EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2024 07 26
COM(2024) 317 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl naudojimosi 2020 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2020/740 dėl padangų ženklinimo pagal degalų naudojimo efektyvumą ir kitus parametrus Komisijai suteiktais įgaliojimais priimti deleguotuosius aktus

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl naudojimosi 2020 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2020/740 dėl padangų ženklinimo pagal degalų naudojimo efektyvumą ir kitus parametrus Komisijai suteiktais įgaliojimais priimti deleguotuosius aktus

1. ĮVADAS

2020 m. gegužės 25 d. priimtas Reglamentas (ES) 2020/740[1] dėl padangų ženklinimo pagal degalų naudojimo efektyvumą ir kitus parametrus įsigaliojo 2021 m. gegužės 1 d. Juo panaikintas Reglamentas (EB) Nr. 1222/2009.

Padangų etiketės padeda vartotojams informacija pagrįstus sprendimus priimti remiantis aiškiais degalų naudojimo efektyvumo bei sukibimo su šlapia danga rodikliais ir kitais svarbiais papildomais duomenimis. Jos labai naudingos siekiant taupyti degalus ir drauge skatinti inovacijas bei investicijas į geresnių padangų kūrimą ir tiekimą rinkai. ES lygmeniu suderinus susijusius reikalavimus, padangų ženklinimas taip pat duoda naudos gamintojams, pramonei ir visai ES ekonomikai[2].

Lengvųjų automobilių (C1), lengvųjų komercinių transporto priemonių (C2), taip pat autobusų ir sunkvežimių (C3) padangoms reglamente nustatytos taisyklės taikomos nuo 2021 m. gegužės 1 d. Etiketėje pritaikyta gerai žinoma žymėjimo spalvomis sistema, kokia naudojama buitiniams prietaisams, pavyzdžiui, indaplovėms ir skalbyklėms, klasifikuoti, tačiau joje tėra iš viso penkios skirtingos (riedėjimo varžos, sukibimo su šlapia danga ir trys išorinio riedėjimo triukšmo) klasės. Riedėjimo varža – padangos energijos vartojimo efektyvumo rodiklis. Jis padeda vartotojams išsirinkti padangas, kurias naudojant taupomi degalai, todėl transporto priemonė gali nuvažiuoti ilgesnį atstumą tarp degalinių arba baterijos įkrovimo punktų. Tuo tarpu sukibimas su šlapia danga, kaip stabdymo charakteristikos matas, yra svarbus saugumo aspektas. Etiketė padeda naujas padangas perkantiems vartotojams priimti faktine esmine informacija pagrįstus sprendimus. Pradėjus taikyti reglamentą, visu pajėgumu ėmė veikti Europos energijos vartojimo efektyvumo etikete ženklinamų gaminių registras (EPREL)[3], todėl jo duomenų bazėje padangų tiekėjai turi užregistruoti visus padangų, kurioms taikomas reglamentas, tipus prieš pateikdami padangas ES rinkai. Etiketė ir susiję gaminių duomenų bazėje EPREL[4] surinkti duomenys yra, be kita ko, labai svarbūs orientyrai transporto priemonių parkų valdytojams ir transporto priemonių gamintojams, priimantiems viešojo ir privačiojo sektorių urminio pirkimo sprendimus.

---

1 2020 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/740 dėl padangų ženklinimo pagal degalų naudojimo efektyvumą ir kitus parametrus, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2017/1369 ir panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 1222/2009, OL L 177, 2020 6 5, p. 1–31, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj.

2 Komisijos tarnybų darbinis dokumentas, pridedamas prie Komisijos komunikato „2022–2024 m. ekologinio projektavimo ir energijos vartojimo efektyvumo ženklinimo darbo planas“, EUR-Lex - 52022SC0101 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

3 https://eprel.ec.europa.eu/screen/home.

4 https://eprel.ec.europa.eu/screen/product/tyres ir https://energy-efficient-products.ec.europa.eu/ecodesign-and-energy-label/product-list/tyres_en.

2. TEISINIS PAGRINDAS

Reglamento (ES) 2020/740 13 straipsnyje Komisijai suteikti įgaliojimai pagal to reglamento 14 straipsnį priimti deleguotuosius aktus. 14 straipsnyje nustatyta, kad įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami pradiniam penkerių metų laikotarpiui nuo 2020 m. birželio 25 d., ir numatytos sąlygos, kuriomis tą laikotarpį galima atnaujinti. Pagal šią nuostatą, likus ne mažiau kaip 9 mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos, Komisija turi parengti naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Šia ataskaita siekiama įvykdyti šį reikalavimą.

Reglamento 14 straipsnio 2 dalyje taip pat nustatyta, kad deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos. Be to, 14 straipsnio 3 dalyje nustatyta. kad Europos Parlementas ir Taryba deleguotuosius įgaliojimus gali bet kada atšaukti.

3. NAUDOJIMASIS ĮGALIOJIMAIS

Komisija jai pagal aktualias Reglamento (ES) 2020/740 nuostatas suteiktais deleguotaisiais įgaliojimais nesinaudojo. Taip yra, visų pirma todėl, kad tam tikros sąlygos dar nenusistovėjusios, ir ypač dėl toliau pateiktų priežasčių.

- Pasiūlyti deleguotąjį aktą, kuriuo dėl **restauruotų padangų ženklinimo** būtų iš dalies pakeistas reglamentas, iki 2022 m. birželio 26 d. buvo neįmanoma, nes nebuvo tinkamo bandymo metodo[5]. Tačiau padaryta pažangos šalinant šią spragą. Komisija pradėjo nepriklausomos laboratorijos, kurios specializacija – transporto priemonių ir sudedamųjų dalių bandymo aprobavimas, atliekamą tyrimą, kad įvertintų, ar 2022 m. spalio mėn. pramonės atstovų pateiktas pasiūlymas dėl C3 klasės padangų ženklinimo yra pagrįstas ir įmanomas įgyvendinti. Tyrimo rezultatai padės atlikti poveikio vertinimą, kuriam rengiamasi. Dėl Komisijos deleguotojo reglamento projekto bus deramai konsultuojamasi su atitinkamomis vyriausybių, pramonės ir vartotojų asociacijų suinteresuotosiomis šalimis, turinčiomis ekspertinių žinių motorinių transporto priemonių reguliavimo srityje[6].
- Nebuvo galimybių priimti deleguotojo akto, kuriuo dėl **padangų nuodilų ir ridos** būtų papildytas reglamentas, nes šiuo metu nėra patikimų, tikslių ir atkuriamų metodų, kaip išbandyti ir išmatuoti padangos nuodilas ir ridą. Tačiau šis darbas toliau vyksta Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos darbo grupėje padangų nuodilų klausimams spręsti[7]. Netrukus bus parengtas bandymo metodas, kuriuo bus galima nustatyti C1 klasės padangų nuodilų būtinuosius reikalavimus EURO7 reglamentui įgyvendinti. Tokie metodai bus toliau rengiami C2 ir C3 klasių padangoms. Remiantis Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos darbo grupės padangų nuodilų klausimams spręsti turimais įgaliojimais, planuojama netrukus pradėti darbą padangų ridos potencialo nustatymo metodui įvertinti.

Be to, 13 straipsnio 1 dalyje Komisijai taip pat suteikti įgaliojimai pagal 14 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų iš dalies keičiamos I priedo D bei E dalys ir II priedas, kiek

---

5 Žr. Reglamento (ES) 2020/740 13 straipsnio 2 dalį.

6 Komisijos motorinių transporto priemonių darbo grupė

7 https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=160694352.

tai susiję su padangų etiketės turiniu ir formatu, taip pat III, IV, V, VI ir VII priedai, kad juose išdėstytos vertės, apskaičiavimo metodai ir reikalavimai būtų suderinti su technologine pažanga. Komisija jau nustatė eilę problemų, kurioms spręsti veikiausiai naudosis šiais įgaliojimais, ir ketina savo išvadas tuo klausimu surašyti ataskaitoje, kuri pagal reglamento 15 straipsnį turi būti pateikta iki 2025 m. birželio 1 d.

4. IŠVADA

Komisijos nuomone, akivaizdu, kad deleguotųjų įgaliojimų suteikimo laikotarpį reikia savaime atnaujinti penkeriems metams, kaip tai nustatyta Reglamento (ES) 2020/740 14 straipsnio 2 dalyje.

Remiantis pagal 14 straipsnį suteiktais įgaliojimais, reikės parengti ir priimti taisykles. Įgaliojimų delegavimo motyvai nepasikeitė. Svarbu: i) išlaikyti galimybę pagrindinius teisės aktus lanksčiai papildyti arba patikslinti pagal atsirandančius poreikius ir ii) prireikus iš dalies pakeisti minėtus priedus siekiant užtikrinti saugą ir apsaugoti sveikatą bei kelių transporto ekonominį ir ekologinį efektyvumą. Šias priemones galima taip pat įgyvendinti remiantis papildoma taikant reglamentą įgyta patirtimi.

Komisija kviečia Europos Parlamentą ir Tarybą susipažinti su šia ataskaita.