EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2026 06 24
COM(2026) 326 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI IR EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI

Reglamento (ES) 2020/740 dėl padangų ženklinimo pagal degalų naudojimo efektyvumą ir kitus parametrus įgyvendinimo ataskaita

1. ĮVADAS

1.1. Politika ir teisinės aplinkybės

Padangos yra labai svarbi kiekvienos kelių transporto priemonės sudedamoji dalis. Padangų riedėjimo varža daro tiesioginį poveikį transporto priemonės energijos sąnaudoms. Todėl skatinant efektyvesnių padangų paklausą, kūrimą ir gamybą galima sumažinti degalų sąnaudas, išmetamą teršalų kiekį ir iškastinio kuro importą arba padidinti elektrinių transporto priemonių nuvažiuojamą atstumą, sumažinus vienam nuvažiuotam kilometrui reikalingą elektros energijos kiekį. Pirmasis oficialus ES teisės aktas dėl efektyvių padangų buvo priimtas po 1973 m. naftos krizės ir jame valstybėms narėms rekomenduojama „skatinti radialinių padangų montavimą ant visų transporto priemonių, įskaitant sunkiasvores krovinines transporto priemones“ [1].

Praėjus penkiasdešimčiai metų, radialinės padangos tapo standartine technologija, tačiau kelių transportui vis dar tenka reikšminga viso galutinės energijos suvartojimo ES dalis (apie ketvirtadalį), o didžioji šios energijos dalis vis dar gaunama iš naftos. Be to, dėl padangų projektavimo ir medžiagų inovacijų atsirado galimybių dar labiau padidinti energijos vartojimo efektyvumą. Apskaičiuota, kad pakeitus didelės riedėjimo varžos padangas mažos riedėjimo varžos padangomis, vidutinės lengvųjų automobilių energijos sąnaudos galėtų sumažėti maždaug 2 proc. [2] Sunkiųjų transporto priemonių padangų riedėjimo varža yra daug svarbesnė, o energijos vartojimo efektyvumo didėjimo potencialas yra didesnis – riedėjimo varža turi įtakos iki trečdalio dyzelinių sunkvežimių ir daugiau kaip pusei efektyviau energiją vartojančių elektrinių sunkvežimių energijos sąnaudų [3].

Be to, kitas padangų parametras – sukibimas su šlapia danga – yra labai svarbus saugai, nes nuo jo priklauso transporto priemonės stabdymo kelias. Sukibimas su šlapia danga ir riedėjimo varža yra konkuruojantys parametrai, todėl klientams, sprendžiantiems, kokio tipo padangas pirkti, gali tekti ieškoti kompromiso tarp saugos ir energinio naudingumo. Todėl, kad klientai galėtų priimti informacija pagrįstus sprendimus dėl pirkimo, jie turėtų turėti informacijos apie abu parametrus. Šiuo tikslu 2009 m. priimtas ir 2020 m. persvarstytas pirmasis ES padangų ženklinimo reglamentas (toliau – PŽR). Padangų etiketėse pateikiama lengvai suprantama informacija, skatinanti geresnių padangų paklausą ir konkurenciją jų pasiūlos srityje.

PŽR teisinis pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 114 ir 194 straipsniai. Reglamento taikymo sritis apima keleivinių transporto priemonių (C1), furgonų ir lengvųjų sunkvežimių (C2) bei sunkiųjų sunkvežimių ir autobusų (C3) padangas [4]. PŽR veikia kartu su minimaliaisiais eksploataciniais reikalavimais, nustatytais kituose teisės aktuose. Tipo patvirtinimo teisės aktuose, visų pirma UNECE taisyklėje Nr. 117, nustatyti svarbiausi minimalieji ES rinkai pateikiamų padangų eksploatacinių charakteristikų standartai, susiję su riedėjimo varža, sukibimu su šlapia danga, triukšmu, sukibimu su sniegu ir sukibimu su ledu. Atitinkami minimalieji eksploatacinių charakteristikų

([1]) 76/494/EEB: 1976 m. gegužės 4 d. Tarybos rekomendacija dėl racionalaus kelių transporto priemonių suvartojamos energijos naudojimo gerinant vairavimo įpročius, OL L 140, 1976 5 28, p. 14–15.

([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, Joint Research Centre, 2016.

([3]) Hyttinen, Jukka et al. Effect of Ambient and Tyre Temperature on Truck Tyre Rolling Resistance, *International Journal of Automotive Technology*, Nov. 2022.

([4]) Visureigių, statybos, žemės ūkio arba dviračių ir triračių transporto priemonių padangos nepatenka į taikymo sritį, nes nebūtų aktualūs degalų naudojimo efektyvumo ar saugos aspektai.

standartai taip pat nustatyti UNECE taisyklėse Nr. 30 (C1 klasės padangos), Nr. 54 (C2, C3 klasių padangos) ir Nr. 172 (restauruotos padangos). Nors jokių ES ekologinio projektavimo teisės aktų dėl padangų dar nepriimta, padangos įtrauktos į 2025–2030 m. ekologinio projektavimo ir energijos vartojimo efektyvumo ženklinimo darbo planą [5].

1.2. Pagrindiniai atliekant Padangų ženklinimo reglamento 2020 m. peržiūrą padaryti pakeitimai

Pagrindiniai atliekant 2020 m. peržiūrą padaryti pakeitimai:

- etiketės stilius ir formatas suderinti su labiau žinoma energijos vartojimo efektyvumo etikete;
- riedėjimo varžos (energijos vartojimo efektyvumo) ir sukibimo su šlapia danga (saugos) efektyvumo klasių skaičius sumažintas nuo septynių (A–G) iki penkių (A–E), nes nustačius griežtesnius UNECE tipo patvirtinimo reikalavimus uždraustos padangos, priskiriamos prasčiausio efektyvumo klasėms;
- nustatytas reikalavimas kiekvieną padangų tipą registruoti Europos energijos vartojimo efektyvumo etikete ženklinamų gaminių registre (EPREL) [6];
- sugriežtinti reikalavimai dėl padangų etiketės pateikimo vartotojams, siekiant didinti jų informuotumą apie padangų etiketę;
- Komisijai suteikti įgaliojimai deleguotaisiais aktais priimti tam tikrus pakeitimus.

1.3. Šios ataskaitos aprėptis

PŽR reglamento 15 straipsnyje reikalaujama, kad Komisija atliktų reglamento vertinimą ir pateiktų ataskaitą Europos Parlamentui, Tarybai ir Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui. Ataskaitoje turi būti įvertinta, „kiek šis reglamentas ir pagal jį priimti deleguotieji aktai buvo veiksmingi galutiniams naudotojams pasirenkant geresnių eksploatacinių savybių padangas, atsižvelgiant į <...> poveikį verslui, degalų suvartojimui, saugai, išmetamam šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiui, vartotojų informuotumui ir rinkos priežiūros veiklai. Atsižvelgiant į patirtį, sukauptą taikant platesnę Reglamentu (EB) Nr. 661/2009 sukurtą sistemą, ataskaitoje taip pat įvertinamos privalomo nepriklausomos trečiosios šalies atliekamo padangų etiketėje pateikiamos informacijos tikrinimo išlaidos ir nauda.“

Šioje ataskaitoje daugiausia dėmesio skiriama šioms temoms:

- vartotojų informuotumui, supratimui ir naudojimui;
- rinkos raidai;
- deleguotiesiems aktams;
- rinkos priežiūrai ir vykdymo užtikrinimui;
- trečiosios šalies atliekamam tikrinimui ir bandymams;
- bandymų mašinų derinimui;
- įgyvendinimo metu nustatytoms problemoms.

Kai kurie aspektai analizuojami poveikio vertinime, pridedame prie pasiūlymo dėl bendrojo energiją taupančius produktus reglamentuojančių teisės aktų supaprastinimo, kuris buvo priimtas kartu su šia ataskaita ir ją pagrindžiančia analize bei parengtas jomis

(5) COM(2025) 187 *final*.

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

remiantis. Kartu su šia ataskaita priimama atskira Energijos vartojimo efektyvumo ženklinimo sistemos reglamento (Reglamento (ES) 2017/1369) įgyvendinimo ataskaita.

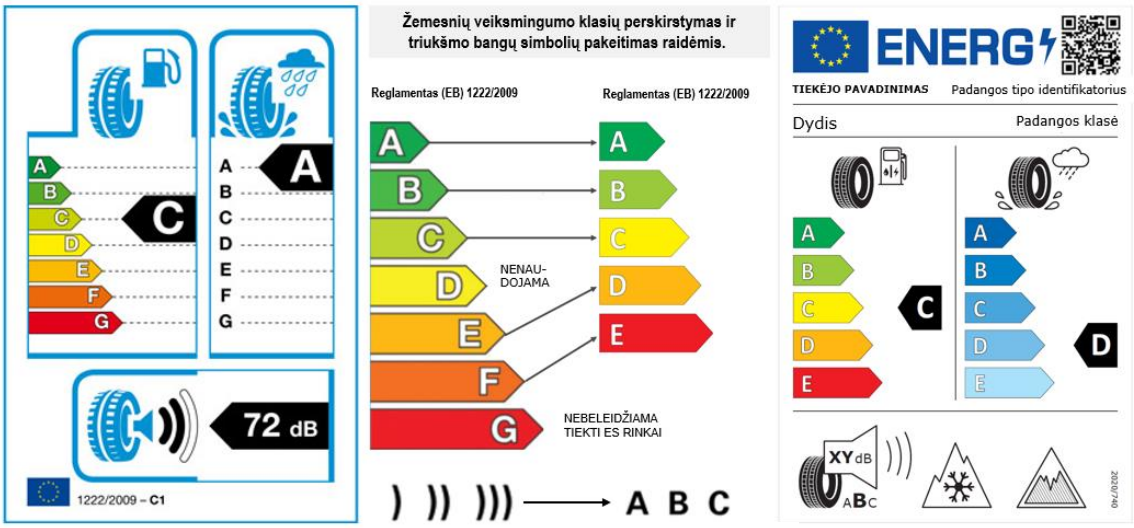
1.4. Analitinis pagrindas

Ši ataskaita grindžiama keliais duomenų ir informacijos šaltiniais, įskaitant:

- vartotojų ir prekiautojų padangomis ir transporto priemonėmis apklausą [7];
- EPREL duomenis, susijusius su padangų registravimu;
- suinteresuotųjų subjektų ir valdžios institucijų indėlį, be kita ko, vykdant įvairių darbo grupių veiklą, įskaitant Administracinio bendradarbiavimo padangų ženklinimo srityje grupę [8] ir Laboratorijos derinimo padangų riedėjimo varžai matuoti ekspertų grupę [9];
- Rinkos priežiūros informacinę ir ryšių sistemą (ICSMS) [10];
- kitas viešai prieinamas analizes ir išteklius.

2. PERPROJEKTUOTA PADANGŲ ETIKETĖ

2018 m. peržiūros tyrime [11] nustatyta, kad nebuvo išnaudotas visas padangų etiketės potencialas, nes galutiniai naudotojai nebuvo gerai informuoti apie jos egzistavimą ir rinkos priežiūros institucijos (RPI) tinkamai neužtikrino jos reikalavimų vykdymo. Tyrime taip pat nustatyta, kad padangų etiketės veiksmingumą mažino tam tikri jai būdingi veiksniai, pavyzdžiui, klaidinantis efektyvumo klasių suskirstymas, netiksli ir neišsami informacija bei nepasitikėjimas tuo, ką kai kurie respondentai laikė savideklaracija.



SENOJI ETIKETĖ NAUJOJI ETIKETĖ

1 paveikslas. Pirminės padangų etiketės (2012 m.) ir peržiūrėtos (naujos) etiketės (2021 m.) iliustracijos.

([7]) Vartotojų supratimo apie ES padangų etiketę, taikomą nuo 2021 m. gegužės 1 d., tyrimas.

([8]) Administracinio bendradarbiavimo grupių sąrašas.

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

([10]) ICSMS.

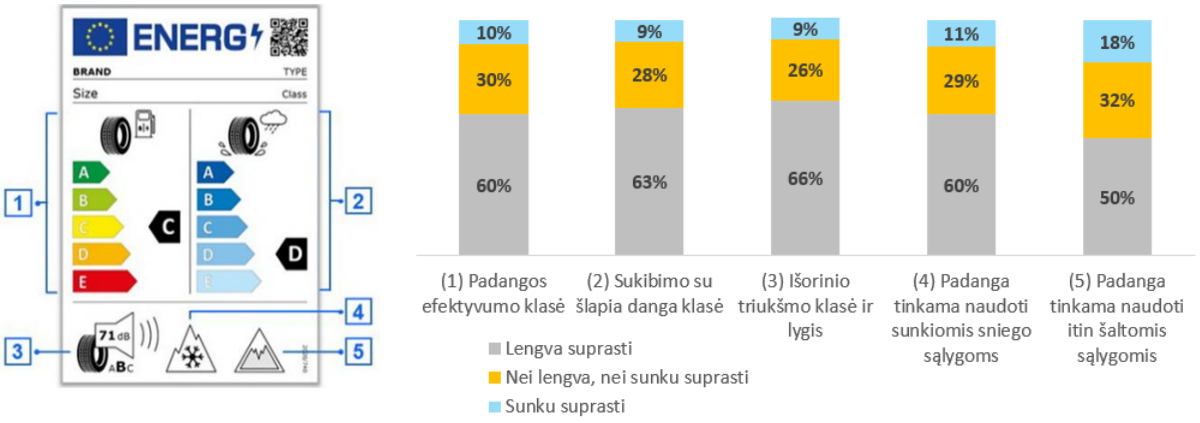
([11]) https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1460-Evaluation-and-potential-revision-of-the-EU-tyre-labelling-scheme_lt.

Atnaujinti padangų ženklinimo teisės aktai taikomi nuo 2021 m. gegužės 1 d. 1 paveiksle palyginama originali ir peržiūrėta etiketės. Naujojoje etiketėje yra keletas naujų elementų:

- riedėjimo varža. Žemiausios klasės pakeistos į D ir E klases. Taip buvo panaikinta tuščia D klasė, taikyta C1 ir C2 klasių padangoms [12]. Kiekvienam padangų tipui išlaikytos tos pačios verčių ribos;
- sukibimas su šlapia danga. Etikečių klasių skalė buvo pakeista, o tuščia D klasė panaikinta. Siekiant atskirti saugos aspektus nuo energijos, į sukibimo su šlapia danga skalę įtrauktos mėlyno atspalvio rodyklės (simbolizuojančios vandenį);
- išorinis riedėjimo triukšmas. Klasės nuoroda buvo suderinta su kitomis energijos vartojimo efektyvumo etiketėmis, naudojant raidinę skalę. Garso lygis buvo išreikštas decibelais (kaip ir kitų paženklintų gaminių) ir buvo išlaikyta garso bangų piktograma.
- Įtrauktos dvi naujos piktogramos, skirtos padangoms, kurių tipas patvirtintas naudoti sunkiomis sniego ir ledo sąlygomis [13].

3. VARTOTOJŲ INFORMUOTUMAS APIE PADANGŲ ETIKETĘ, JOS NAUDOJIMAS IR SUPRATIMAS

Vartotojų supratimas apie padangų etiketę buvo patikrintas atliekant vartotojų apklausą. Toliau pateikiama svarbiausių išvadų santrauka.



2 paveikslas. Vartotojų įvertintas padangų etiketės elementų supratimas (atskaitos scenarijus – visi respondentai (n = 4 590).

Kaip parodyta 2 paveiksle, dauguma **vartotojų** mano, kad padangų etiketė yra lengvai suprantama. Tik 9–18 proc. respondentų nurodė, kad jiems sunku suprasti kurį nors konkretų etiketės elementą. Didžioji dauguma mano, kad visi dabartiniai etiketės elementai, ypač sukibimas su šlapia danga, yra svarbūs (94 proc.). Dauguma (78 proc.) manė, kad etiketėje pateikiamos informacijos kiekis yra tinkamas. Kiti šiuo metu etiketėje nenurodyti parametrai, pvz., rida, buvo įvertinti kaip vienodai svarbūs arba svarbesni.

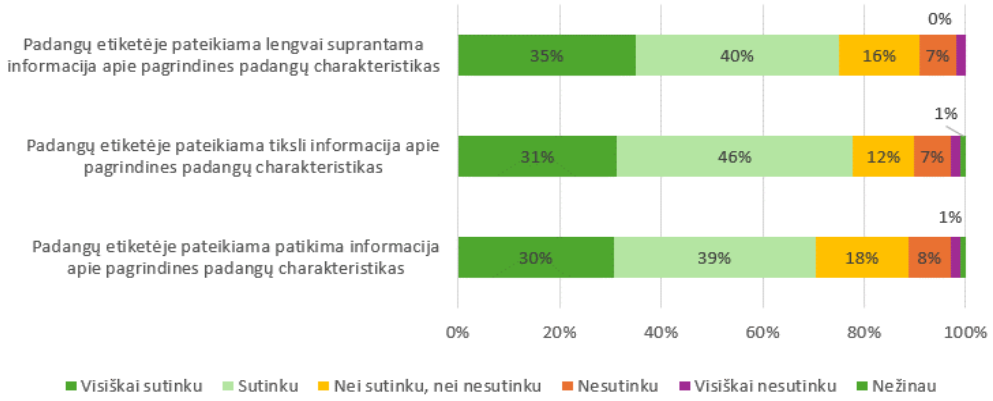
([12]) C3 klasės padangoms tuščia klasė nebuvo nustatyta, nes joms bet kuriuo atveju nebuvo taikomas reikalavimas pateikti etiketės lipduką.

([13]) Sukibimo su sniegu ir ledu klasė nenurodyta, nes taikomas bandymo metodas (stabdymas apsnigtoje arba apledėjusioje trasoje) neužtikrina pakankamai tikslių ir pakartojamų rezultatų.

Manoma, kad triukšmas ir išmetamo mikroplastiko kiekis yra mažiau svarbūs arba neturi įtakos vartotojų pasirinkimui [14].

Apklausoje patvirtinti 2019 m. tyrimo [15] rezultatai ir nustatyta, kad etiketė atliko reikšmingą vaidmenį orientuojant vartotojus ir profesionalius pirkėjus, kurie ją patikrino. Apie 80 proc. abiejų grupių respondentų nurodė, kad etiketė padėjo jiems pasirinkti efektyvesnes arba saugesnes padangas.

Padangų pardavėjai ir platintojai yra susipažinę su etikete ir paprastai ją vertina teigiamai. Tai ne visada reiškia, kad ja aktyviai naudojamasi pardavimo metu. Pusė apklaustų pardavėjų teigia, kad jie aptaria etiketę tik tuo atveju, jei vartotojas juos paragina tai padaryti. Kas šeštas pardavėjas skatina klientus nesiremti padangų etikete, teigdamas, kad ji grindžiama tik savideklaracija; vietoj to jie savo rekomendacijas grindžia pelno maržomis, nuolaidomis, paskatomis, turimomis atsargomis arba klientų biudžetu.



3 paveikslas. Padangų pardavėjų ir platintojų požiūris į padangų etiketę (atskaitos scenarijus – visi respondentai (n = 201).

Maždaug pusė **prekiautojų transporto priemonėmis** mano, kad nelabai naudinga į transporto priemonių pirkimo pasiūlymus įtraukti visų siūlomų padangų variantų etiketes, nes pirkimo metu klientai jomis mažai domisi arba neturi galimybės padangų pasirinkti [16]. Todėl šie prekiautojai mano, kad dabartiniai reikalavimai yra neproporcingai apsunkinantys, ir siūlo pirkimo pasiūlymuose leisti naudoti mažesnę arba supaprastintą etiketės versiją [17].

Su **EPREL interneto svetaine** susipažinę vartotojai, profesionalūs pirkėjai, prekiautojai ir platintojai ją pripažįsta vertingu papildomos informacijos šaltiniu, nors faktinis jos naudojimas, panašu, yra ribotas. Tačiau šiuo metu duomenų bazėje trūksta informacijos

---

([14]) Tai nestebina ir patvirtina, kad pirkimo pasirinkimui įtakos turi aspektai, kurie gali būti siejami su pinigų sutaupymu arba didesniu saugumu.

([15]) Vartotojų supratimo apie padangų etiketes vertinimo tyrimas, https://data.europa.eu/doi/10.2833/210444.

([16]) Išskyrus prabangius arba diplomatams parduodamus automobilius, ant automobilio sumontuotos padangos priklauso nuo padangų partijos, turimos surenkant transporto priemonę gamykloje. Kai kurie automobilių pardavėjai, jei tai įmanoma, siekdami išimties tvarka patenkinti kliento pageidavimą gali sutikti pakeisti ratus.

([17]) Pvz., tik klasę nurodančią rodyklę.

apie kai kuriuos svarbius parametrus [18]. Kai kurie prekiautojai pažymėjo, kad EPREL supaprastina jų darbą, nes sumažina jų priklausomybę nuo tiekėjų teikiamos informacijos. Kai kurie prekiautojai yra įdiegę API, kurios leidžia jų interneto svetaines tiesiogiai susieti su EPREL ir automatiškai rodyti padangų etiketes bei gaminių informacijos lapus tinkama kalba.

4. RINKOS RAIDA

Dėl technologinės pažangos tapo įmanoma vienu metu pagerinti padangų riedėjimo varžos ir sukibimo su šlapia kelio danga rodiklius, o lygiagrečiai taikomuose UNECE teisės aktuose uždraustos padangos, kurios būtų priskirtos F ir G riedėjimo varžos klasėms. Ši tendencija tęsiasi, todėl, ypač kalbant apie C1 klasės padangas, pagal UNECE reikalavimus rinkai nebegalės būti teikiamos jokios naujos E klasės padangos ir dauguma D klasės padangų. Dėl to dabartinė skalė suteikia mažiau galimybių atskirti gaminius priimant pirkimo sprendimus ir silpniau skatina gamintojus konkuruoti diegiant inovacijas. Be to, kalbant apie triukšmą, visos padangos dar prieš įsigaliojant reglamentui buvo priskiriamos A ir B klasėms.

Pagal PŽR reikalaujama, kad tiekėjai, prieš pateikdami padangas rinkai, jas užregistruotų EPREL. Iki 2025 m. EPREL buvo užregistruota beveik 230 000 padangų tipų: 81 proc. C1 klasės, 10 proc. C2 klasės ir 9 proc. C3 klasės. Toliau pateikiami šių registracijų parametrai.

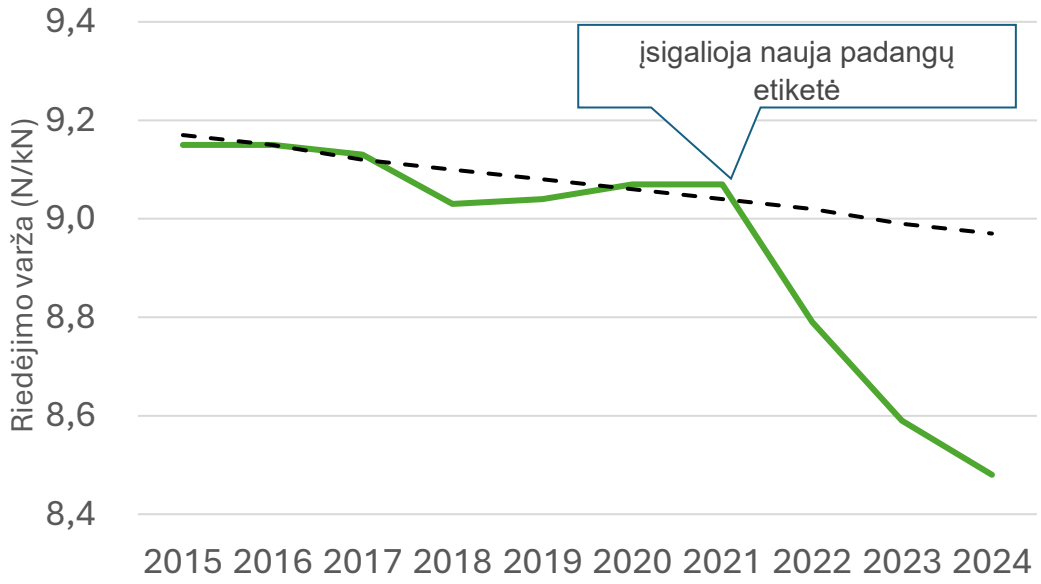
4.1. C1 klasės padangos

4.1.1. Riedėjimo varža

2 paveiksle parodyta apskaičiuota vidutinė C1 klasės padangų riedėjimo varža, remiantis etiketės klasėmis ir pateikimo rinkai data [19]. Punktyrine linija pavaizduotas iki 2024 m. ekstrapoliuotas įprastinės veiklos scenarijus, sudarytas remiantis 2015–2021 m. EPREL užregistruotais modeliais, numatant nedidelę naujų rinkai pateikiamų padangų tipų pažangą.

([18]) Pvz., šiuo metu dėl C1 klasės padangų neprivaloma nurodyti, kurios iš užregistruotų padangų pagamintos pagal transporto priemonės pirminės įrangos gamintojo specifikacijas, o dėl C3 klasės padangų – kurios skirtos varančiajai, vairuojamajai ar laisvai riedančiajai ašiai arba kurios skirtos miesto ar tolimųjų reisų transportui ir pan.

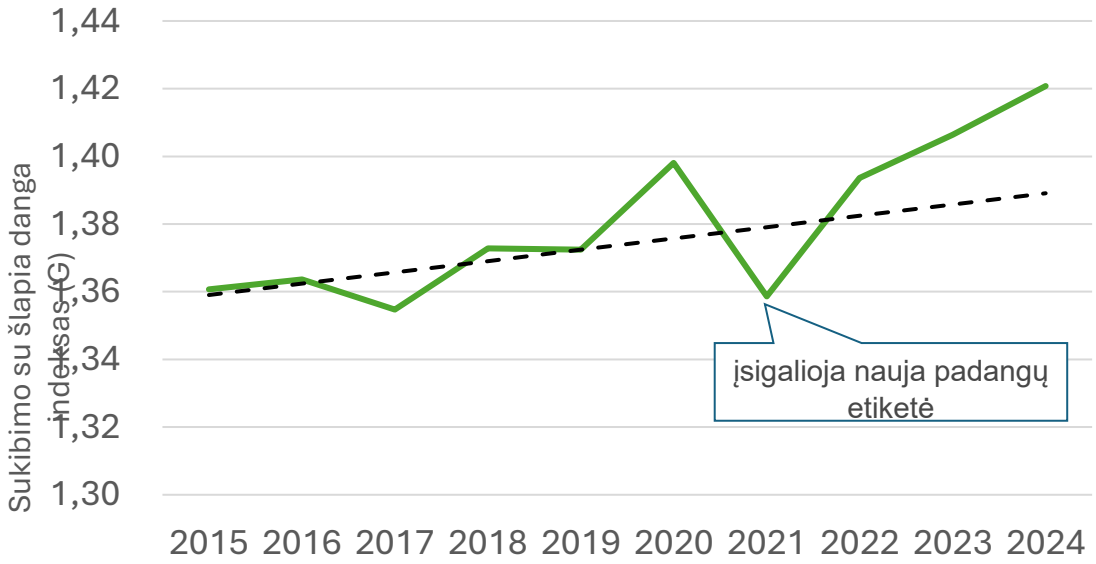
([19]) Kitaip nei visuose kituose gaminių ženklinimo reglamentuose, PŽR nereikalaujama tikrosios parametro, pagal kurį nustatoma riedėjimo varžos ir sukibimo su šlapia danga klasė, vertės; toks reikalavimas taikomas tik triukšmo rodikliui.



4 paveikslas. C1 klasės padangų riedėjimo varža.

Atrodo, kad nuo 2021 m. rinkai pateiktų naujų padangų vidutinė riedėjimo varža labai sumažėjo [20]. Apskaičiuota, kad nuo 2021 m. C1 klasės padangų riedėjimo varža sumažėjo 5,1 proc., palyginti su įprastinės veiklos scenarijumi.

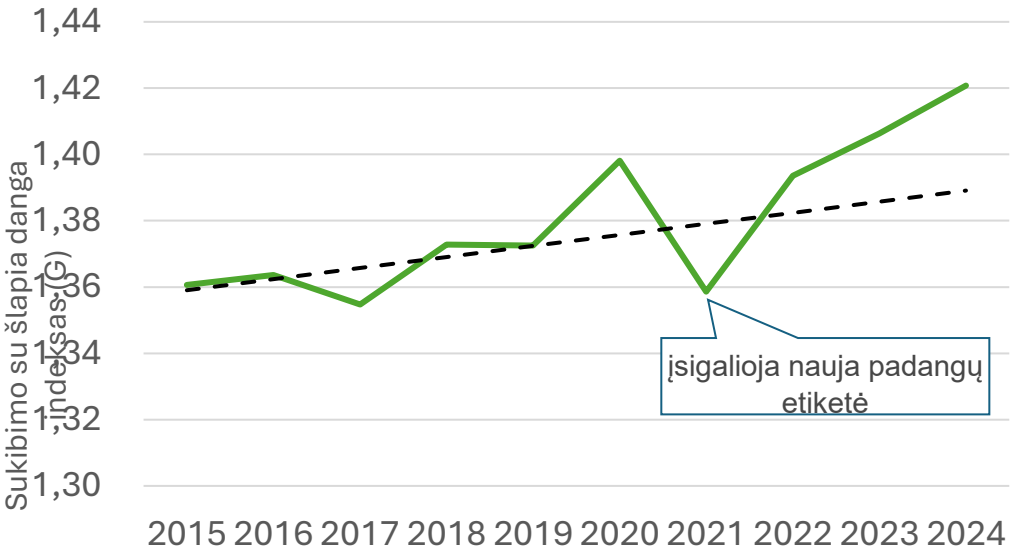
4.1.2. Sukibimas su šlapia danga



5 paveiksle nurodomas apskaičiuotas vidutinis C1 klasės padangų sukibimas su šlapia danga. Nors pokytis ne toks ryškus, panašu, kad po 2021 m. rinkai pateiktų padangų sukibimo su šlapia danga rodikliai taip pat pagerėjo, palyginti su įprastinės veiklos scenarijumi [21].

([20]) Kadangi reglamente nereikalaujama, kad tiekėjai EPREL nurodytų riedėjimo varžos koeficientą, o tik jam priskirtą klasę, naudojamos etiketės klasės vidurio tašką atitinkančios svertinės procentinės vertės.

([21]) Remiantis etiketės klasės vidurio tašką atitinkančiomis svertinėmis procentinėmis vertėmis, nes tiekėjai neprivalo EPREL registre nurodyti sukibimo su šlapia danga indekso, o tik su juo susijusią klasę.

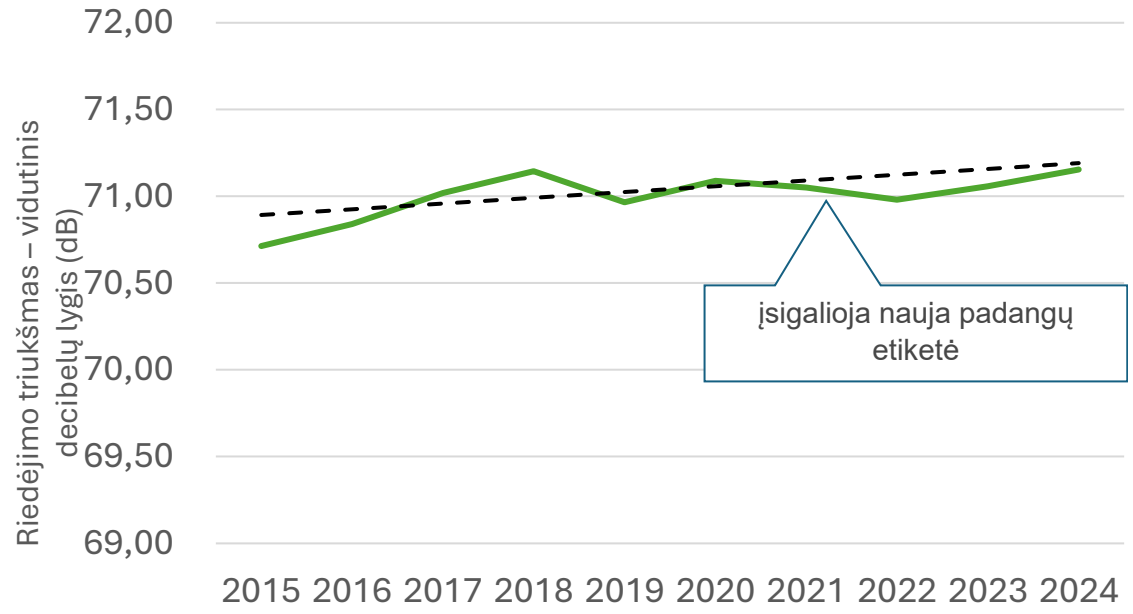


5 paveikslas. C1 klasės padangų sukibimas su šlapia danga.

Apskaičiuota, kad sukibimo su šlapia danga rodiklis, palyginti su įprastinės veiklos scenarijumi, pagerėjo maždaug 2,4 proc. Dėl to sutrumpėja stabdymo kelias ant šlapios kelio dangos.

4.1.3. Išorinis riedėjimo triukšmas

6 paveiksle parodytas apskaičiuotas vidutinis išorinis triukšmas, pagrįstas deklaruota verte. Triukšmas šiek tiek padidėjo tik iki 2018 m., galimai dėl kompromiso tarp triukšmo lygio ir sukibimo su šlapia danga (kuris labai pagerėjo) ir dėl tendencijos naujų modelių automobiliuose naudoti didesnio matmenų santykio padangas. Nėra pastebimo nukrypimo nuo įprastinės veiklos scenarijaus.



6 paveikslas. C1 klasės padangos išorinis riedėjimo triukšmas.

4.2. C2 ir C3 klasių padangos

C2 ir C3 klasių padangų tendencijos buvo panašios į C1 klasės padangų tendencijas. Nustatyta, kad C3 klasės padangų riedėjimo varžos rodiklis, palyginti su įprastinės veiklos

scenarijumi, pagerėjo maždaug 7,3 proc. Prie pažangos, matomos iš EPREL duomenų, galėjo prisidėti ir kiti veiksniai. Didinti riedėjimo varžą galėjo paskatinti didesnis dėmesys saugai ir didesnė elektrinių transporto priemonių dalis keliuose [22].

Nors riedėjimo varža, sukibimas su šlapia danga ir triukšmas yra tarpusavyje atvirkščiai susiję parametrai, įmanoma vienu metu pagerinti visus tris parametrus. 2025 m. keli gamintojai siūlė padangas, atitinkančias A klasę pagal visus tris parametrus.

Naujų modelių dalis: 5–10 % > 10 %

C1 2015 m.		Riedėjimo varža A	B	C	D	E		
Sukibimas su šlapia danga	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 %	
	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 2020 m.		Riedėjimo varža A	B	C	D	E		
Sukibimas su šlapia danga	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 2024 m.		Riedėjimo varža A	B	C	D	E		

([22]) Kalbant apie sunkvežimius, į transporto priemonių parko išmetamo CO_2 kiekio apskaičiavimo formulę pagal EURO IV teisės aktus įtrauktas originalių padangų riedėjimo varžos koeficientas (dėl padangų riedėjimo varžos dyzeliniai sunkvežimiai suvartoja 30–40 proc. energijos). Elektriniuose sunkvežimiuose ši dalis yra dar didesnė dėl didelio elektros variklio našumo, todėl energijos vartojimo efektyvumo svarba nesumažėja.

Sukibimas su šlapia danga								
	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 %		

7 paveikslas. C1 klasės padangų riedėjimo varžos ir sukibimo su šlapia danga pokytis.

7 paveiksle pavaizduota, kaip riedėjimo varža ir sukibimas su šlapia danga kito per pastarąjį dešimtmetį. Lentelėse pateikiama kiekvieno parametrų derinio padangų modelių santykinė dalis 2015, 2020 ir 2024 m.

Per šį laikotarpį rinkai pateiktų padangų modelių pasiskirstymas pasislenka viršutinio kairiojo kampo link, o tai rodo, kad vienu metu gerėja tiek riedėjimo varžos, tiek sukibimo su šlapia danga rodikliai. Didžiausiam segmentui būdingą 2015 ir 2020 m. dominavusį D klasės riedėjimo varžos ir C klasės sukibimo su šlapia danga parametrų derinį 2024 m. pakeičia atitinkamai C ir B klasių derinys.

5. DELEGUOTIEJI AKTAI

Pagal PŽR 13 straipsnį Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais:

- nustatomi nauji informacijos apie restauruotas padangas reikalavimai;
- įtraukiami padangų dilimo ir ridos parametrai arba informacijos apie juos reikalavimai;
- kiti aspektai pritaikomi prie technologinės pažangos.

5.1. Restauruotos padangos

Restauruotos padangos – nusidėvėjusios padangos, kurios restauruojamos pakeičiant nusidėvėjusį protektorių nauju, taip suteikiant joms antrą ar net trečią naudojimo ciklą. Dėl restauravimo beveik dviem trečdaliais sumažėja sunaudojamų medžiagų ir energijos kiekis, taip pat susijęs išmetamas ŠESD kiekis. 2022 m. trys pramonės organizacijos – ETRMA, ETRTO ir BIPAVER – pateikė Komisijai pasiūlymą [23] dėl restauruotų C3 klasės padangų ženklinimo. Komisija atliko preliminarų techninį tyrimą ir pradėjo rengti pasiūlymo analitinį pagrindą. Buvo konsultuotasi su suinteresuotaisiais subjektais ir darbas tęsiamas.

5.2. Dilimas ir rida

Kaip nurodyta 3 skyriuje, remiantis dviejų keliose šalyse atliktų vartotojų apklausų rezultatais, galimo padangų naudingo naudojimo laiko (arba ridos) rodiklis padidintų vartotojų susidomėjimą padangų etikete – kartu su riedėjimo varža tai yra ekonominės naudos rodiklis, galintis kompensuoti didesnes pradines pakaitinių padangų įsigijimo išlaidas. Iki šiol nebuvo tinkamo padangų dilimo ir ridos matavimo bandymo metodo, todėl

[23] Būtų taikomas tas pats metodas kaip ir naujoms padangoms.

Komisija negalėjo imtis veiksmų, kad nustatytų informacijos reikalavimus (kaip nurodyta 13 straipsnio 3 dalyje).

Šiuo metu dirbama specialiai sudarytoje UNECE padangų dilimo darbo grupėje (TF-TA) [24], kad būtų nustatyti C1, C2 ir C3 klasių padangų dilimo bandymo metodai. UNECE C1 klasės padangų dilimo bandymas [25] apima dvi metodikas: transporto priemonių vilkstinės metodą, taikomą ribotomis oro ir klimato sąlygomis, ir laboratorinį būgno metodą [26]. Taikant pirmąjį metodą viešuosiuose keliuose nuvažiuojamas 8 000 km atstumas [27]. C2 ir C3 klasių padangų bandymo metodai vis dar rengiami; numatoma, kad išvados dėl C2 klasės padangų bus padarytos 2027 m., o dėl C3 klasės padangų – vėliau.

Komisija paragino TA-TF parengti su padangų dėvėjimusi susijusį rodiklį, pagal kurį būtų galima įvertinti ridos potencialą [28], nes iki šiol šios veiklos srityje daugiausia dėmesio buvo skiriama tik minimaliesiems dilimo reikalavimams nustatyti. Be to, EURO 7 reglamente nustatyta C1 klasės padangų ribinė vertė.

1 lentelė. Privalomų dilimo ribinių verčių taikymo tvarkaraštis pagal EURO 7 (Reglamentas (ES) 2024/1257).

Taikomas reikalavimas	C1 klasės padangos	C2 klasės padangos	C3 klasės padangos
Naujiems padangų modeliams – nuo:	2028 m. liepos 1 d.	2030 m. balandžio 1 d.	2032 m. balandžio 1 d.
Visiems padangų modeliams – nuo:	2030 m. liepos 1 d.	2032 m. balandžio 1 d.	2034 m. balandžio 1 d.
Reikalavimų neatitinkančius modelius leidžiama tiekti rinkai iki:	2032 m. birželio 30 d.	2034 m. kovo 31 d.	2036 m. kovo 31 d.

5.3. Kiti aspektai

Norint ženklinti restauruotas padangas, reikėtų iš dalies pakeisti kelis PŽR priedus. Be to, PŽR taip pat trūksta aiškumo ar išsamių reikalavimų dėl kai kurių aspektų (įdėtinių etikečių, viešųjų parametrų, atitikties dokumentų). Dėl to tiekėjams ir prekiautojams padangomis bei transporto priemonėmis kyla neaiškumų ir yra sudėtinga laikytis

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

[25] GRBP 83, (WP.29/GRBP) UNECE Triukšmo ir padangų darbo grupė (83-ioji sesija). Ši darbo grupė yra Pasaulinio forumo transporto priemonių reglamentavimui suderinti pagalbinis organas.

[26] Greitesnis, lengviau pakartojamas ir mažiau taršus laboratorinis metodas, panašus į riedėjimo varžos matavimo bandymus, suteikia galimybę padangų gamintojams naujų tipų padangas pateikti rinkai keliais mėnesiais greičiau.

[27] 25 proc. važiavimo mieste, 25 proc. regioniniais keliais ir 35 proc. greitkeliais, esant trims temperatūros lygiams – nuo 5 °C iki 25 °C. Vilkstine grindžiamas bandymas rinkos priežiūros institucijoms kelia pakartojamumo ir įperkamumo iššūkių.

[28] UNECE taisyklė Nr. 117 bus iš dalies pakeista, kad į ją būtų įtrauktos dilimo ribinės vertės. Todėl duomenys apie dilimo lygius ir protektoriaus praradimą tampa tipo patvirtinimo dokumentų dalimi. Jei padangų gamintojų deklaracijoje, pateikiamoje tipo patvirtinimo dokumentuose dėl dilimo bandymų rezultatų, taip pat būtų nurodytas protektoriaus griovelių gylio sumažėjimas, galėtų tapti įmanoma įvertinti ridą.

reikalavimų [29]. Suderinus PŽR su teisės aktais dėl paženklintų su energija susijusių gaminių, būtų išspręsta dauguma problemų.

6. RINKOS PRIEŽIŪRA IR VYKDYMO UŽTIKRINIMAS

Reglamente (EB) Nr. 765/2008 [30] nustatyta nacionalinių RPI atliekamo padangų ženklinimo atitikties tikrinimo ir tarpvalstybinės rinkos priežiūros procedūra. Reglamentu (ES) 2019/1020 [31] dėl rinkos priežiūros ir gaminių atitikties iš dalies pakeistas Reglamentas (EB) Nr. 765/2008, išplečiant jo taikymo sritį ir suderinant gaminių bandymų įstaigų apibrėžtis ir akreditavimo taisykles.

Be to, PŽR tiekėjams (gamintojams, importuotojams ir įgaliotiesiems atstovams) ir prekiautojams ar platintojams nustatomos tam tikros pareigos, įskaitant pareigą bendradarbiauti su RPI ir nedelsiant imtis veiksmų neatitikties atveju. Interneto prieglobos paslaugų teikėjams nustatyti konkretūs reikalavimai.

Padangos yra sudėtingi, saugai itin svarbūs gaminiai. Padangų kokybei ir atitikčiai įvertinti reikia specialių žinių ir kompetencijos. Kad galėtų patikrinti eksploatacines savybes, RPI reikia specializuotos, brangios įrangos ir specialių bandymų aikštelių ar trasų.

Šiuo metu didžioji dalis RPI atliekamų eksploatacinių savybių ir atitikties bandymų yra susiję su prietaisais (šaldytuvais, skalbyklėmis, elektros lemputėmis) ir tik labai nedaugelis jų turi specialių žinių ir patirties padangų srityje. Daugelyje šalių atitikties kontrolei skiriama nedaug žmogiškųjų ir finansinių išteklių, todėl dažniausiai atliekama tik formalių aspektų kontrolė. Be to, maždaug pusėje valstybių narių ženklinimo ir tipo patvirtinimo kompetencija yra padalyta skirtingoms institucijoms, o jų tarpusavio veiklos koordinavimas yra menkas arba jo visai nėra, nors naudojama bandymų įranga ir procedūros yra tokios pačios.

Kelios valstybės narės vykdo kontrolę ir jos rezultatai rodo didelį neatitikties lygį. Airija ICSMS pateikė 36 padangų modelių rezultatus [32]; ji nustatė, kad 2024 m. reikalavimus atitiko tik 33 proc. jų, o 2025 m. – 51 proc. Vokietija pateikė 60 išbandytų padangų modelių rezultatus; ji nustatė, kad 2023 m. reikalavimus atitiko 37 proc. modelių, o 2024 m. – 58 proc. Nacionalinės RPI paprastai vykdo rinkos priežiūrą taikydamos rizika grindžiamą metodą, o tai reiškia, kad nustatyti neatitikties lygiai nebūtinai atspindi rinkos vidurkius. Tačiau iš JRC atliktų bandymų duomenų taip pat matyti, kad neatitikties atvejų skaičius yra labai didelis. Kalbant apie į ES rinką patenkančias padangas, muitinis tikrinimas prie ES išorės sienų išliko ribotas, todėl nustatyta nedaug neatitikties atvejų.

Pagal PŽR valstybės narės privalo nustatyti taisykles dėl veiksmingų, proporcingų ir atgrasomų sankcijų, taip pat nustatyti vykdymo užtikrinimo mechanizmus, taikomus pažeidus reglamentą, ir ne vėliau kaip 2021 m. gegužės 1 d. pranešti Komisijai apie tas

---

([29]) Nėra mažo formato etiketės, kurią būtų galima naudoti padangų kataloguose, kuriuose kiekviename puslapyje maždaug 20 eilučių skiriama kiekvienai padangai aprašyti, arba transporto priemonių pasiūlymuose, kuriuose padangų etiketės užima 10 kartų daugiau vietos nei transporto priemonės aprašymas ir jos parinktys. Tai, kad nėra nurodyta, kuriuos parametrus reikia įtraukti į EPREL, siekiant atskirti vienodo dydžio padangas, trukdo taikyti taksonomiją ir reikšmingos žalos nedarymo principą.

([30]) Reglamentas (EB) Nr. 765/2008, nustatantis su gaminių prekyba susijusius akreditavimo ir rinkos priežiūros reikalavimus.

([31]) Reglamentas (ES) 2019/1020 dėl rinkos priežiūros ir gaminių atitikties.

([32]) Rinkos priežiūros informacinė ryšių sistema.

taisykles. Sankcijų, apie kurias pranešta, sąrašas paskelbtas Efektyviai energiją vartojančių gaminių portale [33].

6.1. Tipo patvirtinimas ir padangų ženklinimas

Tipo patvirtinimas atliekamas ne kiekvieno padangų modelio, o tik padangų šeimos lygmeniu, kiekvienam reglamentuojamam parametrui taikant blogiausio atvejo scenarijų. Pavyzdžiui, kalbant apie riedėjimo varžą, iš padangų, kurių protektoriaus raštas yra toks pat, bet matmenų santykiai skiriasi, blogiausio atvejo scenarijų atitinkančia tipine padanga laikoma padanga, kurios apkrovos indeksas yra mažiausias, o matmenų santykis – didžiausias. Tai reiškia, kad iš 10 ar 20 tos pačios šeimos padangų su tuo pačiu protektoriaus raštu tik viena bandoma dėl riedėjimo varžos, kita – dėl sukibimo su šlapia danga ir galimai dar viena – dėl triukšmo.

Ženklinant padangas pagal tą patį bandymo metodą iš esmės bandomas kiekvienas padangų šeimos narys.

Tai reiškia, kad vykdant etiketėje nurodytos klasės atitikties kontrolę ir tikrinimą, išskyrus atvejus, kai nurodyta klasė atitinka blogiausią atvejį, reikia atlikti specialius konkrečios padangos bandymus ir negalima remtis visos šeimos tipo patvirtinimo bandymų rezultatais.

6.2. ES parama RPI

Energijos vartojimo efektyvumo reikalavimus atitinkantys gaminiai 4 (EEPLIANT4) yra ES bendrai finansuojami suderinti veiksmai pagal programą LIFE – ES aplinkos ir klimato politikos finansavimo priemonę. EEPLIANT4 apima padangų darbo paketą, pagal kurį bus atliekamos PŽR atitikties patikros. Dalyvauja tik keturios RPI – Kipro, Estijos, Nyderlandų ir Portugalijos, o jų veiklą koordinuoja PROSAFE [34].

Projektas	Programa	Įgyvendinimo laikotarpis	ES įnašas
MSTyr15	Europos Komisijos programa „Horizontas 2020“	2016–2019 m.	1 854 673 EUR
EEPLIANT4	LIFE	2024–2029 m.	7 999 999 EUR

3 lentelė. ES parama Padangų ženklinimo reglamento įgyvendinimui ir susijusiai rinkos priežiūrai

Komisija taip pat remia RPI veiklą šiomis priemonėmis:

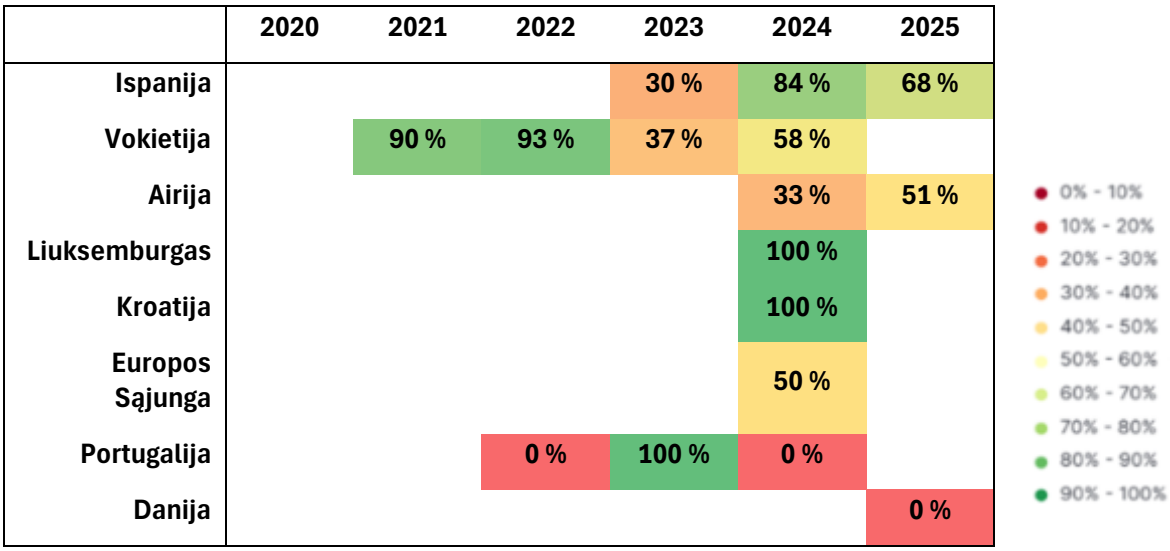
- du kartus per metus rengia susitikimus ir teikia paramą RPI per Administracinio bendradarbiavimo ekspertų grupę padangų ženklinimo ir rinkos priežiūros administracinio bendradarbiavimo srityje;
- per Europos gaminių atitikties tinklą, veikiantį pagal Rinkos priežiūros reglamentą (RPR);
- užtikrina EPREL ir ICSMS integraciją;
- ICSMS įdiegė apsaugos sąlygos funkciją, kuri leidžia RPI dalytis informacija apie riziką keliančius gaminius.

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

(34) https://prosafe.org/, RPI koordinavimo konsorciumas.

RPR 34 straipsnio 4 dalyje valstybės narės įpareigojamos pranešti apie išsamias atitikties patikras. Iki 2025 m. rudens ICSMS duomenų bazėje buvo užregistruota 230 išsamių PŽR patikrinimų. 8 paveiksle pateikiami rezultatai pagal valstybes nares. Lentelėje nenurodytos valstybės narės ICSMS nepranešė apie jokias patikras.

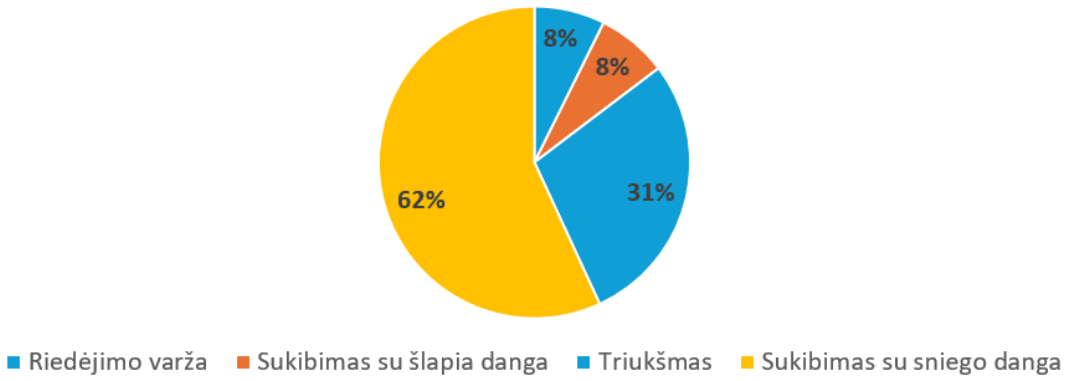
Iš praneštų PŽR patikrų 5 atvejais nustatyta, kad padangos kėlė didelę riziką, o 16 atvejų – didelę riziką. Taisomosios priemonės, be kita ko, buvo įspėjimai (14), nurodymai pašalinti modelį iš rinkos (2) ir draudimas (2). Kitos priemonės, be kita ko, buvo EPREL pakeitimai (1) ir etiketės pakeitimai (1). Dažnai apie taisomąją priemonę nepranešama.



8 diagrama. PŽR atitikties bandymų apžvalga, ICSMS. „Europos Sąjunga“ reiškia Komisijos JRC parengtas ataskaitas. Didelė procentinė dalis (žalia spalva) reiškia, kad modeliai atitinka reikalavimus.

6.3. Komisijos vaidmuo vykdant rinkos priežiūrą

Padangų bandymai yra techniškai sudėtingi ir neatrodo, kad jie būtų valstybių narių prioritetas. Nepakankama EPREL pateikiama informacija apie atitiktį, didelis modelių skaičius, didelės bandymų sąnaudos (1–10 tūkst. EUR už vienetą), sunkumai įgyjant ekspertinių žinių, laboratorijų pajėgumų trūkumas, skirtingas atsakomybės paskirstymas tarp nacionalinių įstaigų valstybėse narėse ir koordinavimo trūkumas prisideda prie nepakankamos kontrolės, aukšto neatitikties lygio ir galimai susijusio klientų ir platintojų nepasitikėjimo (žr. apklausos išvadas dėl padangų etikečių suvokimo kaip nepatikimų dėl to, kad jos grindžiamos savideklaracija). 1 paveiksle matomas stebinantis 2021–2024 m. JRC išbandytų padangų neatitikties lygis.



9 diagrama. 2021–2024 m. JRC nustatyti neatitikties atvejai (pranešimas Administracinio bendradarbiavimo grupės posėdyje, 2025 m. balandžio 1 d., Ispra).

Aktyvesnis Komisijos dalyvavimas būtų naudingas. Tokia strategija nuo 2020 m. taikoma transporto priemonių saugos srityje. Šioje srityje valstybės narės atlieka pagrindinį vaidmenį ir vykdo priežiūros bandymus, o Komisija užtikrina antrą kontrolės lygmenį ir atlieka nepriklausomus bandymus. Komisija yra įgaliota [35] atlikti transporto priemonių ir jų dalių bandymus, tiesiogiai skirti administracines baudas gamintojams ir nurodyti visoje ES vykdyti gaminių atšaukimą iš rinkos [36]. Padangų tipo patvirtinimas priklauso Komisijos kompetencijos sričiai, tačiau padangų ženklinimas į ją nepatenka. Šiuo metu organizuojamos ES lygmens bandymų kampanijos, kuriomis siekiama įvertinti ES rinkoje parduodamų padangų atitiktį, papildyti nacionalinę kontrolę ir panaikinti spragas tais atvejais, kai nacionaliniai pajėgumai gali būti riboti [37]. Centralizuotas ir koordinuotas požiūris, taip pat apimantis ženklinimą, sukurtų sinergiją ir užtikrintų nešališkumą, išvengiant interesų konflikto [38]. Be to, papildomos ženklinimo atitikties patikrų sąnaudos būtų minimalios, nes jos grindžiamos tais pačiais bandymais, kurių reikalaujama pagal UNECE taisyklę Nr. 117.

7. GALIMAS TREČIOSIOS ŠALIES ATLIEKAMAS TIKRINIMAS IR BANDYMAI

Atsižvelgdama į patirtį, sukauptą taikant platesnę Reglamentu (EB) Nr. 661/2009 sukurtą sistemą, Komisija taip pat siekė įvertinti privalomo nepriklausomos trečiosios šalies atliekamo padangų etiketėje pateikiamos informacijos tikrinimo išlaidas ir naudą.

Trečiosios šalies atliekamas tikrinimas gali padėti kompensuoti RPI biudžeto, laboratorijų, darbuotojų, koordinavimo ir būtinų įgūdžių trūkumus. Naudojantis trečiųjų šalių paslaugomis būtų galima užtikrinti prieigą prie naujausios laboratorinės įrangos ir specializuoto personalo. Kelios laboratorijos jau įgijo patirties veikdamos platesnėje Reglamentu (ES) 2019/2144 sukurtoje tipo patvirtinimo sistemoje ir jau yra akredituotos vykdyti visą PŽR bandymų veiklą. Tačiau trečiųjų šalių atliekamų bandymų ir sertifikavimo mokesčiai gali būti dideli. Lentelėje nurodomos orientacinės C1 klasės

([35]) Reglamento (ES) 2018/858 9 straipsnis.

([36]) Veiklos ataskaita pateikiama adresu https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC130606.

([37]) Ataskaita, kurioje aprašoma JRC vykdoma su padangomis susijusi veikla, pateikiama šiuo adresu: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC135546.

([38]) Nacionalinės institucijos gali būti nelinkusios užtikrinti jų teritorijoje įsisteigusių gamintojų reikalavimų laikymosi arba taikyti jiems sankcijas.

padangų PŽR parametrų bandymų laboratorijose, akredituotose pagal padangų tipo patvirtinimo teisės aktus, kainos.

4 lentelė. Trečiosios šalies atliekamo C1 klasės padangų tikrinimo bandymų išlaidos (vienai padangai)

Bandymo procedūra. C1 klasės padangos	**Nuo**	**Iki**
JT EEK taisyklės Nr. 117 3 priedas – triukšmas	1 100 EUR	2 000 EUR
JT EEK taisyklės Nr. 117 5 priedas – sukibimas su šlapia danga	950 EUR	1 500 EUR
JT EEK taisyklės Nr. 117 6 priedas (CR) – riedėjimo varža	650 EUR	1 250 EUR
JT EEK taisyklės Nr. 117 7 priedas (3PMSF simbolis) – veiksmingumas žieminėmis sąlygomis	3 200 EUR	5 500 EUR
Iš viso bandymo procedūrai:	**5 900 EUR**	**10 250 EUR**

Šias dideles trečiosios šalies atliekamo tikrinimo išlaidas galima sumažinti dviem būdais:

(i) atliekant atsitiktinius *ex post* bandymus, kuriuos apmoka viešasis sektorius. Tai būtų galima įgyvendinti tik tuo atveju, jei veiksmai būtų koordinuojami ES lygmeniu;

(ii) tiekėjams atliekant sistemingą privalomą visų etiketėje nurodytų parametrų verčių *ex ante* tikrinimą, jei tos vertės viršija klasės, lygiavertės tipo patvirtinimo sertifikatuose nurodytam blogiausiam atvejui, vertes [39]. Tam reikėtų tiesiog viešai paskelbti bandymų ataskaitas, kurias gamintojai privalo parengti, kad galėtų deklaruoti aukštesnę klasę nei tipo patvirtinimo sertifikatuose nurodytas blogiausias atvejis, ir kurios turi būti įkeltos į EPREL.

8. BANDYMŲ MAŠINŲ DERINIMAS

Riedėjimo varžos koeficientas (RRC), naudojamas padangos energijos vartojimo efektyvumo klasei įvertinti, matuojamas laboratorijoje, naudojant specialią mašiną. Didieji gamintojai RRC bandymus atlieka patys. Kai kurios nepriklausomos bandymų laboratorijos taip pat turi savo mašinas. Siekiant užtikrinti matavimų pakartojamumą ir nuoseklumą, mašinas būtina reguliariai kalibruoti arba iš naujo suderinti. Kai kuriose ne ES šalyse šią kalibravimo paslaugą teikia centrinė institucija [40]. ES tokios centrinės institucijos nėra. Vietoj to įdiegta virtualioji etaloninė mašina ir nustatyta procedūra, aprašyta PŽR V priede. Kas dvejus metus 11 dalyvaujančių laboratorijų grupė atlieka daug išteklių reikalaujantį tarplaboratorinių tyrimų procesą, kad suderintų savo mašinas ir pateiktų etaloną [41].

Komisija galėtų sukurti alternatyvą šiam periodiškam ir apsunkinančiam skirtingų laboratorijų grupės kalibravimui – įsteigti vieną fizinę etaloninę laboratoriją ir galbūt ją

([39]) Tipo patvirtinimas atliekamas gaminių šeimos lygmeniu, o padangų ženklinimas – padangų tipo lygmeniu (kiekvieno šeimos nario).

([40]) Pvz., JAV, Korėjoje ir Japonijoje.

([41]) Laboratorijų sąrašas paskelbtas Komisijos komunikate 2012/C 86/03. Atnaujinimas turi būti atliktas 2026 m.

papildantį antrą nepriklausomų laboratorijų tinklą, teikiantį šią paslaugą gamintojams visame pasaulyje. Tokios laboratorijos išlaidas būtų galima padengti iš mokesčių už kalibravimo paslaugas. Reikėtų pažymėti, kad RRC bandymams naudojamos mašinos yra tos pačios, kurios naudojamos tipo patvirtinimui. Naudojant tas pačias mašinas užtikrinama, kad ženklinimo matavimai būtų geriau suderinti su tipo patvirtinimo matavimais, ir sumažinamas dvigubų bandymų skaičius.

9. ĮGYVENDINIMO METU NUSTATYTOS PROBLEMOS

Įgyvendinimo metu buvo nustatyta tam tikrų su PŽR susijusių problemų, kurių daugumą būtų galima išspręsti iš dalies pakeitus PŽR priedus. Toliau apžvelgiamos svarbiausios iš šių problemų ir galimi jų sprendimo būdai.

9.1. Reklaminė medžiaga, katalogai, transporto priemonių pasiūlymai

PŽR nepateikiama išsamios informacijos apie etikečių rodymo kataloguose, internetinėse parduotuvėse, reklaminėje medžiagoje ar transporto priemonių pasiūlymuose formatą, dydį ir sąlygas. Vienintelė sąlyga yra ta, kad dydis turėtų būti ne mažesnis kaip 75 × 100 mm. Dėl šių išsamių reikalavimų trūkumo, viena vertus, atsirado teisinis netikrumas ir, kita vertus, plačiai paplito neatitiktis. Vienas praktinių sprendimų, kuris kituose deleguotuosiuose aktuose dėl energijos vartojimo efektyvumo etiketės yra numatytas konkrečiame priede, yra galimybė naudoti supaprastintą mažo formato etiketę – klasės rodyklę su intervalu, prireikus derinamą su įdėtinio rodymo mechanizmu interneto puslapiuose. 10 paveiksle pateikiamas pavyzdys, kaip tokia nuoroda galėtų būti naudojama padangoms žymėti.



10 paveikslas. Klasių rodyklių, kaip alternatyvos visos etiketės rodymui (kataloguose, sąrašuose, spausdintuose transporto priemonių pasiūlymuose arba kartu su internetinėje prekyboje taikomu įdėtinio rodymo mechanizmu), pavyzdžiai.

9.2. Nepakankami EPREL parametrai padangoms atrinkti

PŽR III priede išvardyti duomenys, kurie turi būti įkelti į EPREL; jų aprašymas yra labai bendro pobūdžio, o kai kurie esminiai parametrai nepaminėti, todėl viešai prieinamos informacijos nepakanka svarbiems realaus naudojimo scenarijams [42]. Dauguma trūkstamų parametrų verčių gali būti pateiktos EPREL, tačiau savanoriškai. Tai riboja EPREL panaudojamumą, pvz., krovinių vežimo sektoriaus transporto priemonių parkų valdytojams nustatant pasirinkimus [43] arba transporto priemonių gamintojams parenkant originaliąją įrangą [44]. Nustačius privalomą visų su pirkimo sprendimu susijusių parametrų registravimą, klientai galėtų priimti tokius sprendimus, o etikečių teikiamą taupymo potencialą būtų galima geriau išnaudoti visapusiškai pasitelkiant skaitmenizaciją ir

([42]) Pavyzdžiui, sunkvežimių padangų protektoriaus raštas skiriasi priklausomai nuo to, ar padangos turi būti montuojamos ant vairuojamosios, varančiosios ar laisvai riedančiosios ašies (apvalkalas išlieka toks pats, tačiau bendros eksploatacinės savybės gali labai skirtis).

([43]) Renkantis padangas labai svarbu atsižvelgti į ašies padėtį arba paskirtį, nes nuo jų priklauso protektoriaus ir apvalkalo konstrukcija, taigi ir riedėjimo varža, triukšmas bei sukibimo savybės.

([44]) Nors kiekvienas gamintojas taiko konkurso mechanizmą, transporto priemonių pramonė aiškiai išreiškė poreikį turėti išsamią rinkos apžvalgą, kad būtų galima geriau suderinti reikalavimus.

EPREL. Be to, ES taksonomijos kriterijus atitinkančių padangų nustatymas nėra intuityvus. Šią problemą būtų galima išspręsti įdiegus specialią filtravimo funkciją.

9.3. Nepakankama informacija atitikties patikroms atlikti

PŽR VI priede išvardyta informacija, kuri turi būti pateikiama EPREL atitikties dalyje. Šis sąrašas yra bendro pobūdžio ir praktiškai trukdo vykdyti veiksmingą atitikties kontrolę, ypač tose šalyse, kuriose atsakomybė už tipo patvirtinimą ir padangų ženklinimą yra atskirta. Šią problemą būtų galima išspręsti suderinus padangų ženklinimo tikslais EPREL teikiamų parametrų formatą su energijos vartojimo efektyvumo ženklinimo tikslais taikomu parametrų formatu. Aiškumo trūkumas taip pat lemia skirtingą aiškinimą ir didelę naštą RPI, kurios turi prašyti tiekėjo pateikti dokumentus, užuot juos radusios EPREL. Kadangi iš esmės turi būti išbandomas kiekvienas padangų šeimos narys, išskyrus atvejus, kai etiketėje nurodyta klasė atitinka blogiausią atvejį, galimybė susipažinti su bandymų ataskaitomis leistų supaprastinti atitikties kontrolės veiklą, sumažinant valstybių narių patiriamas išlaidas ir joms tenkančią administracinę naštą.

9.4. Ribotas efektyvumo klasių atskyrimas

Padangų efektyvumo ribinės vertės nustatytos UNECE taisyklėse. Jos periodiškai peržiūrimos ir atnaujinamos. Paprastai atnaujinti reikalavimai pirmiausia taikomi naujiems padangų tipams, kurie patvirtinti įsigaliojus ribinėms vertėms, o vėliau – esamiems tipams.

Dėl technologijų pažangos tipo patvirtinimo teisės aktuose buvo galima nustatyti griežtesnius reikalavimus, todėl blogiausioms klasėms priskiriamos padangos buvo uždraustos. Tačiau peržiūrint PŽR klasių skalė nebuvo keičiama ar koreguojama. Todėl dabar visos padangos priskiriamos tik trims ar keturioms riedėjimo varžos ir sukibimo su šlapia danga klasėms. Dėl šio mažesnio intervalo klientai mažiau domisi padangų etikete, o tiekėjai turi mažiau paskatų diegti inovacijas, siekdami išskirti savo gaminius iš konkurentų gaminių. Kol ateityje skalė bus pakeista, šią problemą būtų galima sušvelninti reikalaujant, kad tiekėjai į EPREL viešąją dalį įrašytų RRC ir sukibimo su šlapia danga indeksą (WGI), išmatuotus arba apskaičiuotus klasei nustatyti, kaip jau reikalaujama dėl triukšmo [45], kad profesionalūs pirkėjai ir kiti suinteresuotieji naudotojai galėtų atskirti tos pačios klasės gaminius naudodami EPREL.

10. IŠVADA

Peržiūrėtas PŽR paskatino gerokai pagerinti padangų veiksmingumą – visų pirma, palyginti su įprastinės veiklos scenarijaus tendencijomis, nuo 2021 m. C1 klasės padangų riedėjimo varža sumažėjo 5,1 proc., o sukibimas su šlapia danga pagerėjo 2,4 proc. Panašios tendencijos nustatytos ir vertinant C2 bei C3 klasių padangas. Pastarųjų padangų riedėjimo varža sumažėjo net 7,3 proc. Taigi rinkoje pereita prie geresnių eksploatacinių savybių padangų ir dabar siūloma daugiau modelių, kuriems pagal visus parametrus priskirta aukščiausia (A) klasė.

Tačiau vartotojų informuotumas apie etiketę ir pasitikėjimas ja tebėra riboti, iš dalies dėl nenuoseklaus vykdymo užtikrinimo ir rėmimosi savideklaracija. Paaiškėjo, kad rinkos priežiūra nėra valstybių narių prioritetas, jai reikia specializuotų ekspertinių žinių ir priemonių, ją sunku vykdyti ir ją vykdant nustatoma daug neatitikties atvejų. Tai rodo, kad reikia stiprinti koordinavimą, išteklius ir ekspertines žinias tiek nacionaliniu, tiek ES

[45] Tokios RRC ir WGI vertės bet kuriuo atveju jau yra įrašomos į EPREL, tačiau tik techninių dokumentų dalyje ir tik kai kurių tiekėjų.

lygmenimis. Nors trečiųjų šalių atliekamas tikrinimas ir bandymai galėtų padėti sumažinti kai kuriuos dabartinius rinkos priežiūros trūkumus, tai pareikalautų didelių išlaidų. Dabartinė bandymų mašinų derinimo procedūra yra sudėtinga, o du kartus per metus vykdomas procesas sudaro didelę administracinę naštą; įsteigus vieną etaloninę laboratoriją, kurią galėtų valdyti Komisija (JRC), šį procesą būtų galima supaprastinti ir užtikrinti didesnį stabilumą, o išlaidas padengti tiesiogiai teikiant derinimo paslaugas. Mašinas būtų galima naudoti bandymams, susijusiems tiek su ženklinimu, tiek su atitiktimi Taisyklės Nr. 117 reikalavimams.

EPREL yra vertinga priemonė, tačiau dėl to, kad nėra privalomų reikalavimų užpildyti atitinkamus duomenų laukus, jos panaudojamumas vartotojams, transporto priemonių parkų valdytojams ir viešųjų pirkimų vykdytojams yra ribotas. Be to, pažanga, susijusi su dilimo ir ridos nurodymu etiketėse vėluoja dėl to, kad nėra standartizuotų bandymų metodų, nors UNECE vykdomas darbas gali padėti rasti sprendimų iki 2027 m.

Galiausiai, PŽR įgyvendinimas atskleidė papildomų trūkumų, įskaitant tai, kad nėra įdėtinės etiketės mechanizmo apibrėžties. Tai, kad dauguma padangų modelių pagal riedėjimo varžą ir ypač pagal sukibimą su šlapia danga priskiriami trims aukščiausioms klasėms, o pagal išorinio riedėjimo triukšmo skleidimą – dviem aukščiausioms efektyvumo klasėms, mažina vartotojų susidomėjimą padangų etikete.

Lygiagrečiai su šia ataskaita pateiktame pasiūlyme dėl bendrojo supaprastinimo numatytais pakeitimais siekiama geriau pašalinti kai kuriuos skirtingus trūkumus ir kartu, kai įmanoma, padėti tiekėjams ir mažmenininkams paprasčiau užtikrinti atitiktį reikalavimams. Be to, tam tikras problemas (pavyzdžiui, susijusias su rida, dilimu, restauravimu, bandymų mašinų derinimu ir bandymais, atliekamais atitikties tikrinimo tikslais) bus galima išspręsti tik tada, kai bus padaryta pažanga vykdant papildomus parengiamuosius darbus.