



Briuselis, 2017 11 08
COM(2017) 658 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

**Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1222/2009 dėl padangų ženklavimo
atsižvelgiant į degalų naudojimo efektyvumą ir kitus esminius parametrus peržiūros
poreikio įvertinimas**

1. ĮVADAS

Šioje ataskaitoje pateikti įvertinimo, ar reikia peržiūrėti 2009 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1222/2009¹ dėl padangų ženklavimo atsižvelgiant į degalų naudojimo efektyvumą ir kitus esminius parametrus (toliau – Padangų ženklavimo reglamentas), rezultatai. Kaip reikalaujama reglamento 14 straipsnyje, atliekant peržiūrą daugiausia dėmesio skirta:

- etiketės veiksmingumui, nustatomam pagal tai, koks yra galutinių naudotojų informuotumas, visų pirma pagal tai, ar prisidedant prie šio reglamento tikslų 4 straipsnio 1 dalies b punkto nuostatos yra tokios pat veiksmingos kaip 4 straipsnio 1 dalies a punkto;
- informacijai apie padangų parametrus, kurią galutiniams naudotojams teikia transporto priemonių platintojai (tarpininkai) ir tiekėjai;
- klausimui, ar ženklavimo sistema turėtų būti taikoma restauruotoms padangoms;
- klausimui, ar turėtų būti įvesti nauji padangų parametrai, pavyzdžiui, rida.

Buvo nagrinėjami ir kiti svarbūs klausimai. Nagrinėta galimybė pritaikyti padangų, specialiai suprojektuotų taip, kad geriau nei įprastos padangos sukibtų su apledėjusia ir (arba) apsnigta danga, sukibimo su danga klases pagal reglamento 11 straipsnio b punktą, galimybė sukurti registracijos duomenų bazę ir poreikis sustiprinti rinkos priežiūros veiklą.

Siekiant palengvinti reglamento peržiūrą, atliktas specialus tyrimas².

2. PADANGŲ ŽENKLINIMO TEISĖS AKTAI

Padangų ženklavimo reglamentas priimtas siekiant Europos Sąjungoje skatinti tvarų judumą.

Reglamentas taikomas lengvųjų automobilių (C1 klasės³), lengvųjų komercinių transporto priemonių (C2 klasės) ir sunkiųjų transporto priemonių (C3 klasės) padangoms. Išimtis – restauruotos padangos, dygliuotosios padangos ir specialios paskirties, pvz., lenktyninės ir atsarginės, padangos.

Reglamente nustatyti trys tarpusavyje susiję veiksmingumo parametrai: degalų naudojimo efektyvumas (nustatomas pagal pasipriešinimą riedėjimui), sukibimas su šlapia danga ir išorinis riedėjimo triukšmas. Reglamente apibrėžiamos visų trijų parametrų klasės.

Padangų degalų naudojimo efektyvumas apibrėžiamas pagal pasipriešinimo riedėjimui koeficientą (toliau – PRK). Degalų naudojimo efektyvumas etiketėje pavaizduotas kaip spalvinė skalė nuo A iki G, kurioje aukščiausia degalų naudojimo efektyvumo klasė (A klasė) turi mažiausią PRK.

Padangų saugos veiksmingumas apibūdinamas pagal jų sukibimą su šlapia danga, t. y. padangos gebėjimą sustoti ant šlapios kelio dangos. Sukibimo su šlapia danga klasė

¹ [OL L 342, 2009 12 22, p. 46.](#)

² Reglamento (EB) Nr. 1222/2009 dėl padangų ženklavimo [peržiūros tyrimas](#) (Viegand Maagøe A/S, 2016 m. kovo mėn.).

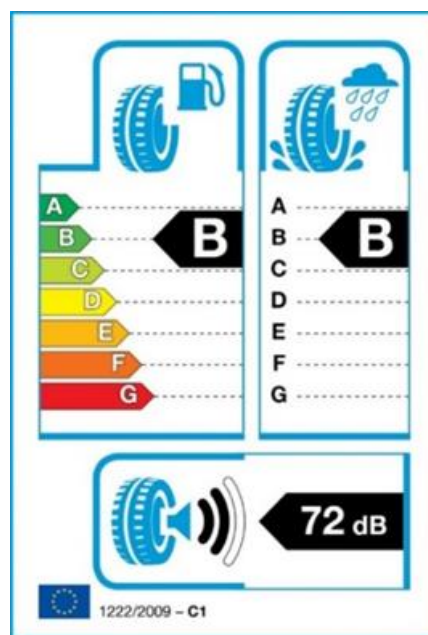
³ C1, C2 ir C3 klasių padangos yra Reglamente (EB) Nr. 661/2009 apibrėžti teisiniai terminai. Jais apibrėžiamos padangos, suprojektuotos specialiai lengviesiems automobiliams, lengvosioms komercinėms transporto priemonėms ir sunkiosioms transporto priemonėms.

nustatoma taikant sukibimo su šlapia danga rodiklį pagal skalę nuo A iki G; aukščiausios klasės turi didžiausias sukibimo su šlapia danga rodiklio vertes.

Išorinis riedėjimo triukšmas – pašalinio asmens, t. y. esančio ne automobilyje, girdimas padangų keliamas triukšmas. Jis matuojamas decibelais (dB). Išorinio riedėjimo triukšmo klasei nurodyti etiketėje pavaizduota nuo vienos iki trijų juodų „garso bangų“.

Veiksmingumo lygį pagal šiuos tris parametrus etiketėje nurodo gamintojai, trečioji šalis jo netikrina.

C1 ir C2 padangų klasės nurodomos etiketėje arba ant lipduko (etiketė, kurioje yra vietos prekių ženklo pavadinimui pateikti). Informacija apie visų trijų tipų padangų degalų naudojimo efektyvumo, sukibimo su šlapia danga bei išorinio riedėjimo triukšmo klases ir nustatytą triukšmo vertę pateikiama techninėje reklaminėje medžiagoje, taip pat tiekėjų svetainėse.



Pagrindinis Padangų ženklinimo reglamento tikslas – užtikrinti, kad, skatinant naudoti degalus taupančias ir saugias padangas, keliančias mažesnę išorinį riedėjimo triukšmą, kelių transportas taptų ekonomiškesnis, ekologiškesnis ir saugesnis. Juo taip pat siekiama pateikti daugiau informacijos vartotojams standartinėje etiketėje ir taip daryti įtaką pirkėjų sprendimams. ES yra susirūpinusi dėl energijos tiekimo saugumo, priklausomybės nuo importuojamos energijos ir poreikio spręsti klimato kaitos klausimą, o degalų naudojimo efektyvumas šiuo atžvilgiu yra labai svarbus.

Transporto sektoriui tenka trečdalis ES suvartojamos energijos, todėl, sprendžiant šiuos uždavinius, svarbu padidinti kelių transporto degalų naudojimo efektyvumą. Dėl padangų pasipriešinimo riedėjimui transporto priemonė sunaudoja 20–30 proc. visų degalų. Todėl, siekiant padidinti degalų naudojimo efektyvumą ir sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, svarbu sumažinti pasipriešinimą riedėjimui. Esant geresniam padangų sukibimui su šlapia danga, kils mažiau avarijų ir mažiau žmonių žus ar bus sužeista. Po kietųjų dalelių triukšmas keliuose yra antras didžiausias su aplinkos tarša susijęs pavojus sveikatai. Naudojant tik aukščiausios išorinio riedėjimo triukšmo klasės padangas ES, galima sumažinti su triukšmu susijusį poveikį sveikatai.

3. ANALIZĒS APIMTIS

Atliekant analīzi, ņagrinēta, ar nuo tada, kai pradētas taikyti Padangų ŗenklinimo reglamentas, dar gali pagerēti padangų degalų naudojimo efektyvumo, sukibimo su šlapia danga ir išorinio triukšmo parametri.

Tyrimas apēmē reglamento įgyvendinimo ir vykdomo užtikrinimo ES nuostatas nuo tada, kai jis pradētas taikyti 2012 m. lapkričio mėn. Tyrimas taip pat apēmē į Energijos vartojimo efektyvumo direktyvą 2012/27/ES⁴ įtrauktus viešųjų pirkimų reikalavimus, susijusius su Padangų ŗenklinimo reglamentu.

Atliekant analīzi, kaip įkvēpimo šaltiniu remtasi atitinkamomis Energijos vartojimo efektyvumo ŗenklinimo direktyvos 2010/30/ES⁵, pataisytos Europos Parlamento ir Tarybos Energijos vartojimo efektyvumo ŗenklinimo reglamentu (ES) 2017/1369⁶, nuostatomis.

Atliekant tyrimą, taip pat atsiŗvelgta į atitinkamas padangoms skirtas Tipo patvirtinimo reglamento (EB) Nr. 661/2009⁷ nuostatas. Taip siekta užtikrinti, kad į rinką nepatektų gaminiai, kurių eksploatacinės savybės pagal tuos pačius parametrus (pasipriešinimą riedėjimui, sukibimą su šlapia danga ir išorinį triukšmą) yra prasčiausios.

Atliekant analīzi, visų pirma nagrinėti šie klausimai:

1. kiek vidutiniškai pagerėjo rinkoje esančių padangų kokybė nuo tada, kai pradētas taikyti reglamentas;
2. etiketės veiksmingumas, nustatomas pagal tai, koks yra galutinių naudotojų informuotumas, ir tai, kiek veiksmingai gerėjo energijos vartojimo efektyvumo, sukibimo su šlapia danga ir triukšmo poveikio parametrai;
3. transporto priemonių tiekėjų ir platintojų galutiniams naudotojams teikiamos informacijos apie padangų parametrus aiškumas ir tikslumas; tinkamesnis informacijos pateikimas prieš pardavimą, įskaitant etiketės matomumą;
4. ŗenklinimo sistemos netaikymas tam tikrų tipų (restauruotoms ir dygliuotosioms) padangoms;
5. kitų padangų parametų, pvz., ridos ir dilimo, neįtraukimas;
6. tai, kad padangų sukibimo su danga klasių sistema nepritaikyta padangoms, specialiai suprojektuotoms taip, kad geriau sukibtų su apledėjusia ir (arba) apsnigta danga;
7. registracijos duomenų bazės sukūrimas;
8. rinkos priežiūra ir vykdomo užtikrinimas.

4. REZULTATAI

4.1. Rinkos plėtra

Padangų ŗenklinimo reglamentas taikomas nuo 2012 m. lapkričio mėn. Kalbant apie degalų naudojimo efektyvumą ir sukibimą su šlapia danga, 2013–2015 m. rinkoje buvo stebima

⁴ 6 straipsnis ir III priedas.

⁵ Direktyva 2010/30/ES (OL L 153, 2010 6 18, p. 1).

⁶ Reglamentas (EB) Nr. 2017/1369 (OL L 198, 2017 7 28, p. 1).

⁷ Reglamentas (EB) Nr. 661/2009 (OL L 200, 2009 7 31, p. 1).

teigiama tendencija – iš dalies dėl etiketės daromo poveikio daugėjo geresnės eksploatacinės savybės turinčių padangų. Tačiau ši tendencija buvo ne tokia pastebima vertinant išorinį riedėjimo triukšmą.

2013–2015 m. padidėjo visų tipų padangų vidutinis degalų naudojimo efektyvumas ir sukibimas su šlapia danga.

Aukščiausių energijos vartojimo efektyvumo klasių (A ir B) padangų rinkoje tebėra labai mažai (mažiau nei 1 proc. visų tipų padangų). Tai rodo, kad dar yra daug galimybių tobulėti.

Kalbant apie sukibimą su šlapia danga, visų tipų B klasės padangos sudaro didelę rinkos dalį (daugiau kaip 40 proc.), o A klasės padangos – pakankamai didelę dalį (apie 15 proc.).

Kalbant apie išorinio riedėjimo triukšmą, padėtis 2013–2015 m. iš tikrųjų nepagerėjo, nes pramonė daugiau dėmesio skyrė kitiems parametrams gerinti. Taip yra todėl, kad, remiantis apklausos, vykdytos atliekant tyrimą, kuriuo siekta palengvinti reglamento peržiūrą, rezultatais, išorinio riedėjimo triukšmo parametras įvertintas kaip mažiausiai svarbus galutiniams naudotojams.

Be to, mažiau kaip 0,5 proc. visų rinkai pateikiamų padangų ir pagal degalų naudojimo efektyvumą, ir pagal sukibimą su šlapia danga A klasei priskiriamos dėl didesnių išlaidų ir šių dviejų parametrų techninio suderinimo.

Apskaičiuota, kad ženklinimo sistemos poveikis kasmet iki 2020 m. sieks 35 PJ⁸ (arba 0,8 Mtne⁹) ir atitinkamai 2,5 Mtne sumažės išmetamas CO₂ kiekis per metus¹⁰.

4.2. Naudotojų informuotumas apie etiketę ir jos supratimas

Iš vartotojų apklausos, atliktos siekiant palengvinti Padangų ženklinimo reglamento peržiūrą, paaiškėjo, kad daugiau kaip pusė automobilių savininkų nežino apie padangų etiketes.

Be to, C2 ir C3 klasių padangų galutiniai naudotojai ir kai kurie C1 klasės padangų galutiniai naudotojai dažnai padangas perka ne tiesiogiai, o pagal nuomos sutartis ir įgyvendindami transporto priemonių parko sprendimus.

Vykdam informuotumo didinimo kampanijas, būtų galima įtraukti nuorodą į ES Komisijos svetainėje pateiktą degalų ekonomijos skaičiuoklę¹¹, kuria galutiniai naudotojai gali pasinaudoti, kad apskaičiuotų, kiek degalų jie gali sutaupyti naudodami atitinkamas padangas.

Dar vienas dalykas, apie kurį reikėtų labiau informuoti, yra Energijos vartojimo efektyvumo direktyvoje 2012/27/ES nustatyti viešųjų pirkimų reikalavimai, nors apklausoje tai nebuvo konkrečiai nurodyta. Siekiant skatinti naudoti energijos vartojimo požiūriu efektyvias padangas, svarbu, kad valstybės narės užtikrintų savo centrinių vyriausybių informuotumą apie reikalavimą pirkti aukščiausios degalų naudojimo efektyvumo klasės padangas. Jos taip pat turėtų šį aspektą įtraukti į savo paslaugų sutarčių konkursus, kaip reikalaujama Energijos vartojimo efektyvumo direktyvos 2012/27/ES II priede.

Iš apklausos rezultatų taip pat matyti, kad vis daugiau naudotojų žino apie etiketę ir ją supranta.

⁸ PJ (petadžaulis) – 10¹⁵ džaulių.

⁹ Mtne – mln. t naftos ekvivalento.

¹⁰ Remiantis tyrimui, atliktam siekiant palengvinti Padangų ženklinimo reglamento peržiūrą, sukurtu standartiniu modeliu.

¹¹ [Skačiuoklė](#). Sutaupyta degalų kiekis nustatomas pagal padangos energijos vartojimo efektyvumo rodiklius ir pagal tai, kiek kilometrų galima nuvažiuoti su konkrečiu padangų komplektu.

Iš esmės vartotojai gerai supranta padangų etiketę. Parodžius jiems etiketę, vartotojai gebėjo suprasti joje pateiktą informaciją, nors anksčiau nebuvo su ja susipažinę. Išorinio riedėjimo triukšmo piktogramą respondentai įvertino kaip sunkiausiai suprantamą (ją suprato 60 proc. respondentų), sukibimo su šlapia danga piktogramą – kaip lengviausiai suprantamą (81 proc.), o degalų naudojimo efektyvumo parametras užėmė tarpinę poziciją (73 proc.).

Iš apklausos rezultatų matyti, kad perkant padangas vartotojams labiausiai rūpi saugumas. Todėl dauguma vartotojų sukibimą su šlapia danga laiko svarbiausiu etiketėje nurodytu parametru. Netgi kai atsižvelgiama ir į etiketėje nenurodytus parametrus (pvz., kainą ir prekių ženklą), sukibimas su šlapia danga vis tiek laikomas svarbiausiu, po jo eina kaina.

Kad vartotojų žinios apie etiketę būtų geresnės ir jie suprastų jos reikšmę, pramonės įmonės, tarpininkai ir vartotojų organizacijos rekomenduoja rengti kampanijas, kuriomis didinamas informuotumas apie etiketę. Tikslinės grupės turėtų būti C1, C2 ir C3 klasių padangų galutiniai naudotojai. Tačiau svarbiausios yra C1 klasės padangų galutiniams naudotojams skirtos kampanijos, nes šios klasės padangų parduodama daugiausia.

Informuotumo didinimo kampanijas nacionaliniu lygmeniu galėtų organizuoti valstybių narių institucijos, ES lygmeniu – Komisija, arba jos galėtų būti organizuojamos abiem lygmenimis. Kad informacija efektyviau pasiektų galutinius naudotojus, būtų tikslinga į kampanijas įtraukti padangų tiekėjus ir platintojus. Kai kurios valstybės narės jau padėjo surengti informuotumo apie padangų etiketę didinimo kampanijas arba planuoja tai padaryti. Į šių kampanijų patirtį ir rekomendacijas turėtų būti atsižvelgta.

4.3. Informacijos tikslumas, tinkamesnis informacijos pateikimas prieš pardavimą

Apskritai, vartotojų nuomone, etiketė yra naudinga ir aiški. Didelė vartotojų dalis labai arba vidutiniškai pasitiki etiketėje pateikiama informacija. Daugelis vartotojų nurodė, kad jų pasitikėjimas padidėtų, jeigu būtų užtikrinta didesnė rinkos kontrolė ir taikoma daugiau sankcijų už reikalavimų nesilaikymą. Panašūs atsakymai gauti ir iš padangų tiekėjų bei tarpininkų asociacijų, kurie taip pat prašė užtikrinti veiksmingesnę rinkos priežiūrą.

Dėl informacijos tikslumo būtina paminėti, kad kelios vartotojų organizacijos išreiškė keletą kritiškų pastabų dėl ES padangų etiketės. Jos teigia, kad ES etiketėje pervertinamos padangų eksploatacinės savybės, o tikrosios vertės skiriasi nuo atliekant bandymus gautų verčių. Tačiau jos konkrečiai nenurodo, ar šis skirtumas būdingas visiems trims parametrams, ar tik vienam arba dviem. Vartotojų organizacijos taip pat kritiškai atsiliepia apie tai, kad ES padangų etiketėje pateikiama informacija patvirtinama savideklaracijos būdu, t. y. be trečiosios šalies patvirtinimo.

Be to, daugelis vartotojų prašo suteikti papildomos informacijos, pvz., kad vartotojų asociacijos ar institucijos atliktų nepriklausomus bandymus arba kad būtų sukurta vieša duomenų bazė, kurioje būtų pateikiami ženklinimo sistemos padangų duomenys.

Dauguma vartotojų padangas perka padangų parduotuvėse arba automobilių remonto dirbtuvėse, tačiau tik apie trečdalis jų paskutinį kartą, prieš pirkdami padangas, matė jas vitrinoje. Be to, parduotuves tikrinančios rinkos priežiūros institucijos pastebėjo, kad prekybos vietų vitrinose išstatomi tik keli padangų modeliai, o kiti laikomi sandėliuose. Tai reiškia, kad dažnai vartotojai, prieš pirkdami padangas, jų nemato, taigi nemato ir etiketės. Be to, kadangi dėl senėjimo padangų eksploatacinės savybės blogėja, netgi laikant jas lentynoje, galima būtų svarstyti galimybę informuoti vartotoją apie pagaminimo datą, pvz., ją nurodyti gaminio informaciniame lape, taip pat pateikti informaciją apie numatomą vidutinį eksploatacinių savybių pablogėjimą.

Tokia praktika nesuderinama su reglamento 5 straipsnio 2 dalimi, pagal kurią platintojai privalo galutiniams naudotojams pateikti informaciją apie etiketėje nurodytus veiksmingumo parametrus, jeigu naudotojai negali matyti parduodamų padangų. Todėl, siekiant užtikrinti, kad etiketės informacija būtų pateikiama prieš parduodant padangą, reikėtų apsvarstyti galimybę šias nuostatas išplėsti ir patikslinti.

Transporto priemonių tiekėjai ir platintojai turėtų būti įpareigoti pateikti to (tų) tipo (-ų) padangų, kurios tinka montuoti į transporto priemonę, ženklavimo informaciją. Tai turėtų būti daroma ir tais atvejais, kai galutiniam naudotojui nesiūloma galimybė rinktis, kokias padangas montuoti į parduodamą transporto priemonę. Ši informacija galėtų būti įtraukta, pvz., į galutiniam naudotojui pateikiamą techninę reklaminę medžiagą.

Prekybos vietoje padangos etiketė gali būti pateikiama šalia padangos kaip spausdinta etiketė arba kaip lipdukas ant pačios padangos. Dauguma vartotojų mano, kad lipdukas geriausiai matomas ant padangos protektoriaus. Tačiau etiketės pateikimo būdas tampa ne toks svarbus turint omenyje, kad dauguma padangų nėra išstatytos vitrine.

Iš apklausos rezultatų matyti, kad vis daugiau padangų perkama internetu. Todėl tampa vis svarbiau, parduodant padangas internetu, pateikti etiketę ir atitinkamą informaciją.

4.4. Ženklavimo sistemos netaikymas tam tikrų tipų (restauruotoms ir dygliuotosioms) padangoms

Restauruotos padangos

Padangų restauravimas – procesas, kuriuo pratęsiamas naudotų padangų eksploatavimo laikas. Restauruojant padangą, nusidėvėjęs protektorius pakeičiamas nauju. Šį keitimą galima kartoti tol, kol yra garantija, kad nepažeistas padangos aptaisas. Restauruojant padangas, taupoma energija ir medžiagos.

Restauruotų padangų eksploatacinės savybės nustatomos atsižvelgiant į aptaiso, protektoriaus ir taikyto restauravimo proceso derinį. Pagrindinė problema norint restauruotas padangas įtraukti į ženklavimo sistemą yra būtinybė kiekvienam deriniui nustatyti tris etiketėje nurodytus veiksmingumo parametrus (degalų naudojimo efektyvumą, sukibimą su šlapia danga ir išorinį riedėjimo triukšmą). Kadangi restauruotos padangos gaminamos mažomis serijomis, dėl didelių kiekvieno derinio bandymo išlaidų padangų restauravimo verslas, ypač mažosioms ir vidutinėms įmonėms, ekonominiu požiūriu taptų neįmanomas.

Šiuo metu kuriami matavimo metodai ir priemonės, skirti C3 klasės restauruotų padangų etiketėje nurodytiems veiksmingumo parametrams apskaičiuoti.

Prieš svarstant, ar restauruotas C3 klasės padangas įtraukti į Padangų ženklavimo reglamento taikymo sritį, šiuos metodus ir priemones reikėtų išsamiai įvertinti. Vertinime turėtų dalyvauti visi susiję suinteresuotieji subjektai, pvz., padangų pramonės įmonės, restauravimo įmonės, rinkos priežiūros institucijos ir atitinkamos nevyriausybinės organizacijos.

Dygliuotosios padangos

Dygliuotosios padangos daugiausia naudojamos Suomijoje, Švedijoje ir Norvegijoje, kur jos sudaro 12 proc. padangų rinkos (palyginti su 0,25 proc. likusioje ES dalyje). Daugelyje valstybių narių dygliuotąsias padangas naudoti draudžiama, o daugumoje kitų valstybių narių jas leidžiama naudoti tik žiemos mėnesiais. Kadangi šios padangos sudaro nedidelę rinkos dalį, galimybė sutaupyti degalų dygliuotąsias padangas įtraukus į ženklavimo sistemą yra ribota. Be to, pagrindinė aplinkosaugos problema, kylanti naudojant dygliuotąsias padangas,

yra tarša kietosiomis dalelėmis dėl kelių dangos nusidėvėjimo. Todėl, kad sumažintų šį poveikį, Šiaurės šalys reguliuoja padangų projektavimą.

Dygliuotųjų padangų pasipriešinimo riedėjimui ir sukibimo su šlapia danga neįmanoma išbandyti taikant dabartinius bandymų standartus. Atliekant pasipriešinimo riedėjimui ir sukibimo su šlapia danga bandymus, ribojamas leistinas paviršiaus (kelio dangos ar stabdžių būgnų) šiurkštis. Atliekant tokį bandymą su dygliuotosiomis padangomis, šie paviršiai būtų taip pažeisti, kad nebeatitiktų bandymo standartų.

4.5. Rida ir dilimas

Rida

Didėjančios padangų ridos poveikis aplinkai ir ekonomikai priklauso tik nuo to, kaip ji paveiks pasipriešinimą riedėjimui. Jeigu didinant ridą didėja pasipriešinimas riedėjimui, poveikis veikiausiai bus neigiamas dėl didesnio degalų sunaudojimo. Be to, taip pat kyla rizika, kad gali susilpnėti sukibimas su šlapia danga.

Rida yra galutiniams naudotojams svarbus parametras, tačiau jos į ženklinimo sistemą įtraukti kol kas neįmanoma, nes nėra patikimo, tikslaus ir atkuriamo standartizuoto bandymų metodo, skirto kilometrų skaičiui, kurį galima nuvažiuoti su konkrečiomis padangomis, nustatyti. Toks metodas turėtų būti sukurtas, kad šią svarbią informaciją būtų galima pateikti vartotojams, nors pripažįstama, kad taikant standartizuotą bandymų metodą išmatuota rida gali gerokai skirtis nuo realiomis sąlygomis vartotojų stebimos ridos. Jei taip nutiktų, kyla rizika, kad vartotojai praras pasitikėjimą etikete.

Rida yra tiesiogiai susijusi su protektoriaus nusidėvėjimu naudojant padangą (nusidėvėjimas gali priklausyti nuo padangos slėgio, kelio dangos paviršiaus ir vairavimo būdo), tačiau padangų kokybė taip pat blogėja joms senstant arba dėl saulės šviesos (UV spindulių), karščio, lietaus ir kitų veiksnių poveikio. Taigi padangų ilgaamžiškumas taip pat priklauso nuo klimato sąlygų, kuriomis jos naudojamos, ir jo atšiaurumo, tačiau nuo tų pačių veiksnių priklauso ir kiti etiketėje nurodyti parametrai, kaip antai degalų sąnaudos.

Todėl vartotojai turėtų būti informuojami apie galimas šių nukrypimų priežastis ir apie tai, kaip juos sumažinti (geresnė pripūtimo slėgio kontrolė, vairavimo būdas ir t. t.), kad jie neprarastų pasitikėjimo etikete.

Vienodo padangų kokybės įvertinimo standartai yra vienintelis standartizuotas bandymų metodas, taikomas tik C1 klasės padangoms. Taikant šį bandymų metodą, reikalaujama, kad padangos iš viso būtų nuvažiavusios 7 200 mylių (11 600 km), taigi tam reikia itin didelių išlaidų (būtų galima apsvarstyti ekonomišką laboratorinių bandymų metodiką). Išmatuota rida skirsis nuo realiomis sąlygomis galutinio naudotojo stebimos ridos, nes išorės veiksniai, kaip antai padangos slėgis, kelio dangos paviršius, apkrova ir vairavimo būdas, turi didelės įtakos padangos nusidėvėjimui ir ridai.

Visos pramonės įmonės ir rinkos priežiūros institucijos sutinka, kad ridos neįmanoma išmatuoti taip tiksliai, kad ją būtų galima nurodyti etiketėje, o rinkos priežiūros institucijos mano, kad neįmanoma prižiūrėti, kaip rinkoje laikomasi tokio reikalavimo. Be to, visos padangų pramonės įmonės, rinkos priežiūros institucijos ir padangų gamintojų organizacijos sutinka, kad ridos parametrai įtraukti į padangų ženklinimo sistemą reikėtų didelių išlaidų ir tai nepadėtų vartotojams pasirinkti geresnių padangų. Tačiau ateityje, atliekant reglamento peržiūrą, šį su dilimu labai susijusį klausimą reikėtų išnagrinėti plačiau.

Dilimas

Dilimas, t. y. medžiagų pašalinimas nuo padangos, kai ji sąveikauja su kelio dangos paviršiumi, yra susijęs su padangos rida. Pašalintomis medžiagomis, vadinamomis padangų ir kelio dangos nusidėvėjimo dalelėmis, prisidedama prie oro taršos kietosiomis dalelėmis. Reglamentuojant kitus oro taršos šaltinius, pvz., transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį, santykinė padangų ir kelio dangos nusidėvėjimo dalelių svarba veikiausiai didės. Tačiau kol kas lieka neaišku, kiek šiomis dalelėmis prisidedama prie oro taršos ir vandenynų taršos plastiko mikrodalelėmis, o standartizuotas matavimo metodas dar nesukurtas. Keliuose neseniai atliktuose tyrimuose atkreipiamas dėmesys į tai, kad padangos gali būti svarbus vandenynų taršos plastiko mikrodalelėmis šaltinis¹².

Kaip ir rida, dilimas labai priklauso nuo išorės veiksnių (t. y. padangos slėgio, kelio dangos paviršiaus, apkrovos, vairavimo būdo ir t. t.). Padangų ženklinimo sistema nebūtinai yra tinkama išmetamam padangų ir kelio dangos nusidėvėjimo dalelių kiekiui reglamentuoti. Tačiau ateityje, atliekant reglamento peržiūrą, šis klausimas galėtų būti išnagrinėtas plačiau. Šiuo tikslu reikėtų atsižvelgti į didėjančią susirūpinimą dėl oro taršos ir vandenynų taršos plastiko mikrodalelėmis, taip pat poveikį aplinkai ir žmonių sveikatai.

Medžiagų, iš kurių gaminamos padangos, cheminė sudėtis, kuri yra svarbi dėl padangų ir kelio dangos nusidėvėjimo dalelių poveikio sveikatai, jau reglamentuojama REACH reglamentu¹³.

Be to, svarbu paminėti, kad šį klausimą taip pat būtų galima nagrinėti svarstant teisės aktus dėl padangų tipo patvirtinimo¹⁴.

4.6. Sukibimas su apsnigta ir apledėjusia danga

Padangų ženklinimo sistemoje sukibimo su šlapia danga rodiklis naudojamas kaip saugumo matas. Tačiau su tuo yra susijusi rizika, kad žiemos sąlygoms skirtas padangas perkantys vartotojai bus klaidinami, nes padangos, suprojektuotos taip, kad geriau sukibtų su apsnigta ir apledėjusia danga, dažnai turi prastesnį sukibimą su šlapia danga nei standartinės vasarinės¹⁵ padangos. Į ženklinimo sistemą įtraukus padangų sukibimo su apsnigta ir apledėjusia danga eksploatacines savybes, būtų atsižvelgta į saugumo problemą ir vartotojams būtų pateikta išsamesnė informacija, o dėl to galiausiai padidėtų pasitikėjimas etikete, ypač šiauriniuose regionuose. Šiomis aplinkybėmis taip pat būtų galima apsvarstyti galimybę vartotojus informuoti apie padangos amžiaus svarbą, nes esant žemai temperatūrai padangų eksploatacinės savybės ilgainiui labai pablogėja.

Terminas „žieminė padanga“ Reglamente (EB) Nr. 661/2009 ir JT EEK taisyklėje Nr. 117 apibrėžtas taip: „padanga, kurios protektoriaus raštas, protektoriaus junginys arba konstrukcija visų pirma skirti didesniai nei normalios padangos veiksmingumui žiemos sąlygomis užtikrinti, atsižvelgiant į jos gebą išjudinti transporto priemonę arba palaikyti

¹² [Pirminių plastiko mikrodalelių](#) tyrimas, p. 31, ir [į jūrą išmestų šiukšlių šaltinių](#) tyrimas, p. 365.

¹³ REACH reglamentas (EB) Nr. 1907/2006 (OL L 396, 2006 12 30, p. 1.).

¹⁴ Reglamentas (EB) Nr. 661/2009 (OL L 200, 2009 7 31, p. 1).

¹⁵ Terminas „vasarinė padanga“ neatitinka teisinės konkretaus gaminio apibrėžties. Jis reiškia įprastą padangą, kurią pageidautina naudoti nesunkiomis žiemos oro sąlygomis. Beje, yra universalios padangos, kurios taip pat neatitinka teisinės apibrėžties, – tai yra padangos, kurias, remiantis gamintojo deklaracija, galima naudoti ir vasaros, ir žiemos sąlygomis. Paprastai jos žymimos žyma „M+S“, bet nebūtinai atitinka patvirtintą žymą 3-PMSF (angl. 3-Peak Mountain Snow Flake, trijų viršūnių kalnas su sniegės simboliu), kaip teisiškai apibrėžta „padanga, skirta naudoti sunkiomis žiemos sąlygomis“. Visi šie skirtingi terminai, kuriais apibrėžiamos padangos (vasarinės ir universalios), atitinka gamintojo deklaraciją ir joms netaikomi papildomi reikalavimai ar padangų eksploatacinių savybių bandymai.

judėjimą“. Tokios padangos gali būti žymimos žyma „M+S“ – tai yra gamintojo savideklaracija dėl padangų, kurios turėtų geriau sukibti su purvina ir (arba) apsnigta danga. Tačiau šiuo metu padangoms su žyma „M+S“ netaikomi papildomi reikalavimai ar padangų eksploatacinių savybių bandymai.

Terminas „padanga, skirta naudoti sunkiomis žiemos sąlygomis“ taip pat apibrėžtas JT EEK taisyklėje Nr. 117 – tai „žieminė padanga, kurios protektoriaus raštas, protektoriaus junginys arba konstrukcija specialiai suprojektuoti taip, kad padangą būtų galima naudoti sunkiomis žiemos sąlygomis“, o tai atitinka tam tikrus reikalavimus, kuriuos reikia įvykdyti, kad ant padangos šoninės sienelės būtų galima naudoti žymą 3-PMSF (angl. *3-Peak Mountain Snow Flake*). Šios padangos taip pat vadinamos žieminėmis padangomis ir įvairiose valstybėse narėse jas privaloma naudoti žiemos sąlygomis.

Ir terminas „žieminė padanga“, ir terminas „padanga, skirta naudoti sunkiomis žiemos sąlygomis“ taikomi C1, C2 ir C3 tipų padangoms. Kita žiemos sąlygoms skirtų padangų kategorija yra „šiaurinių regionų žieminės padangos“, t. y. nedygliuotosios padangos, skirtos naudoti ant apledėjusios ir šlapios bei apledėjusios dangos. Šiuo metu nėra teisinės šiaurinių regionų žieminų padangų apibrėžties, tačiau rengiamas padangų sukibimo su apledėjusia danga bandymo ISO standartas (šis bandymas panašus į sukibimo su apsnigta danga bandymą, atliekamą su padangomis, skirtomis naudoti sunkiomis žiemos sąlygomis). Tikimasi, kad jis bus parengtas 2017 m. Padangų sukibimo su apledėjusia danga bandymas taikomas tik C1 klasės padangoms.

Kalbant apie padangos sukibimą su apsnigta danga, tinkamiausias sprendimas yra 3-PMSF bandymas ir atitinkama žyma, nes ši praktika jau plačiai taikoma padangų pramonėje, todėl ją būtų nebrangu įgyvendinti. Šia papildoma informacija būtų kompensuojamas paprastai neaukštas vidutiniškas ES etiketėje pateikiamas sukibimo su šlapia danga įvertis.

Kalbant apie šiaurinių regionų žieminės padangas (t. y. padangas, skirtas naudoti ant apledėjusios dangos), taip pat galėtų būti naudinga taikyti numatomą ISO standartą, nustatyti ribinę vertę ir pateikti atitinkamą piktogramą. Šių padangų etiketėje dažnai nurodomos žemiausios sukibimo su šlapia danga vertės.

Abiem atvejais (kai padangos skirtos naudoti ant apsnigtos ir apledėjusios dangos) etiketėje pateikiama papildoma informacija, jeigu ji yra, turėtų būti taikoma tik trečiosios šalies, atlikus standartinę bandymo procedūrą, sertifikuotoms padangoms. Tai būtina siekiant išlaikyti ir stiprinti vartotojų pasitikėjimą etikete.

4.7. Registracijos duomenų bazė

Atliekant peržiūros tyrimą, buvo tiriama, ar, siekiant pagerinti vykdymo užtikrinimą, būtų tikslinga sukurti padangų etikečių ir susijusių techninių dokumentų ES lygmens registracijos duomenų bazę. Atlikus analizę, nustatyta, kad tai galėtų būti naudinga siekiant teikti rinkos informaciją, kuria būtų galima naudotis priimant politinius sprendimus, ir palengvinti rinkos priežiūrą, be to, tokia duomenų bazė galėtų būti naudojama kaip vartotojų informavimo priemonė. Ji taip pat galėtų tapti gera priemone didesniai tiekėjų taikomų bandymų metodų ir sąlygų skaidrumui užtikrinti, o jo, pasak kai kurių rinkos priežiūros institucijų, šiuo metu trūksta. Galutiniai naudotojai registracijos duomenų bazėje galėtų rasti prieš pardavimą teikiamą informaciją apie ženklinimo parametrus.

Bet kokia galima duomenų bazė turėtų papildyti esamos rinkos priežiūros informacinės ir ryšių sistemos (RPIRS)¹⁶ duomenų bazę, apimančią šiuo metu ES apyvartoje esančius gaminius, neatitinkančius ES gaminius reglamentuojančių teisės aktų nuostatų, taip pat duomenų bazę, kurią ketinama sukurti pagal peržiūrėtą Energijos vartojimo efektyvumo ženklavimo reglamentą (ES) 2017/1369. Svarstant galimybę sukurti padangų registracijos duomenų bazę, bus naudinga atsižvelgti į būsimos energijos vartojimo efektyvumo ženklavimo duomenų bazės įgyvendinimo patirtį.

4.8. Rinkos priežiūra ir vykdymo užtikrinimas

Valstybėse narėse, kurios yra atsakingos už priežiūros vykdymą, rinkos priežiūros veikla skiriasi. Vyraujanti rinkos priežiūros veiklos rūšis – prekybos vietų patikros. Kai kurios institucijos tikrina techninius dokumentus, bet tik labai nedaugelis atliko laboratorinius bandymus, kad patikrintų etiketėse nurodytas vertes. Pasak rinkos priežiūros institucijų, didžiausios kliūtys laboratoriniams padangų bandymams yra didelės išlaidos ir nepakankamas akredituotų bandymų įrenginių skaičius.

Dėl prasto rinkos priežiūros lygio pakertamas vartotojų pasitikėjimas, o mažmenininkams susidaro įspūdis, kad padangų ženklavimas institucijoms nelabai svarbus.

Dauguma valstybių narių ES bendrai finansuojamą bendrųjų veiksmų bandomąją padangų ženklavimo programą¹⁷ laiko galimybe pradėti padangų laboratorinius bandymus. Bendrųjų veiksmų tikslas – ir gauti daugiau bandymų duomenų, ir parengti geriausius rinkos priežiūros bandymų metodus.

Iš kai kurių rinkos priežiūros institucijų atliktų padangų bandymų matyti, kad rezultatai gali skirtis nuo etiketėje pateikiamų verčių, net jeigu to paties modelio padanga buvo bandoma skirtinguose akredituotuose bandymų keliuose ir (arba) laboratorijose, be to, neįmanoma tiksliai nustatyti, ar problema taikytina visiems trims parametrams, ar tik keliems iš jų. Tą pačią problemą nurodė daugelis automobilių žurnalų ir bandymus atliekančių vartotojų organizacijų. Negalėdamos kiekybiškai įvertinti įvairių priežasčių, rinkos priežiūros institucijos mano, kad iš esmės ši problema gali kilti dėl:

- paties matavimo (visų pirma sukibimo su šlapia danga matavimo) metodo;
- skirtingų bandymų atlikimo sąlygų;
- neteisingo bandymų metodų taikymo;
- nepakankamo bandymų atlikimo sąlygų ir etiketėje pateikiamų verčių apskaičiavimo skaidrumo.

Patirtis, kurią pramonės įmonės ir rinkos priežiūros institucijos iki šiol sukaupė taikydamos padangų sukibimo su šlapia danga bandymų standartus, rodo, kad bandymų metodo tikslumą galima pagerinti. Tai būtų galima padaryti, pvz., peržiūrėjus bandymo sąlygų diapazonus ir (arba) matematines formules, pagal kurias rezultatus galima suderinti, kai bandymai atliekami skirtingomis sąlygomis, pvz., skirtingose bandymo vietose arba skirtingu metų laiku. Tai yra svarbus aspektas ir, atsižvelgiant į tai, kad perkant padangas vartotojams labiausiai rūpi saugumas, jį reikės apsvarstyti ateityje. Triukšmo ir pasipriešinimo riedėjimui bandymų

¹⁶ Tai yra Europos Komisijai priklausanti visos ES duomenų bazė, kurioje valstybės narės ir Komisija gali keistis informacija apie klausimus, susijusius su vykdymo užtikrinimo veikla, ir ją archyvuoti.

¹⁷ Pagal iniciatyvą „Horizontas 2020“ finansuojamas Europos Komisijos rinkos priežiūros projektas „MSTyr15“, kuriuo siekiama pagerinti Padangų ženklavimo reglamento (EB) Nr. 1222/2009 vykdymo užtikrinimą, ir tuo tikslu rinkos priežiūros institucijoms sudaromos sąlygos veiksmingiau vykdyti savo veiklą (rengiami mokymai, gairės ir kt.). Žr. www.mstyr15.eu.

klausimas ne toks opus. Siekiant optimizuoti padangų pasipriešinimo riedėjimui (pagal kurį galima spręsti apie degalų naudojimo efektyvumą) matavimo rezultatų tikslumą ir atkuriamumą taikant bandymo aparatūros suderinimo procedūrą, sukurtas etaloninių laboratorijų tinklas¹⁸.

Pačiame padangų ženklavimo reglamente nėra išsamių rinkos priežiūros ir vykdymo užtikrinimo nuostatų. Reglamente daroma nuoroda į Reglamento (EB) Nr. 765/2008¹⁹ nuostatas, apimančias bendrąsias rinkos priežiūros ir į ES rinką įvežamų gaminių kontrolės taisykles. Kitaip yra ES Energijos vartojimo efektyvumo ženklavimo reglamente (ES) 2017/1369, į kurį, be Reglamento (EB) Nr. 765/2008 nuostatų, įtrauktos išsamesnės rinkos priežiūros nuostatos. Be to, pagal Energijos vartojimo efektyvumo ženklavimo reglamentą numatytos įgyvendinimo priemonės turi apimti išsamų techninių dokumentų turinio aprašymą, kurio rinkos priežiūros institucijos turi reikalauti rinkos priežiūros tikslais.

Nors Padangų ženklavimo reglamento nuostatos dėl vykdymo užtikrinimo yra ne tokios išsamios, rinkos priežiūros institucijos paprastai nenurodo, kad joms trūksta įgaliojimų atlikti patikras ir taikyti sankcijas dėl padangų ženklavimo sistemos reikalavimų nesilaikymo.

Rinkos priežiūros institucijos ir vartotojų organizacijos yra labiau susirūpinusios dėl atliekant bandymus patiriamų išlaidų, neaiškių bandymų metodų ir netikslių bandymų rezultatų.

5. IŠVADOS

Peržiūros tyrime atkreiptas dėmesys į galimybę supaprastinti esamus teisės aktus ir užtikrinti didesnę jų veiksmingumą. Visų pirma yra daug galimybių sutaupyti dar daugiau degalų, taip pat būtų galima užtikrinti dar didesnę kelių eismo saugumą ir sumažinti riedėjimo triukšmą.

Atliekant šį peržiūros tyrimą, taip pat per pokalbius su padangų tiekėjais, platintojais (tarpininkais), rinkos priežiūros institucijų, vartotojų organizacijų ir aplinkosaugos srityje dirbančių NVO atstovais buvo atkreiptas dėmesys į tam tikras problemas, kurias išsprendus galima patobulinti reglamentą ir užtikrinti veiksmingesnį jo įgyvendinimą.

Etiketę galima padaryti aiškesnę, tikslesnę, patikimesnę ir reprezentatyvesnę, o valstybės narės gali geriau užtikrinti teisės aktų vykdymą. Tai galima padaryti, pvz., patobulinus matavimo bandymus, sustiprinus rinkos priežiūrą ir apsvarsčius kitas galimybes.

Galutiniai naudotojai yra nepakankamai informuoti apie etiketę, be to, yra keletas kitų aspektų, į kuriuos atsižvelgus būtų galima sutaupyti daug energijos ir išvengti neproporcingo išlaidų didėjimo bei sistemos sudėtingumo.

Galima padaryti didelį poveikį. Išsprendus šioje ataskaitoje nustatytas problemas, rinkoje gali padaugėti geresnės eksploatacines savybes turinčių padangų. Jeigu iki 2030 m. visų tipų padangos pasiektų degalų naudojimo efektyvumo B klasę (o ne C klasę, kaip šiuo metu prognozuojama), kasmet būtų galima sutaupyti net 256 PJ (arba 6,1 Mtne) energijos, o tai reiškia, kad atitinkamai 18,6 Mtne per metus sumažėtų išmetamas CO₂ kiekis.

Komisija nuodugniau išnagrinės šioje ataskaitoje aptartus klausimus ir vėliau, atėjus laikui, gali pasiūlyti peržiūrėtą Padangų ženklavimo reglamentą.

¹⁸ Komisijos [komunikatas 2012/C 86/03](#).

¹⁹ Reglamentas (EB) Nr. 765/2008 (OL L 218, 2008 8 13, p. 30).