



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2017. gada 20. novembrī
(OR. en)

14597/17

ENER 460
ENV 959
TRANS 501
CONSOM 361

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2017. gada 8. novembris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i> kungs
K-jas dok. Nr.:	COM(2017) 658 final
Temats:	KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI Novērtējums par vajadzību pārskatīt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1222/2009 par riepu marķēšanu attiecībā uz degvielas patēriņa efektivitāti un citiem būtiskiem parametriem

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2017) 658 *final*.

Pielikumā: COM(2017) 658 *final*



Briselē, 8.11.2017.
COM(2017) 658 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**Novērtējums par vajadzību pārskatīt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK)
Nr. 1222/2009 par riepu marķēšanu attiecībā uz degvielas patēriņa efektivitāti un citiem
būtiskiem parametriem**

1. IEVADS

Šajā ziņojumā ir izklāstīti rezultāti, kas gūti, novērtējot vajadzību pārskatīt Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 25. novembra Regulu (EK) Nr. 1222/2009¹ par riepu marķēšanu attiecībā uz degvielas patēriņa efektivitāti un citiem būtiskiem parametriem ("Riepu marķēšanas regulu"). Kā noteikts minētās regulas 14. pantā, pārskatīšana bija vērsta uz šādiem aspektiem:

- marķējuma efektivitāte attiecībā uz galalietotāju informētību, jo īpaši — vai 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta noteikumi šīs regulas mērķu sasniegšanā ir tikpat efektīvi kā 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta noteikumi;
- ziņas par riepu parametriem, ko izplatītāji (tirgotāji) un transportlīdzekļu piegādātāji sniedz galalietotājiem;
- vai marķēšanas programma būtu jāpaplašina, iekļaujot atjaunotās riepas;
- vai būtu jāievieš jauni riepu parametri, piemēram, nobraukums.

Tika izskatīti arī citi būtiski jautājumi, tostarp iespēja pielāgot tādu riepu saķeres klasifikāciju, kas galvenokārt paredzētas, lai ledus un/vai sniega apstākļos nodrošinātu labākus rezultātus nekā parastās riepas, saskaņā ar regulas 11. panta b) apakšpunktu; iespēja izveidot reģistrācijas datubāzi; vajadzība pastiprināt tirgus uzraudzību.

Lai pamatotu regulas pārskatīšanu, tika veikts īpašs pētījums².

2. TIESĪBU AKTI PAR RIEPU MARKĒŠANU

Riepu marķēšanas regula tika pieņemta to pasākumu ietvaros, kas bija paredzēti ilgtspējīgas mobilitātes veicināšanai ES.

Regula attiecas uz vieglo pasažieru automobiļu riepām (C1 klases riepām³), vieglo komerciālo transportlīdzekļu riepām (C2 klases riepām) un lielas noslodzes transportlīdzekļu riepām (C3 klases riepām). Atjaunotas riepas, riepas ar radzēm un riepas, kas paredzētas vairākiem īpašiem lietojumiem, piemēram, autosacīkšu un rezerves riepas, nav iekļautas regulas piemērošanas jomā.

Regulā ir noteikti trīs savstarpēji saistīti veiktspējas parametri — degvielas patēriņa efektivitāte (pamatojoties uz rites pretestību), saķere ar slapju ceļu un ārējais rites troksnis. Regulā ir definētas visu triju parametru klases.

Riepu degvielas patēriņa efektivitāti izsaka, izmantojot rites pretestības koeficientu (*RRC*). Degvielas patēriņa efektivitāti marķējumā norāda ar krāsu skalu no "A" līdz "G", kurā visaugstākajai degvielas patēriņa efektivitātes klasei (A klase) ir viszemākais *RRC*.

Riepu drošumu raksturo saķere ar slapju ceļu, t. i., riepas spēja bremzēt uz slapja ceļa. Saķeri ar slapju ceļu raksturojošo klasi izsaka, izmantojot saķeres ar slapju ceļu indeksu atbilstīgi skalai no "A" līdz "G", kur vislabākajām klasēm ir šā indeksa vislielākās vērtības.

¹ [OV L 342, 22.12.2009., 46. lpp.](#)

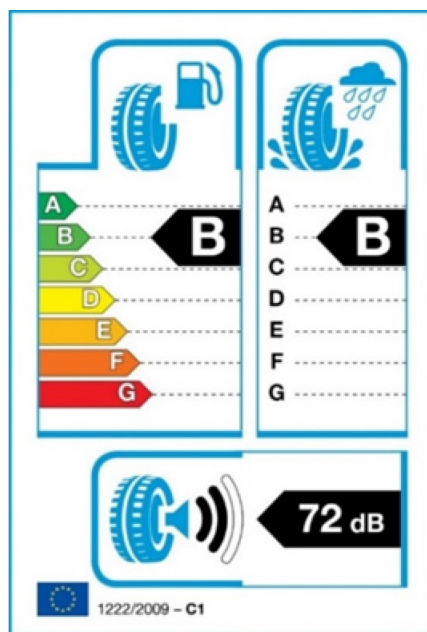
² [Review study on the Regulation \(EC\) No 1222/2009 on the labelling of tyres \(Viegand Maagøe A/S, March 2016\).](#)

³ C1, C2, C3 klases riepas ir juridiski termini, kas definēti Regulā (EK) Nr. 661/2009. Tie attiecas uz riepām, kas galvenokārt paredzētas vieglajiem pasažieru automobiļiem, vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

Ārējais rites troksnis ir riepu troksnis, ko dzird blakusstāvētājs, t. i., ārpus automobiļa. To mēra decibelos (dB). Ārējā rites trokšņa klasi marķējumā apzīmē ar vienu līdz trim melniem “skaņas viļņiem”.

Veiktspējas rādītājus šiem trim marķējumā norādītajiem parametriem deklarē ražotāji, un trešās personas neveic to verifikāciju.

C1 un C2 klases riepām šīs klases norāda marķējumā vai uzlīmē (marķējumā, kurā ir vieta zīmolvārda norādīšanai). Visiem trim riepu tipiem informāciju par degvielas patēriņa efektivitātes klasi, saķeri ar slapju ceļu raksturojošo klasi, ārējā rites trokšņa klasi un izmērīto trokšņa vērtību norāda tehniskajos reklāmas materiālos, tostarp piegādātāju tīmekļa vietnēs.



Riepu marķēšanas regulas galvenais mērķis ir palielināt autotransporta ekonomisko un vides efektivitāti, kā arī drošumu, veicinot degvielu taupošu un drošu riepu ar mazu ārējo rites troksni izmantošanu. Tās mērķis ir arī ar standarta marķējumu sniegt plašāku informāciju patērētājiem, lai ietekmētu viņu lēmumus riepu izvēlē. Degvielas patēriņa efektivitāte ir cieši saistīta ar ES bažām par tās energoapgādes drošību un atkarību no enerģijas importa un ar vajadzību rīkoties klimata pārmaiņu jomā.

Tā kā transporta nozarē tiek patērēta trešā daļa no ES patērētās enerģijas, degvielas patēriņa efektivitātes palielināšanai autotransporta jomā ir svarīga nozīme šo problēmu risināšanā. Riepu rites pretestība rada 20–30 % no transportlīdzekļa kopējā degvielas patēriņa. Tāpēc, lai palielinātu degvielas patēriņa efektivitāti un samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas, svarīgi ir samazināt rites pretestību. Uzlabota riepu saķere ar slapju ceļu samazinās negadījumu skaitu, kā arī bojāgājušo un ievainoto cilvēku skaitu. Satiksmes troksnis ir otrs bīstamākais vides radītais slogs veselībai aiz apdraudējuma, ko rada daļiņveida piesārņojums. Izmantojot ES tikai vislabākā ārējā rites trokšņa klases riepas, var samazināt ar troksni saistīto ietekmi uz veselību.

3. ANALĪZES TVĒRUMS

Analīzē tika izvērtēts, vai kopš Riepu marķēšanas regulas piemērošanas ir iespējams vēl vairāk uzlabot tādus riepu veikspējas parametrus kā degvielas patēriņa efektivitāte, saķere ar slapju ceļu un ārējais troksnis.

Tika izvērtēta regulas noteikumu īstenošana un izpilde ES kopš tās piemērošanas sākuma 2012. gada novembrī. Tika izpētītas arī publiskā iepirkuma prasības, kas ietvertas Energoefektivitātes direktīvā 2012/27/ES⁴ un kurās dotas atsauces uz Riepu marķēšanas regulu.

Analīzē kā iedvesmas avots tika ņemti vērā arī attiecīgie noteikumi Energomarķējuma direktīvā 2010/30/ES⁵, kas pārskatīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Energomarķējuma regulu (ES) 2017/1369⁶.

Izpētē tika ņemti vērā arī attiecīgie Tipa apstiprinājuma regulas (EK) Nr. 661/2009⁷ noteikumi par riepām. Tas darīts, lai izslēgtu no tirgus ražojumus, kuru veikspējas rādītāji pie tiem pašiem parametriem (rites pretestība, saķere ar slapju ceļu un ārējais troksnis) ir vissliktākie.

Analīze jo īpaši bija vērsta uz šādiem jautājumiem:

- 1) ciklāl ir uzlabojušies vidējie tirgus darbības rādītāji, kopš regulu sāka piemērot;
- 2) marķējuma efektivitāte, attiecībā uz galalietotāju informētību un to, vai ir uzlabojusies energoefektivitāte un saķere ar slapju ceļu un mazinājusies trokšņa ietekme;
- 3) to ziņu par riepu parametriem skaidrība un precizitāte, kuras transportlīdzekļu piegādātāji un izplatītāji ir snieguši galalietotājiem; uzlabojumi saistībā ar pirmspārdošanas informācijas sniegšanu, tostarp marķējuma atpazīstamība;
- 4) konkrētu riepu tipu (atjaunotu riepu un riepu ar radzēm) izslēgšana no marķēšanas programmas;
- 5) citu riepu parametru, piemēram, nobraukuma un nodiluma, neiekļaušana;
- 6) saķeres klasificēšanas sistēmas nepielāgošana riepām, kas galvenokārt paredzētas, lai sniegtu labākus rezultātus ledus un/vai sniega apstākļos;
- 7) reģistrācijas datubāzes izveide;
- 8) tirgus uzraudzība un izpilde.

4. REZULTĀTI

4.1. Tirgus attīstība

Riepu marķēšanas regula ir jāpiemēro kopš 2012. gada novembra. Attiecībā uz parametriem “degvielas patēriņa efektivitāte” un “saķere ar slapju ceļu” laikposmā no 2013. gada līdz 2015. gadam bija vērojama pozitīva tendence, ka priekšroka tiek dota riepām ar labāku

⁴ Sk. 6. pantu un III pielikumu.

⁵ Direktīva 2010/30/ES (OV L 153, 18.6.2010., 1. lpp.).

⁶ Regula (ES) 2017/1369 (OV L 198, 28.7.2017., 1. lpp.).

⁷ Regula (EK) Nr. 661/2009 (OV L 200, 31.7.2009., 1. lpp.).

veiktspēju, daļēji — minētā marķējuma iespaidā. Taču attiecībā uz “ārējo rītes troksni” šī tendence bija mazāk izteikta.

Gan vidējā degvielas patēriņa efektivitāte, gan saķere ar slapju ceļu laikposmā no 2013. gada līdz 2015. gadam uzlabojās visiem riepu tiptiem.

Visaugstāko energoefektivitātes klašu (A un B) riepu izplatība tirgū joprojām ir ļoti zema (< 1 % visiem riepu tiptiem). Tas liecina, ka joprojām ir lielas iespējas veikt uzlabojumus.

Attiecībā uz saķeri ar slapju ceļu — B klases riepu tirgus daļa ir liela visiem riepu tiptiem (virs 40 %) un apmierinoša A klases riepiem (aptuveni 15 %).

Attiecībā uz ārējo rītes troksni — laikposmā no 2013. gada līdz 2015. gadam reālu uzlabojumu nebija, galvenokārt tāpēc, ka nozare vairāk uzmanības pievērsa citu parametru uzlabošanai. Kā liecina pārskatīšanas atbalsta pētījuma ietvaros veiktais apsekojums, šāds rezultāts ir tāpēc, ka ārējais rītes troksnis ir parametrs, kurš galalietotājiem ir vismazāk svarīgs.

Turklāt mazāk nekā 0,5 % tirgū laisto riepu ir A klases marķējums gan attiecībā uz degvielas patēriņa efektivitāti, gan saķeri ar slapju ceļu. Tā iemesls ir augstākas izmaksas un tehniskais kompromiss starp šiem abiem parametriem.

Tiek lēsts, ka līdz 2020. gadam marķēšanas programmas iespaidā enerģijas ietaupījums būs 35 PJ⁸ (jeb 0,8 Mtoe⁹) gadā, kas atbilst CO₂ emisiju ietaupījumam 2,5 miljonu tonnu apmērā gadā¹⁰.

4.2. Lietotāju informētība un izpratne par marķējumu

Patērētāju apsekojums, kas veikts pārskatīšanas atbalsta pētījuma ietvaros, parādīja, ka vairāk nekā puse no automobiļu īpašniekiem nav informēti par riepu marķējumu.

Turklāt C2 un C3 klases riepu galalietotāji un daži C1 klases riepu galalietotāji bieži vien riepas iegādājas nevis tieši, bet līzīga līgumu un autoparka risinājumu ietvaros.

Informēšanas kampaņās varētu iekļaut atsauci uz degvielas ietaupījuma kalkulatoru, kas pieejams ES Komisijas tīmekļa vietnē¹¹ un ar kura palīdzību galalietotāji var aprēķināt, kādu degvielas ietaupījumu viņi varētu iegūt, ja izvēlētos labākas riepas.

Cita informētības problēma ir saistīta ar Energoefektivitātes direktīvā 2012/27/ES noteiktajām prasībām attiecībā uz publisko iepirkumu, lai gan minētajā aptaujā tas netika īpaši norādīts. Lai veicinātu energoefektīvu riepu izmantošanu, ir svarīgi, lai dalībvalstis nodrošinātu, ka to centrālā valdība ir informēta par prasību iegādāties riepas, kuru degvielas patēriņa efektivitātes klase ir visaugstākā. Tām ir jāiekļauj šis aspekts arī savos konkursos par pakalpojumu līgumiem saskaņā ar Energoefektivitātes direktīvas 2012/27/ES III pielikumā noteikto prasību.

Apsekojums arī parādīja, ka lietotāju informētība un izpratne par marķējumu pastāvīgi uzlabojas.

Patērētāju izpratne par riepu marķējumu kopumā ir laba. Parādot patērētājiem marķējumu, viņi varēja saprast tajā sniegto informāciju, pat ja iepriekš to nebija redzējuši. Respondenti

⁸ PJ jeb petadžouls: 10¹⁵ džouli.

⁹ Mtoe: miljoni tonnu naftas ekvivalenta.

¹⁰ Pamatojoties uz krājumu modeli, kas izveidots Riepu marķēšanas regulas pārskatīšanas atbalsta pētījuma vajadzībām.

¹¹ [Kalkulators](#): ietaupījumu aprēķina, pamatojoties uz riepas energoefektivitāti un uz to, cik kilometru var nobraukt ar konkrēto riepu komplektu.

atzina, ka visgrūtāk ir izprast piktogrammu “ārējais rites troksnis” (60 % izpratnes līmenis), savukārt visvieglāk — piktogrammu “saķere ar slapju ceļu” (81 %) un vidēji grūti — piktogrammu “degvielas patēriņa efektivitāte” (73 %).

Minētais apsekojums parādīja, ka, iegādājoties riepas, patērētāju galvenais apsvēruma ir drošība. Tāpēc lielākā daļa patērētāju uzskata, ka vissvarīgākais marķējuma parametrs ir saķere ar slapju ceļu. Pat ja ņem vērā arī ar marķējumu nesaistītus parametrus (piem., cenu un zīmolu), joprojām vissvarīgākais parametrs ir saķere ar slapju ceļu, bet otrs svarīgākais — cena.

Nozare, tirgotāji un patērētāju organizācijas iesaka organizēt kampaņas, lai popularizētu marķējumu un lai tādējādi uzlabotu patērētāju informētību par to un izskaidrotu tā nozīmi. Mērķa grupām ir jābūt galalietotājiem C1, C2 un C3 klases riepu segmentos. Tomēr vissvarīgākās ir informēšanas kampaņas, kuru adresāts ir C1 klases riepu galalietotāji, jo viņiem pārdoto riepu īpatsvars ir vislielākais.

Informēšanas kampaņas valsts līmenī varētu organizēt dalībvalstu iestādes, ES līmenī — Komisija, vai arī tas varētu notikt abējādi. Lai efektīvāk sasniegtu galalietotājus, noderīgi būtu iesaistīt kampaņās arī riepu piegādātājus un izplatītājus. Dažas dalībvalstis jau ir atbalstījušas informēšanas kampaņas par riepu marķējumu vai plāno to darīt. Jāņem vērā šajās kampaņās gūtā pieredze un ieteikumi.

4.3. Informācijas precizitāte, pirmspārdošanas informācijas uzlabošana

Kopumā patērētāji uzskata, ka marķējums ir noderīgs un saprotams. Liela daļa patērētāju marķējumā sniegtajai informācijai uzticas ļoti vai vidēji. Daudzi patērētāji norādīja, ka viņu uzticēšanos vairotu stingrāka tirgus kontrole un stingrākas sankcijas par neatbilstību. Līdzīgi atbildēja arī riepu piegādātāji un tirgotāju apvienības, kas arī pieprasīja stingrāku tirgus uzraudzību.

Attiecībā uz informācijas precizitāti jāpiemin, ka vairākas patērētāju organizācijas ir paudušas zināmas bažas par ES riepu marķējumu. Tās apgalvo, ka ES marķējumā riepu veikspēja ir novērtēta nepamatoti augsti un ka norādītās vērtības atšķiras no riepu testu rezultātiem. Tās gan neprecizē, vai šīs atšķirības attiecas uz visiem trim parametriem, vai tikai uz vienu vai diviem parametriem. Minētās patērētāju organizācijas kritizē arī to, ka ES riepu marķējums ir iegūts “pašdeklarācijas” procesā, tātad riepas nav sertificējusi trešā persona.

Turklāt daudzi patērētāji pieprasa vairāk informācijas tādu testu formā, kurus neatkarīgi ir veikušas patērētāju organizācijas vai iestādes, vai arī lai tiktu izveidota publiska datubāze, kurā būtu iekļauti dati par riepām no marķēšanas programmas.

Vairums patērētāju riepas iegādājas riepu veikalos vai autoservisos, bet tikai aptuveni viena trešā daļa no viņiem pirms sava pēdējā pirkuma bija redzējuši riepas klātienē. Turklāt tirgus uzraudzības iestādes (TUI), kas veic pārbaudes veikalos, ir novērojušas, ka tikai daži riepu modeļi ir izlikti aplūkošanai tirdzniecības vietā, kamēr pārējie atrodas noliktavā. Tas nozīmē, ka patērētāji pirms riepu iegādes bieži vien tās nemaz neredz un tādējādi neredz arī to marķējumu. Turklāt, tā kā riepu veikspēja laika gaitā pasliktinās, pat ja tās atrodas veikala plauktā, varētu apsvērt iespēju informēt patērētāju par izgatavošanas datumu, piemēram, ražojuma informācijas lapā, sniedzot arī norādes par sagaidāmo vidējo veikspējas pasliktināšanos.

Šī ieviestā prakse neatbilst regulas 5. panta 2. punktam, kurā noteikts, ka gadījumā, ja tirdzniecībā piedāvātās riepas nav redzamas galalietotājam, izplatītājam ir jāsniedz galalietotājam ziņas par marķējumā norādītajiem veikspējas parametriem. Tāpēc varētu

apsvērt iespēju paplašināt un precizēt šos noteikumus, lai garantētu, ka marķējumā norādītās ziņas tiek sniegtas pirms pārdošanas.

Būtu jānosaka pienākums transportlīdzekļu piegādātājiem un izplatītājiem sniegt riepu marķējumā norādītās ziņas attiecībā uz to riepu tipu(-iem), kas tiks uzstādītas transportlīdzeklim. Tas būtu attiecināms arī uz situācijām, kad galalietotājam netiek piedāvāta izvēle starp dažādām riepām, kas tiks uzstādītas pārdošanai piedāvātam transportlīdzeklim. Šo informāciju varētu iekļaut, piemēram, tehniskajos reklāmas materiālos, kurus izsniedz galalietotājam.

Tirdzniecības vietā riepas marķējums var būt izdrukāts un novietots netālu no riepas, vai arī to var piestiprināt rīpai kā uzlīmi. Vairums patērētāju uzskata, ka uzlīme uz riepas protektora ir vislabāk pamanāma. Tomēr marķējuma norādīšanas veida nozīmi mazina fakts, ka vairums riepu nav izliktas apskatei.

Apskojums parāda, ka palielinās internetā iegādāto riepu īpatsvars. Tāpēc arvien svarīgāk ir, lai marķējums un attiecīgā informācija tiktu norādīta tad, kad riepas piedāvā tiešsaistes pārdošanā.

4.4. Konkrētu riepu veidu (atjaunotu riepu un riepu ar radzēm) neiekļaušana

Atjaunotas riepas

Riepu atjaunošana ir process, ko veic, lai paildzinātu lietotu riepu kalpošanas laiku. Atjaunojot riepu, nolietotais protektors tiek nomainīts pret jaunu. Šādu nomaiņu var atkārtot, ja vien tiek garantēta riepas korpusa viengabalainība. Atjaunošana ļauj ietaupīt gan enerģiju, gan materiālu.

Atjaunotu riepu veikspēju nosaka korpusa, protektora un izmantotā atjaunošanas procesa kombinācija. Būtiska problēma saistībā ar atjaunotu riepu iekļaušanu marķēšanas programmā ir vajadzība noteikt minētos trīs marķējumā norādītos veikspējas parametrus (degvielas patēriņa efektivitāti, saķeri ar slapju ceļu un ārējo rītes troksni) katrai kombinācijai. Tā kā atjaunotas riepas ražo mazās sērijās, ar katras kombinācijas testēšanu saistīto izmaksu dēļ atjaunošana būtu ekonomiski neizdevīga, jo īpaši maziem un vidējiem uzņēmumiem.

Pašlaik notiek mērījumu metožu un rīku izstrāde atjaunotu C3 klases riepu marķējumā norādīto veikspējas parametru aprēķināšanai.

Pirms izvērtēt, vai Riepu marķēšanas regulas piemērošanas jomā iekļaut atjaunotas C3 klases riepas, ir jāveic šo metožu un rīku pilnīgs novērtējums. Novērtēšanā jāiesaista visas attiecīgās ieinteresētās personas, piemēram, pārstāvji no riepu ražošanas nozares, atjaunošanas uzņēmumiem, TUI un attiecīgajām nevalstiskajām organizācijām.

Riepas ar radzēm

Riepas ar radzēm izmanto galvenokārt Somijā, Zviedrijā un Norvēģijā, kur to īpatsvars ir 12 % no riepu tirgus (salīdzinājumā ar 0,25 % pārējās ES dalībvalstīs). Daudzās dalībvalstīs ir aizliegts izmantot riepas ar radzēm, un lielākajā daļā pārējo dalībvalstu tās ir atļauts izmantot tikai ziemas mēnešos. Šo riepu mazā tirgus daļa ierobežo iespējamo degvielas ietaupījumu, ko varētu sniegt riepu ar radzēm iekļaušana marķēšanas programmā. Turklāt galvenā ekoloģiskā problēma, kas rodas, ja izmanto riepas ar radzēm, ir daļiņu piesārņojums ceļa nodiluma rezultātā. Tāpēc, lai ierobežotu šo ietekmi, Ziemeļvalstis regulē riepu konstrukciju.

Riepām ar radzēm nav iespējams testēt rītes pretestību un saķeri ar slapju ceļu, piemērojot pašreizējos testēšanas standartus. Gan rītes pretestības, gan saķeres ar slapju ceļu testā ir

noteikts pieļaujamā (ceļa vai iekārtu trumuļu) virsmas nelīdzenuma ierobežojums. Radžu izmantošana uz šādām virsmām testa laikā sabojātu virsmas tiktāl, ka tās vairs neatbilstu testa standartiem.

4.5. Nobraukums un nodilums

Nobraukums

Tas, kāda būs ekoloģiskā un ekonomiskā ietekme, ja tiks palielināts riepu nobraukums, ir atkarīgs tikai no tā, kā tas ietekmēs rītes pretestību. Ja nobraukuma palielinājumu iegūst uz rītes pretestības palielinājuma rēķina, ietekme, visticamāk, būs negatīva, jo palielināsies lietošanas fāzē patērētās degvielas daudzums. Turklāt pastāv arī risks, ka varētu pasliktināties saķere uz slapja ceļa.

Nobraukums ir parametrs, kas galalietotājiem ir svarīgs, tomēr tā iekļaušana pagaidām nav iespējama, jo nav uzticamas, precīzas un reproducējamās standartizētas testa metodes, kas ļautu noteikt, cik kilometru ar riepām var nobraukt. Šādu metodi vajadzētu izstrādāt, lai patērētājiem tiktu sniegta šī svarīgā informācija, lai gan ir atzīts, ka nobraukums, ko mēra, izmantojot standartizētu testa metodi, var būtiski atšķirties no nobraukuma, ko patērētāji var panākt reālajā dzīvē. Ja tā notiek, ir risks, ka varētu zust patērētāju uzticēšanās marķējumam.

Lai gan nobraukums ir tieši saistīts ar protektora nodilumu riepas lietošanas laikā (tas var būt atkarīgs no gaisa spiediena riepā, ceļa virsmas, slodzes un automobiļa vadīšanas manieres), riepas degradējas arī laika gaitā vai saules gaismas (ultravioletās gaismas) ietekmē, kā arī karstuma, lietus u. c. apstākļu ietekmē. Tādējādi riepu ilgizturība ir atkarīga arī no tā, kādos klimatiskajos apstākļos tās tiek lietotas, proti, no šo apstākļu iedarbības un intensitātes, — tas gan attiecas arī uz citiem marķējumā norādītajiem parametriem, piemēram, degvielas patēriņu.

Tāpēc, lai saglabātu uzticēšanos marķējumam, patērētāji būtu jāinformē par šo atšķirību iespējamajiem cēloņiem un veidu, kā tās mazināt (labāk kontrolējot gaisa spiedienu riepās, pievēršot uzmanību automobiļa vadīšanas manierei utt.).

Vienotajos riepu kvalitātes klasifikācijas (*UTQG*) standartos ir izklāstīta vienīgā standartizētā testa metode, un to piemēro tikai C1 klases riepām. Lai varētu izmantot šo testa metodi, ar riepām jānobrauc 7200 jūdzes (11 600 km), tāpēc šī metode ir ļoti dārga (varētu apsvērt iespēju izstrādāt ekonomiskāku laboratorijas testa metodi). Izmērītais nobraukums atšķirsies no to kilometru skaita, kurus galalietotājs patiešām ir nobraucis, jo riepu nodilumu un nobraukumu būtiski ietekmē tādi ārēji faktori kā gaisa spiediens riepās, ceļa virsma, slodze un automobiļa vadīšanas maniere.

Nozare un TUI ir vienprātis, ka nobraukumu nevar izmērīt ar tādu precizitāti, kāda vajadzīga marķēšanai, un TUI uzskata, ka nav iespējams veikt tirgus uzraudzību attiecībā uz šādu prasību. Turklāt riepu ražošanas nozare, TUI un riepu organizācijas piekrīt, ka nobraukuma parametra iekļaušana riepu marķēšanas programmā izmaksātu ļoti dārgi un nepalīdzētu patērētājiem izvēlēties labākas riepas. Tomēr šo aspektu, kas ir cieši saistīts ar nodilumu, varētu turpināt pētīt nākamajā regulas pārskatīšanas reizē.

Nodilums

Nodilums, t. i., materiālu atdalīšanās no riepas, tai mijiedarbojoties ar ceļa virsmu, ir saistīts ar riepas nobraukumu. Atdalījušies materiāli, ko dēvē par riepu–ceļa nodiluma daļiņām (*Tyre Road Wear Particles, TRWP*), veicina daļiņveida piesārņojumu gaisā. Tā kā citi gaisa piesārņojuma avoti, piemēram, transportlīdzekļu emisijas, tiek regulēti, *TRWP* relatīvais

nozīmīgums varētu palielināties. Tomēr tas, cik lielā mērā *TRWP* ietekmē gaisa piesārņojumu un okeānu mikroplastmasas piesārņojumu, joprojām nav skaidrs, un standartizēta mērīšanas metode vēl nav izstrādāta. Vairāki neseni pētījumi liecina, ka riepas varētu būt nozīmīgs okeānu mikroplastmasas piesārņojuma avots¹².

Tāpat kā nobraukums, arī nodilums lielā mērā ir atkarīgs no ārējiem faktoriem (t. i., gaisa spiediena riepās, ceļa virsmas, slodzes, automobiļa vadīšanas manieres utt.). Riepu marķēšanas programma var nebūt piemērota *TRWP* emisiju regulēšanai. Tomēr šo aspektu varētu turpināt pētīt nākamajā regulas pārskatīšanas reizē. To darot, būtu jāņem vērā pieaugošās bažas par gaisa piesārņojumu un mikroplastmasas piesārņojumu okeānos, kā arī sekas attiecībā uz vidi un cilvēku veselību.

Riepu materiālu ķīmiskais sastāvs, kam ir svarīga nozīme saistībā ar *TRWP* ietekmi uz veselību, jau tiek regulēts ar *REACH* regulu¹³.

Turklāt ir būtiski pieminēt, ka šo aspektu varētu izpētīt arī saistībā ar tiesību aktiem, ar kuriem regulē tipa apstiprinājumu riepām¹⁴.

4.6. Saķere ar sniegu un ledu

Riepu marķēšanas programmā kā drošuma rādītāju izmanto saķeres ar slapju ceļu indeksu. Tomēr ir risks, ka tā var tikt maldināti patērētāji, kas iegādājas riepas ziemas apstākļiem, jo riepām, kas paredzētas, lai sniegtu labākus rezultātus ledus un sniega apstākļos, bieži vien ir sliktāka saķere ar slapju ceļu nekā standarta vasaras¹⁵ riepām. Iekļaujot marķēšanas programmā riepu veikspējas parametrus sniega un ledus apstākļos, tiktu mazinātas bažas par drošību un patērētājiem tiktu sniegta pilnīgāka informācija, tādējādi galu galā palielinot uzticēšanos marķējumam, jo īpaši Ziemeļvalstu reģionos. Šajā kontekstā varētu arī apsvērt iespēju informēt patērētāju par riepas vecuma nozīmi, jo riepu veikspēja zemās temperatūrās laika gaitā būtiski pasliktinās.

Termins “ziemas riepa” ir definēts Regulā (EK) Nr. 661/2009 un ANO EEK Noteikumos Nr. 117 kā “riepa, kuras protektora raksts, sastāvs un struktūra sākotnēji ir paredzēti, lai sniega apstākļos tā būtu efektīvāka nekā parasta riepa attiecībā uz transportlīdzekļa kustības uzsākšanu un nodrošināšanu”. Šādas riepas var būt marķētas ar burtu salikumu “M+S”, kas ir ražotāja pašdeklarācija attiecībā uz riepām, kuras paredzētas labākai veikspējai dubļu un/vai sniega apstākļos. Tomēr pašlaik nepiemēro papildu prasības vai riepu veikspējas testus saistībā ar “M+S” marķējumu.

Arī termins “ziemas riepa izmantošanai smagos sniega apstākļos” ir definēts ANO EEK Noteikumos Nr. 117 kā “ziemas riepa, kuras protektora raksts vai struktūra ir īpaši paredzēti izmantošanai smagos sniega apstākļos” un kura atbilst konkrētām prasībām, lai uz riepas sānmalas varētu izmantot *3-PMSF* marķējumu (piktogrammu, kurā attēlots kalns ar trim virsotnēm un sniegpārslu). Šīs riepas ir zināmas arī kā “sniega riepas”, un dažādās dalībvalstīs to izmantošana ziemas apstākļos ir obligāta.

¹²Pētījums par [galveno mikroplastmasas piesārņojumu](#), 31. lpp., un pētījums [par jūru piesārņojošo atkritumu avotiem](#), 365. lpp.

¹³Regula (EK) Nr. 1907/2006 *REACH* (OV L 396, 30.12.2006., 1. lpp.).

¹⁴Regula (EK) Nr. 661/2009 (OV L 200, 31.7.2009., 1. lpp.).

¹⁵“Vasaras riepa” nav konkrēta produkta juridiska definīcija. Tā ir parasta riepa, kas būtu jāizmanto mēreni aukstos laikapstākļos. Zināšanai — ir “vissezona riepas”, kurām arī nav noteikta juridiska definīcija, — tās ir riepas, ko var izmantot gan vasaras, gan ziemas apstākļos saskaņā ar ražotāja deklarāciju. Parasti tās ir marķētas ar burtu salikumu “M+S”, bet tām nav obligāti jāatbilst apstiprinātai *3-PMSF* (piktogramma, kurā attēlots kalns ar trim virsotnēm un sniegpārslu) sertifikācijai kā juridiski definētām “sniega riepām izmantošanai smagos sniega apstākļos”. Visi šie dažādie riepu termini (“vasaras” un “vissezona”) atbilst ražotāja deklarācijai, nepiemērojot papildu prasības vai riepu veikspējas testus.

Abi termini, “ziemas riepa” un “ziemas riepa izmantošanai smagos sniega apstākļos”, attiecas uz C1, C2 un C3 klases riepu tiptiem. Vēl viena ziemas apstākļiem paredzētu riepu kategorija ir “Ziemeļvalstu ziemas riepas” — tās ir riepas bez radzēm, kas paredzētas ledus un slapja ledus apstākļiem. Ziemeļvalstu ziemas riepu juridiska definīcija patlaban nav noteikta, taču pašlaik tiek izstrādāts *ISO* standarts ledus veiktspējas testam, kas ir līdzīgs ziemas veiktspējas testam, kuru izmanto attiecībā uz ziemas riepām izmantošanai smagos sniega apstākļos, un ir paredzams, ka šis standarts 2017. gadā tiks pabeigts. Ledus veiktspējas testu piemēro tikai C1 klases riepām.

Attiecībā uz saķeri ar sniegu visatbilstošākais risinājums ir *3-PMSF* tests un marķējums, jo to jau plaši izmanto riepu ražošanas nozarē, tāpēc tā ieviešanas izmaksas būtu zemas. Šī papildu informācija kompensē parasti nepietiekamos saķeres ar slapju ceļu datus, kas norādīti ES marķējumā.

Līdzīgi arī attiecībā uz “Ziemeļvalstu ziemas riepām” (t. i., ledus apstākļiem paredzētām riepām) lietderīgs risinājums varētu būt gaidāmais *ISO* standarts apvienojumā ar robežvērtību un atbilstošu piktogrammu. Šīm riepām marķējumā norādītās vērtības, kas raksturo saķeri ar slapju ceļu, bieži vien ir viszemākās.

Abos gadījumos (sniega un ledus apstākļiem paredzētajām riepām) papildu informācijai (ja tādu norāda) marķējumā būtu jāattiecas tikai uz riepām, kuras sertificējusi trešā persona atbilstoši standarta testa procedūrai. Tas vajadzīgs, lai saglabātu un stiprinātu patērētāju uzticēšanos šim marķējumam.

4.7. Reģistrācijas datubāze

Pārskatīšanas pētījumā tika izvērtēts, cik pamatoti būtu izpildes uzlabošanas nolūkā izveidot ES līmeņa datubāzi, kurā reģistrē riepu marķējumus un saistīto tehnisko dokumentāciju. Analīzē tika secināts, ka tas varētu būt noderīgi, lai sniegtu tirgus informāciju, kas nepieciešama politisku lēmumu pieņemšanai, un veicinātu tirgus uzraudzību, turklāt šāda datubāze varētu būt arī patērētāju informēšanas rīks. Tā arī varētu būt labs instruments, lai uzlabotu pārredzamību attiecībā uz piegādātāju izmantotajām testēšanas metodēm un apstākļiem, kas saskaņā ar dažu TUI norādīto informāciju, pašlaik nav pietiekama. Galalietotājiem reģistrācijas datubāze varētu sniegt pirmspārdošanas informāciju par marķējuma parametriem.

Jebkurai iespējamai datubāzei ir jābūt tādai, lai tā papildinātu esošo Tirgus uzraudzības informācijas un saziņas sistēmas (*ICSMS*)¹⁶ datubāzi, kurā reģistrē tos ES aprītē esošos ražojumus, kas neatbilst ES tiesību aktiem par ražojumiem, kā arī datubāzi, kas izveidojama saskaņā ar pārskatīto Energomarķējuma regulu (ES) 2017/1369. Apsverot iespējamās riepu reģistrācijas datubāzes izveidi, būs noderīgi ņemt vērā pieredzi, kas tiks gūta, ieviešot paredzēto energomarķējuma datubāzi.

4.8. Tirgus uzraudzība un izpilde

Tirgus uzraudzības darbības dalībvalstīs, kas ir atbildīgas par šādas uzraudzības veikšanu, ir atšķirīgas. Dominējošais tirgus uzraudzības veids ir pārbaudes “tirdzniecības vietās”. Vairākas iestādes ir pārbaudījušas tehnisko dokumentāciju, bet tikai dažas ir veikušas laboratorijas testus, lai pārbaudītu marķējumā norādītās vērtības. Kā norādījušas TUI,

¹⁶ Tā ir Eiropas Komisijai piederoša ES līmeņa datubāze, kas paredzēta informācijas arhivēšanai un apmaiņai starp dalībvalstīm un Komisiju par jautājumiem saistībā ar izpildi.

būtiskākie šķēršļi riepu testēšanai laboratorijās ir augstas izmaksas un nepietiekams akreditētu testēšanas iekārtu skaits.

Zemais tirgus uzraudzības līmenis mazina patērētāju uzticēšanos un mazumtirgotājiem ir radījis iespaidu, ka minētās iestādes riepu marķēšanas jautājumam piešķir zemu prioritāti.

Vairums dalībvalstu uzskata, ka ES līdzfinansētā vienotas rīcības riepu marķējumu testēšanas programma¹⁷ nodrošina iespēju sākt riepu testēšanu laboratorijās. Vienotās rīcības mērķis ir gan iegūt vairāk testēšanas datu, gan izstrādāt paraugpraksi attiecībā uz tirgus uzraudzības testiem.

Daži no TUI veiktajiem riepu testiem liecina, ka šie rezultāti var atšķirties no marķējumā norādītajām vērtībām, pat ja vienu un to pašu riepu modeli testē dažādās akreditētās testa trasēs/laboratorijās, turklāt nav iespējams konkrēti noskaidrot, vai problēma vienādā mērā attiecas uz visiem trim parametriem, vai tikai dažiem no tiem. Par to pašu problēmu ir ziņojuši vairāki autožurnāli un patērētāju organizācijas, kas veic testus. Tā kā nav iespējams kvantitatīvi noteikt šos dažādos cēloņus, TUI uzskata, ka šīs problēmas iemesli lielākoties varētu būt šādi:

- pati mērīšanas metode (jo īpaši attiecībā uz saķeri ar slapju ceļu);
- atšķirīgie apstākļi, kādos tiek veikti testi;
- testa metožu nepareiza izmantošana un
- testiem un marķējuma vērtību aprēķināšanai izmantoto apstākļu nepārredzamība.

Nozares un TUI līdz šim uzkrātā pieredze attiecībā uz testa standartiem saķeres ar slapju ceļu novērtēšanai, liecina, ka testa metodes precizitāti var vēl vairāk uzlabot. To varētu panākt, piemēram, pārskatot testa apstākļu diapazonu un/vai matemātisko formulu kopumu, kas ļauj pielāgot rezultātus, ja testi tiek veikti atšķirīgos apstākļos, piemēram, dažādās testa vietās vai dažādos gada periodos. Šis ir būtisks aspekts, kam nākotnē jāpievērš uzmanība, ņemot vērā to, ka patērētāju galvenais apsvērums, iegādājoties riepas, ir drošība. Attiecībā uz trokšņa un rites pretestības testiem situācija nav tik samilzusi. Riepu rites pretestības (pēc kuras var spriest par degvielas patēriņa efektivitāti) mērīšanai ir izveidots references laboratoriju tīkls¹⁸, lai optimizētu rezultātu precizitāti un reproducējamību, īstenojot testēšanas iekārtu pielāgošanas procedūru.

Riepu marķēšanas regulā nav iekļauti sīki izstrādāti noteikumi par tirgus uzraudzību un izpildi. Tā vietā regulā ir dotas atsauces uz noteikumiem, kas definēti Regulā (EK) Nr. 765/2008¹⁹, kura ietver vispārējus noteikumus par tirgus uzraudzību un ES tīrģū laisto ražojumu kontroli. Tas ir atšķirīgi no ES Energomarķējuma regulas (ES) 2017/1369, kurā ir ietverti sīkāk izstrādāti noteikumi par tirgus uzraudzību papildus Regulā (EK) Nr. 765/2008 ietvertajiem noteikumiem. Turklāt īstenošanas pasākumos atbilstīgi Energomarķējuma regulai ir jāiekļauj tās tehniskās dokumentācijas satura sīks apraksts, kas TUI ir vajadzīga, lai veiktu tirgus uzraudzību.

Lai gan Riepu marķēšanas regulā izpildes noteikumi nav tik sīki izstrādāti, TUI kopumā nezīņo, ka tām būtu nepietiekamas pilnvaras, lai varētu veikt pārbaudes un piemērot sankcijas saistībā ar riepu marķēšanas programmu.

¹⁷ EK tirgus uzraudzības projekts *MSTyr15*, ko finansē programmas “Apvārsnis 2020” ietvaros, lai uzlabotu Riepu marķēšanas regulas (EK) Nr. 1222/2009 izpildi, sagatavojot produktīvākas tirgus uzraudzības iestādes (apmācība, vadlīnijas utt.). Sk. vietni www.mstyr15.eu.

¹⁸ Komisijas [Paziņojums 2012/C 86/03](#)

¹⁹ Regula (EK) Nr. 765/2008 (OV L 218, 13.8.2008., 30. lpp.).

TUI un patērētāju organizācijas vairāk satrauc testēšanas izmaksas, neskaidras testa metodes un neprecīzi testa rezultāti.

5. SECINĀJUMI

Pārskatīšanas pētījums skaidri apliecināja, ka pašreizējos tiesību aktus var vienkāršot un var palielināt to efektivitāti. Jo īpaši ir lielas iespējas vēl vairāk palielināt degvielas ietaupījumu, un arī ceļu satiksmes drošības un rites trokšņa aspektus var vēl vairāk uzlabot.

Pārskatīšanas pētījumā un tā ietvaros veiktajās intervijās ar riepu piegādātājiem, izplatītājiem (tirgotājiem), tirgus uzraudzības iestādēm, patērētāju organizācijām un NVO vides jomā tika konstatēti vairāki jautājumi, kas ļautu regulu pilnveidot un uzlabot tās īstenošanu.

Ir iespējams uzlabot marķējuma saprotamību, precizitāti, uzticamību un reprezentativitāti, kā arī regulas izpildi dalībvalstīs. To varētu panākt, piemēram, precizējot mērījumu testus, pastiprinot tirgus uzraudzību un apsverot citas iespējas.

Galalietotāji nav pietiekami informēti par marķējumu, un ir vairāki citi aspekti, kas varētu sniegt ievērojamus enerģijas ietaupījumus, vienlaikus izvairoties no izmaksu un programmas sarežģītības nesamērīgas palielināšanās.

Potenciālā ietekme ir ievērojama. Risinot šajā ziņojumā minētās problēmas, varētu veicināt labākas veiktspējas riepu izplatību tirgū. Ja līdz 2030. gadam visiem riepu tipiem varētu nodrošināt degvielas patēriņa efektivitātes B klasi (nevis C klasi, kā pašlaik tiek prognozēts), iespējamais enerģijas ietaupījums līdz 2030. gadam varētu būt 256 PJ (jeb 6,1 Mtoe) gadā, kas atbilst CO₂ emisiju aiztaupījumam 18,6 miljoni tonnu gadā.

Komisija turpinās pētīt šajā ziņojumā aprakstītās problēmas un, iespējams, noteiktajā kārtībā ierosinās priekšlikumu pārskatītai Riepu marķēšanas regulai.