, шум и сцепление.

([44]) Въпреки че всеки производител въвежда механизъм за „провеждане на търгове“, автомобилната промишленост ясно е изразила интерес към получаването на цялостен преглед на пазара с цел по-добро прецизиране на изискванията.

Технологичният напредък позволи да бъдат определени по-строги изисквания в законодателството за одобряване на типа, което доведе до забрана на гумите, принадлежащи към най-лошите класове. Въпреки това преразглеждането на РЕГ не включваше преобразуване на скалата или коригиране на класовете. В резултат на това всички гуми вече се класифицират само в три или четири класа по съпротивление при търкаляне и по сцепление с влажна пътна настилка. Този ограничен диапазон намалява интереса на клиентите към етикета на гумите, както и мотивацията на доставчиците да въвеждат нововъведения, за да отличат своите продукти от тези на конкурентите си. До момента на преобразуването на скалата този проблем би могъл да бъде смекчен, като от доставчиците се изисква да въвеждат в публичната част на EPREL коефициента на сцепление при търкаляне (RRC) и коефициента на сцепление с влажна пътна настилка (WGI) — измерени или изчислени за целите на определянето на класа, както вече се изисква за шума[45] — което ще позволи на професионалните купувачи и на други заинтересовани ползватели да правят разграничение между продуктите в рамките на даден клас посредством EPREL.

10. Заключение

Преразглеждането на РЕГ доведе до измерими подобрения в показателите на гумите, по-конкретно до намаляване с 5,1 % на съпротивлението при търкаляне и до подобряване с 2,4 % на сцеплението с влажна пътна настилка при гумите от клас C1 от 2021 г. насам, в сравнение с тенденциите за продължаване на обичайната практика. Подобни тенденции бяха установени и при гумите от класове C2 и C3. При последните подобрението на съпротивлението при търкаляне е достигнало дори 7,3 %. По този начин пазарът се преориентира към гуми с по-високи показатели, като вече се предлагат повече модели, при които се постига най-високата оценка (A) по всички показатели.

Въпреки това осведомеността на потребителите относно този етикет и доверието им в него остават ограничени, отчасти поради непоследователното правоприлагане и разчитането на собствена декларация. Надзорът на пазара изглежда не е приоритет за държавите членки, тъй като изисква специализирани експертни познания и инструменти, трудно се осъществява, а когато се осъществява, разкрива висок процент на несъответствие. Това подчертава необходимостта от засилване на координацията, ресурсите и експертния опит както на национално равнище, така и на равнището на ЕС. Макар че проверките и изпитванията, извършвани от трети страни, биха могли да компенсират някои от настоящите недостатъци в надзора на пазара, това би довело до значителни разходи. Настоящата процедура за привеждане на изпитвателните машини в съответствие е тромава, а провеждането ѝ два пъти годишно е обременяващо: създаването на една-единствена проверочна лаборатория, която може да се управлява от Комисията (JRC), би могло да опрости процеса и да гарантира по-голяма стабилност, като разходите се възстановяват чрез пряко предоставяне на услуги по привеждане в съответствие. Машините биха могли да се използват както за изпитване на етикетирането, така и за изпитване за съответствие с Правило № 117.

EPREL е ценен инструмент, но липсата на задължителни изисквания за попълване на съответните полета с данни ограничава неговата полезност за потребителите, ръководителите на автомобилни паркове и възложителите. Междувременно

(45) Такива стойности на RRC и WGI във всеки случай вече са въведени в EPREL, но само като част от техническата документация и само от някои доставчици.

напредъкът по отношение на етикетирането на износването и пробега се забавя поради липсата на стандартизирани методи за изпитване, въпреки че текущата работа в ИКЕ на ООН може да доведе до намиране на решения до 2027 г.

Накрая, прилагането на РЕГ разкри допълнителни недостатъци, сред които и липсата на определение за механизъм за „вложено показване“ на етикета. Голямото разнообразие от модели гуми в трите най-добри класа на съпротивление при търкаляне, и по-специално на сцепление с влажна пътна настилка, както и в двата класа на показателите за излъчван шум, засяга интереса на потребителите към етикета на гумите.

Промените в предложението за сборен пакет от мерки, представено успоредно с настоящия доклад, имат за цел да отстранят някои от различните пропуски, като същевременно улеснят спазването на изискванията за доставчиците и търговците на дребно, където е възможно. Същевременно някои въпроси (като например свързаните с пробега, износването, регенерирането на гумите, привеждането в съответствие на изпитвателните машини и изпитването за проверка на съответствието) могат да бъдат разгледани едва след като бъде постигнат напредък в допълнителните подготвителни дейности.