EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 24.6.2026
COM(2026) 326 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE NING EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE

Aruanne määruse (EL) 2020/740 (mis käsitleb rehvide kütusesäästlikkuse ja muude näitajate märgistamist) rakendamise kohta

1. SISSEJUHATUS

1.1. Poliitiline ja õiguslik taust

Rehvid on iga maanteesõiduki oluline osa. Rehvide veeretakistus mõjutab otseselt sõiduki energiatarbimist. Tõhusamate rehvide nõudluse, arendamise ja tootmise soodustamine võib seega vähendada kütusekulu, heitkogust ja fossiilkütuste importi või suurendada elektrisõidukite sõiduulatust, vähendades elektrikulu kilomeetri kohta. Esimene ametlik ELi õigusakt tõhusate rehvide kohta, mis võeti vastu pärast 1973. aasta naftakriisi, soovitas liikmesriikidel soodustada radiaalrehvide paigaldamist kõigile sõidukitele, sealhulgas rasketele kaubaveokitele([1]).

Viiskümmend aastat hiljem on radiaalrehvidest saanud vaiketehnoloogia, kuid maanteetransport moodustab endiselt märkimisväärse osa ELi energia lõpptarbimisest (ligikaudu veerandi) ning suur osa sellest energiast pärineb endiselt naftast. Uuendused rehvide konstruktsioonis ja materjalides on samas võimaldanud tööomadusi parandada. Hinnangute kohaselt võib suure veeretakistusega rehvide asendamine väikese veeretakistusega rehvidega vähendada sõiduautode keskmist energiatarbimist ligikaudu 2 %([2]). Raskeveokite puhul on rehvide veeretakistus palju olulisem ja energiatõhususe suurendamise potentsiaal suurem: veeretakistus mõjutab diiselmootoriga veokite energiatarbimist kuni ühe kolmandiku võrra ja tõhusamate elektrisõidukite energiatarbimist rohkem kui poole võrra([3]).

Ohutuse seisukohast on kriitilise tähtsusega veel üks rehvi parameeter – märghaarduvus, millest oleneb pidurdusteekond. Märghaarduvus ja veeretakistus on vastandlikud parameetrid ning otsustamisel, millist tüüpi rehvi osta, tuleb klientidel teha kompromiss ohutuse ja energiatõhususe vahel. Teadlike ostuotsuste tegemiseks peaks klientidel seega olema teave mõlema parameetri kohta. Selleks võeti 2009. aastal vastu esimene ELi rehvide märgistamise määrus, mida muudeti 2020. aastal. Rehvimärgised annavad kergesti mõistetavat teavet, et ergutada nõudlust paremate rehvide järele ja konkurentsi nende pakkumisel.

Rehvide märgistamise määruse õiguslikuks aluseks on Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklid 114 ja 194. Määruse kohaldamisalasse kuuluvad sõiduautode (C1), kaubikute ja kergveokite (C2) ning raskeveokite ja busside (C3) rehvid([4]). Rehvide märgistamise määrus toimib koos muudes õigusaktides sätestatud energiatõhususe miinimumnõuetega. Tüübikinnitust käsitlevate õigusaktidega, eelkõige ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjaga nr 117, kehtestatakse ELi turule lastavate rehvide veeretakistuse, märghaarduvuse, müirataseme, lume- ja jäähaarduvuse kõige olulisemad energiatõhususe miinimumstandardid. Asjakohased energiatõhususe miinimumstandardid on sätestatud ka ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjades nr 30 (C1-klassi rehvid), nr 54 (C2- ja C3-klassi rehvid) ja nr 172 (taastatud rehvid). Kuigi rehve käsitlevaid ELi ökodisaini õigusakte

([1]) 76/494/EMÜ: Nõukogu 4. mai 1976. aasta soovitus maanteesõidukites tarbitava energia ratsionaalse kasutamise kohta paremate juhtimisharjumuste kaudu, EÜT L 140, 28.5.1976, lk 14–15.

([2]) Zacharof, N., Fontaras, G., Ciuffo, B., Tsiakmakis, S. jt, „Review of in use factors affecting the fuel consumption and CO_2 emissions of passenger cars“, Teadusuuringute Ühiskeskus, 2016.

([3]) Hyttinen, Jukka jt, „Effect of Ambient and Tyre Temperature on Truck Tyre Rolling Resistance, International Journal of Automotive Technology“, november 2022.

([4]) Maastiku-, ehitus- ja põllumajandusrehvid ning kahe- ja kolmerattaliste sõidukite rehvid ei kuulu kohaldamisalasse, sest kütusesäästlikkuse või ohutuse aspektid ei oleks asjakohased.

ei ole veel vastu võetud, on rehvid hõlmatud ökodisaini ja energiamärgistuse tööplaani aastateks 2025–2030([5]).

1.2. Rehvide märgistamise määruse 2020. aasta läbivaatamisel tehtud peamised muudatused

2020. aasta läbivaatamisel tehti järgmised peamised muudatused:

- viia märgise stiil ja vorm kooskõlla tuttavama energiamärgisega;
- vähendada toimivusklasside arvu seitsmelt (A–G) viiele (A–E) nii veeretakistuse (energiatõhusus) kui ka märghaarduvuse (ohutus) puhul, sest rangemate ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni tüübikinnitusnõuetega keelati halvimatesse toimivusklassidesse kuuluvad rehvid;
- nõuda iga rehvitüübi registreerimist Euroopa energiamärgisega toodete andmebaasis (EPREL)([6]);
- suurendada tarbijate teadlikkust rehvimärgisest, karmistades tarbijatele rehvimärgise esitamise nõudeid;
- anda komisjonile õigus teha delegeeritud õigusaktidega teatavaid muudatusi.

1.3. Aruandega hõlmatud valdkonnad

Rehvide märgistamise määruse artikli 15 kohaselt peab komisjon määrust hindama ning esitama aruande Euroopa Parlamendile, nõukogule ning Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele. Aruandes tuleb hinnata, „ kui tulemuslikult on käesolev määrus ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktid aidanud lõpptarbijatel valida paremate näitajatega rehve, võttes arvesse [---] mõju ettevõtjatele, kütusekulule, ohutusele, kasvuhoonegaaside heitele, tarbijate teadlikkusele ning turujärelevalve meetmetele. Samuti hinnatakse kulusid ja kasu, mida annab kohustuslik sõltumatu kontroll, mida teeb kolmas isik, kes kontrollib rehvimärgisel esitatud teavet, võttes arvesse kogemusi, mis on saadud määruses (EÜ) nr 661/2009 sätestatud laiemas raamistikus.“

Käesolevas aruandes keskendutakse järgmistele teemadele:

- tarbijate teadlikkus, arusaamine ja kasutamine;
- turu areng;
- delegeeritud õigusaktid;
- turujärelevalve ja nõuete täitmise tagamine;
- kolmanda isiku tehtav kontrollimine ja katsetamine;
- katseseadmete kalibreerimine;
- rakendamise käigus kindlaks tehtud probleemid.

Mõningaid aspekte analüüsitakse mõjuhinnangus, mis on lisatud energiatõhusaid tooteid käsitlevate õigusaktide lihtsustamise koondettepanekule, mis võeti vastu paralleelselt käesoleva aruande ja selle aluseks oleva analüüsiga ning nende andmetest lähtuvalt. Käesoleva aruandega paralleelselt võetakse vastu eraldi aruanne energiamärgistuse määruse (määrus (EL) 2017/1369) rakendamise kohta.

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

([6]) https://EPREL.ec.europa.eu/screen/home.

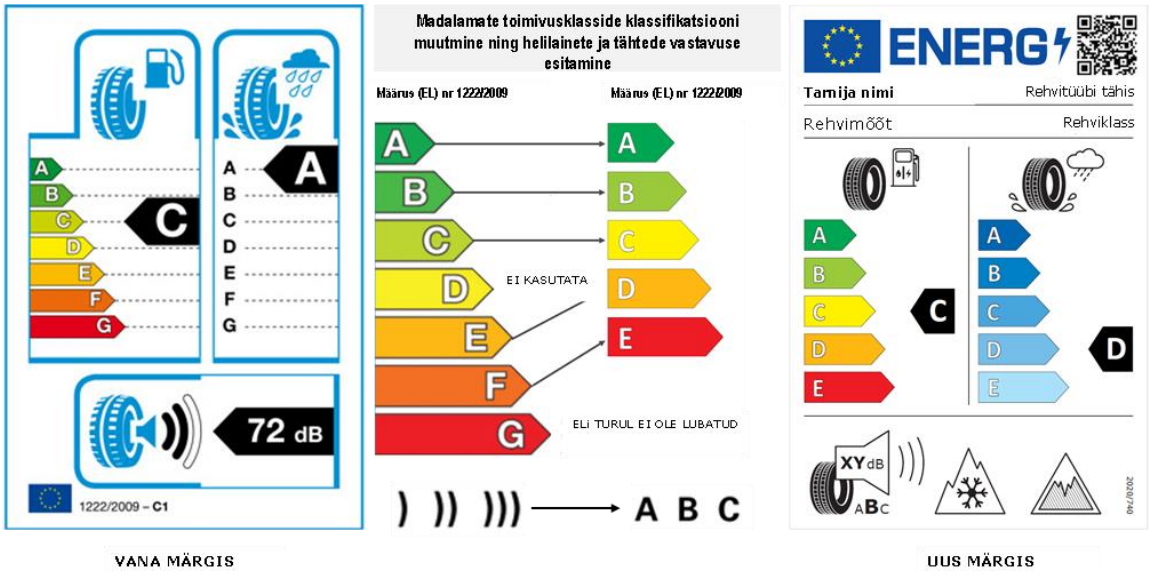
1.4. Analüütiline alus

Käesolev aruanne tugineb mitmele andmeallikale ja sisendandmetele, sealhulgas:

- tarbijate ning rehvide ja sõidukite edasimüüjate seas tehtud uuring([7]);
- EPRELi andmed rehvide registreerimise kohta;
- ametiasutuste ja sidusrühmade panus, sealhulgas eri töörühmade, sealhulgas rehvide märgistamise halduskoostöörühma([8]) ja rehvide veeretakistuse mõõtmise laborite kooskõlastamise eksperdirühma töö kaudu([9]);
- turujärelevalve info- ja teavitussüsteem (ICSMS)([10]);
- muud avalikult kättesaadavad analüüsid ja ressursid.

2. ÜMBERKUJUNDATUD REHVIMÄRGIS

2018. aasta läbivaatamisuuringus([11]) leiti, et rehvimärgis ei ole saavutanud oma täielikku potentsiaali, sest lõppkasutajad ei ole selle olemasolust hästi teadlikud ja turujärelevalveasutused ei taga selle täitmist piisavalt. Uuringus leiti ka, et mõned olemuslikud tegurid takistavad märgise edukust, näiteks eksitav toimivusklasside alajaotus, ebatäpne ja mittetäielik teave ning usalduse puudumine selle vastu, mida mõned vastajad pidasid ettevõtja kinnituseks.



Joonis 1. Algne rehvimärgis (2012) ja läbivaadatud (uus) märgis (2021)

Rehvide märgistamist käsitlevaid ajakohastatud õigusakte kohaldatakse alates 1. maist 2021. Joonisel 1 on esitatud algse ja muudetud märgise võrdlus. Uuel märgisel on mitu uut omadust.

([7]) Study on consumer understanding of the EU tyre label applied since 1 May 2021.

([8]) Halduskoostöörühmade loetelu.

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

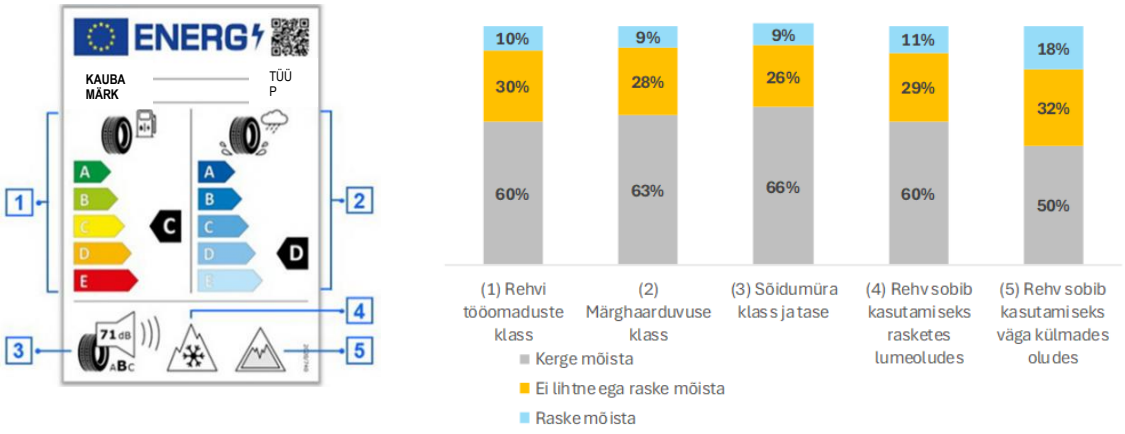
([10]) ICSMS.

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

- Veeretakistus. Madalaimad klassid muudeti klassideks D ja E. See kõrvaldas tühja D-klassi C1- ja C2-klassi rehvide puhul([12]). Iga rehvitüübi puhul säilitati sama väärtusvahemik.
- Märghaarduvus. Märgiseklasse muudeti ja tühi D-klass jäeti välja. Märghaarduvuse skaalale (veega seotud) lisati sinised nooled, et eristada ohutusaspekte energiaaspektidest.
- Veeremüra. Klassi tähistus ühtlustati muude energiamärgistega, kasutades täheskaalat. Helirõhutaset väljendatakse detsibellides (nagu ka muude märgistatud toodete puhul) ja säilitati helilaineid kujutav piktogramm.
- Lisati kaks uut piktogrammi rehvide kohta, mis on saanud tüübikinnituse kasutamiseks rasketes lume- ja jääoludes([13]).

3. TARBIJATE TEADLIKKUS REHVIMÄRGISEST, SELLE KASUTAMINE JA SELLEST ARUSAAMINE

Tarbijate arusaamist rehvimärgisest kontrolliti tarbijauuringu abil. Peamised tulemused on kokku võetud allpool.



Joonis 2. Rehvimärgise elementidest arusaamine tarbijate endi hinnangul (lähtestsenaarium = kõik vastajad (n = 4 590))

Nagu nähtub joonisest 2, leiab enamik **tarbijaid**, et rehvimärgis on kergesti mõistetav. Ainult 9–18 % on teatanud mis tahes konkreetse elemendiga seotud raskustest. Suur enamus peab asjakohaseks kõiki kehtivaid märgistuselemente, eelkõige märghaarduvust (94 %). Enamik (78 %) leidis, et märgisel esitatud teabe hulk on sobiv. Muid parameetreid, mida praegu märgisel ei ole, näiteks läbisõit, hinnati samavõrra või rohkem asjakohaseks. Müra ja mikroplasti eraldumist peetakse vähem oluliseks või tarbijate valikuid mittemõjutavaks([14]).

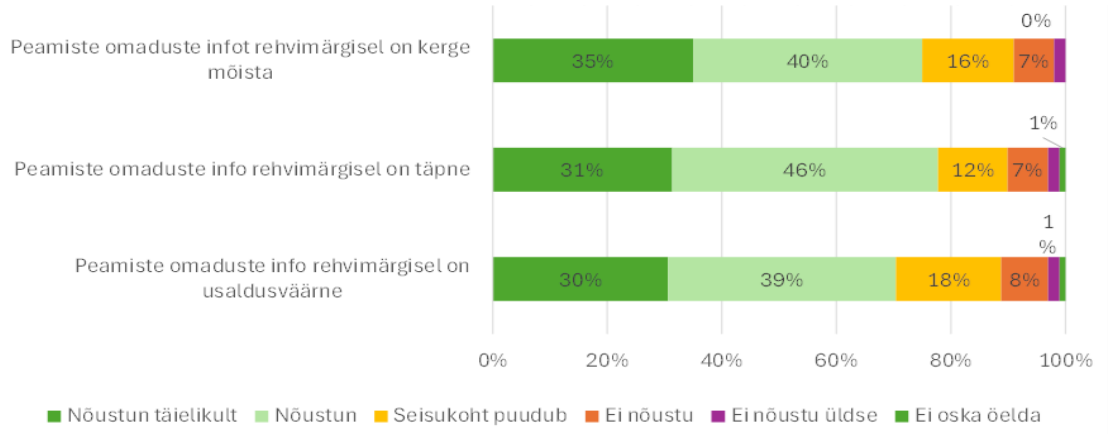
([12]) C3-klassi rehvidele, millel nagunii ei olnud märgise kleebise kohustust, ei olnud tühja klassi määratud.

([13]) Lume- ja jäähaarduvuse klassi ei ole märgitud, sest katsemeetod (pidurdamine lumisel või jäisel pinnal) ei anna piisavalt täpseid ja korratavaid tulemusi.

([14]) See ei ole üllatav ja kinnitab, et ostuvalikut mõjutavad aspektid, mis väljenduvad rahalises säästus või suuremas ohutuses.

See uuring kinnitas 2019. aasta uuringu([15]) tulemusi ja selles jõuti järeldusele, et märgisel oli oluline roll selle tähelepanu pööranud tarbijate ja kutseliste ostjate suunamisel. Ligikaudu 80 % mõlemast rühmast märkis, et märgis aitas neil valida tõhusamad või ohutumad rehvid.

Rehvide edasimüüjad ja turustajad on märgisega tuttavad ja suhtuvad sellesse üldiselt positiivselt. See ei tähenda järjekindlalt ennetavat kasutamist müügi ajal. Pooled küsitletud müüjatest ütlesid, et nad räägivad märgisest ainult siis, kui tarbija neilt seda küsib. Üks kuuest ei soovita klientidel märgisele tugineda, juhtides tähelepanu sellele, et see põhineb üksnes ettevõtja kinnitusel. Selle asemel tuginevad nad oma soovitustes kasumimarginaalidele, allahindlustele, soodustustele, saadavusele või kliendi eelarvele.



Joonis 3. Rehvide edasimüüjate ja turustajate arusaamine rehvimärgisest (lähtestsenaarium = kõik vastajad (n = 201))

Umbes pooled **sõidukite edasimüüjatest** ei pea kuigi väärtuslikuks lisada sõidukite müügipakkumuses valikvarustuse loetelusse rehvimärgiseid, sest sõiduki müügi ajal on kliendi huvi selle vastu väike või kliendil ei ole valikuvõimalust([16]). Sellest tulenevalt leiavad need edasimüüjad, et praegused nõuded on ebaproportsionaalselt koormavad, ja soovitavad, et müügipakkumuses tuleks lubada kasutada väiksemat või lihtsustatud märgistuse versiooni([17]).

EPRELi veebisaidist teadlikud tarbijad, kutselised ostjad, edasimüüjad ja turustajad peavad seda väärtuslikuks lisateabe allikaks, kuigi tegelik kasutus näib olevat piiratud. Praegu puudub andmebaasis siiski teave mõne olulise parameetri kohta([18]). Mõni edasimüüja märkis, et EPREL lihtsustab nende tööd, sest vähendab teabe saamisel sõltuvust tarnijatest. Mõnel edasimüüjal on integreeritud rakendusliidesed oma veebisaidi sidumiseks otse EPRELiga, mis võimaldab rehvimärgiseid ja tootekirjeldusi automaatselt esitada õiges keeles.

([15]) Study assessing consumer understanding of tyre labels, https://data.europa.eu/doi/10.2833/210444.

([16]) Välja arvatud luksussõidukite või diplomaatilisele korpusele müügi korral, sõltuvad sõidukile paigaldatud rehvid rehvipartiist, mis on tehases kättesaadav sõiduki kokkupaneku ajal. Mõni sõidukite jaemüüja võib nõustuda võimaluse korral ja kliendile erakorralise vastutulekuna rehve vahetama.

([17]) Näiteks tähis, millel on ainult klassinool.

([18]) Näiteks ei ole praegu C1-klassi rehvide puhul kohustuslik märkida, millised registreeritud rehvidest on toodetud sõiduki algseadmete valmistaja tehnilistele andmetele vastavalt, ega C3-klassi rehvide puhul, millised rehvid on ette nähtud veo-, juht- või abitelje jaoks, linna- või kaugvedudeks jne.

4. TURU ARENG

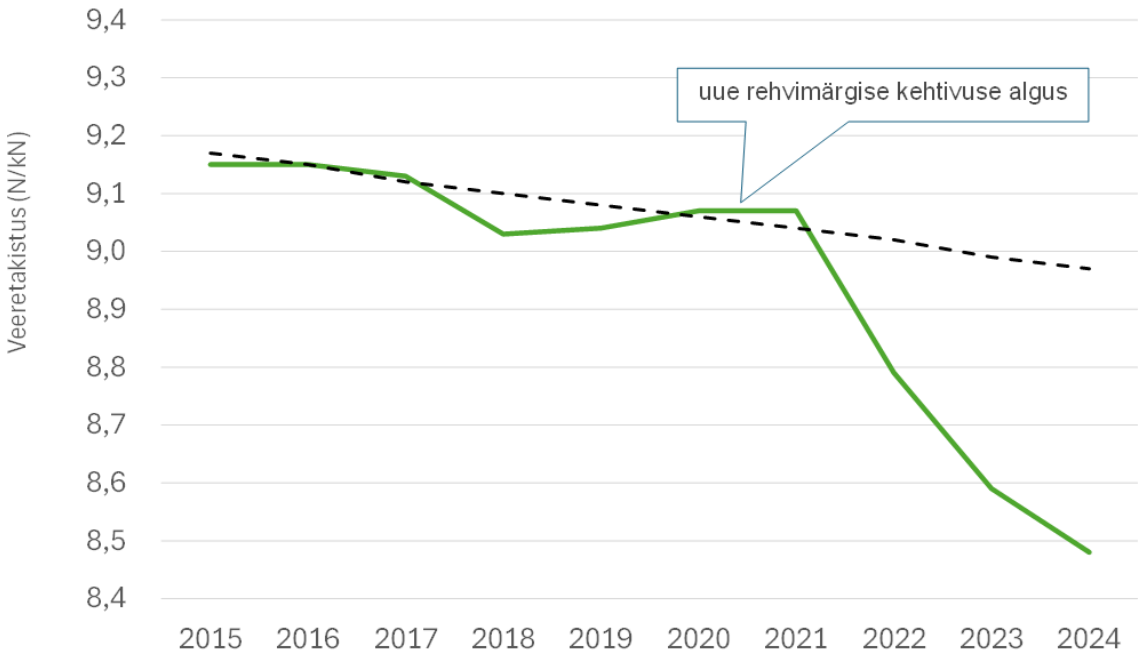
Tehnoloogia areng on võimaldanud parandada nii veeretakistus- kui ka märghaarduvusomadusi, samas on ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni paralleelsete õigusaktidega keelatud rehvid, mis peaksid kuuluma veeretakistuse klassidesse F ja G. See suundumus jätkub ning eelkõige C1-klassi rehvide puhul ei luba ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni nõuded turule lasta ühtegi uut E-klassi rehvi ega enamikku D-klassi rehvidest. Selle tulemusena pakub praegune skaala väiksemat diferentseerimist ostuvalikute tegemisel ja tootjate jaoks nõrgemat konkurentsistiimulit innovatsiooniks. Samamoodi kuuluvad müratasemelt kõik rehvid juba enne määruse jõustumist klassi A või B.

Rehvide märgistamise määruses nõutakse, et tarnijad registreeriksid rehvid EPRELis enne turule laskmist. 2025. aastaks oli EPRELis loetletud peaaegu 230 000 rehvitüüpi: 81 % C1, 10 % C2 ja 9 % C3. Nende registreerimiste parameetrid on esitatud allpool.

4.1. C1-klassi rehvid

4.1.1. Veeretakistus

Joonisel 2 on näidatud C1-klassi rehvi hinnanguline keskmine veeretakistus märgiseklassi ja turule laskmise kuupäeva alusel([19]). Katkendjoon näitab varasema suundumuse jätkumist ekstrapoleerituna aastani 2024, tuginedes EPRELis aastatel 2015–2021 registreeritud mudelitele, kusjuures turule lastud uute rehvitüüpide puhul on edusammud olnud tagasihoidlikud.



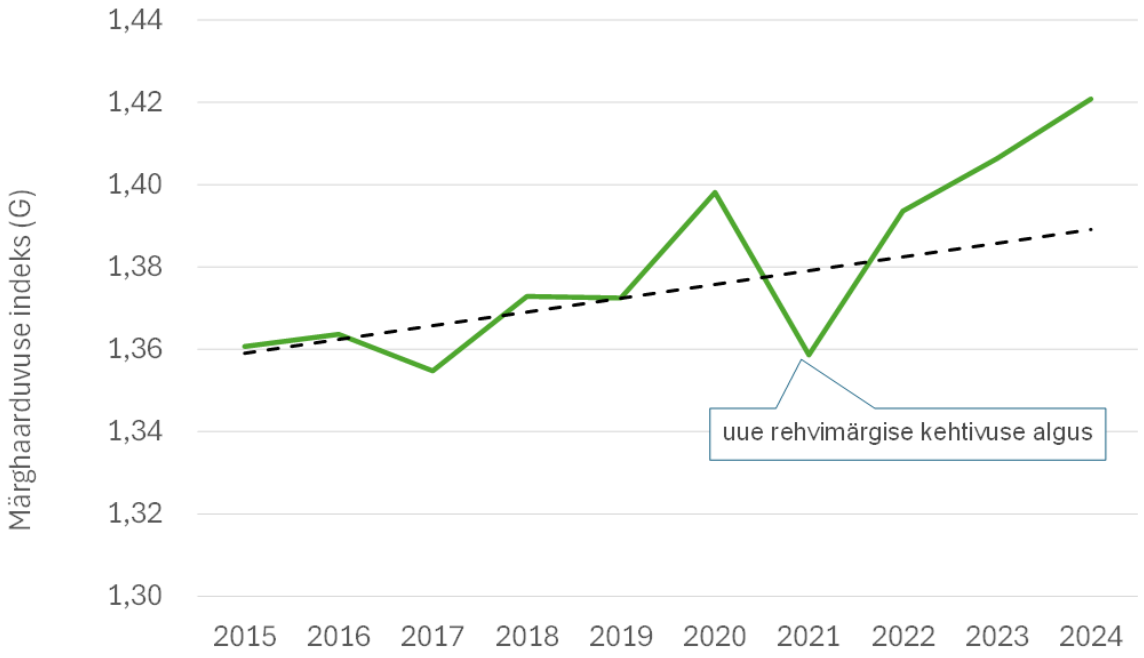
Joonis 4. C1- klassi rehvide veeretakistus

([19]) Erinevalt kõigist muudest toodete märgistamise määrustest ei nõuta rehvide märgistamise määruses veeretakistuse ja märghaarduvuse korral nende klassi määrava parameetri tegelikku väärtust. See on nõutav ainult müratasemе korral.

Alates 2021. aastast turule lastud uute rehvide keskmine veeretakistus näib olevat märkimisväärselt paranenud([20]). Hinnangute kohaselt on C1-klassi rehvide veeretakistus alates 2021. aastast vähenenud varasemaga võrreldes 5,1 %.

4.1.2. Märghaarduvus

Joonisel 5 on näidatud C1-klassi rehvide hinnanguline keskmine märghaarduvus. Kuigi muutus ei ole nii silmatorkav, on pärast 2021. aastat turule lastud rehvide märghaarduvus ka parem võrreldes sellega, kui varasem suundumus oleks jätkunud([21]).



Joonis 5. C1-klassi rehvide märghaarduvus

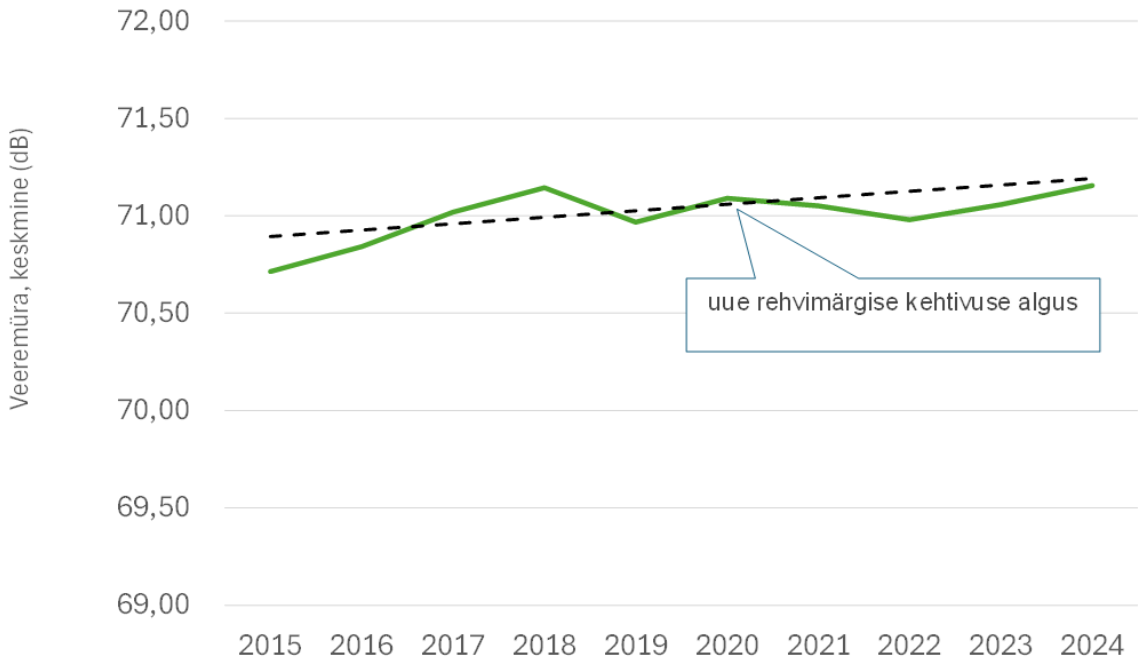
Hinnangute kohaselt on märghaarduvusomadused võrreldes varasemaga paranenud ligikaudu 2,4 %. Selle tulemuseks on lühem pidurdusteekond märjal teel.

4.1.3. Veeremüra

Joonisel 6 on näidatud esitatud väärtusel põhinev rehvide hinnanguline keskmine veeremüra. Kuni 2018. aastani suurenes müra vaid veidi. See võib olla tingitud märkimisväärselt parema märghaarduvuse saavutamiseks tehtud kompromissidest ja suundumusest, et uute sõidukimudelite rehvide ristlõikesuhe on suurem. Varasema olukorra jätkumisest ei ole märgatavat kõrvalekaldumist.

([20]) Märgiseklasside keskmisi kaalutud protsendimäärasid kasutatakse seetõttu, et vastavalt määrusele peavad tarnijad EPRELi sisestama ainult veeretakistusega seotud klassi, mitte veeretakistusteguri väärtuse.

([21]) Aluseks on võetud märgiseklasside keskmised kaalutud protsendimäärad, sest vastavalt määrusele peavad tarnijad EPRELi sisestama ainult märghaarduvusega seotud klassi, mitte märghaarduvusindeksi väärtuse.



Joonis 6. C1-klassi rehvide veeremüra

4.2. C2- ja C3-klassi rehvid

C2- ja C3-klassi rehvide puhul täheldati samasuguseid suundumusi kui C1-klassi rehvide puhul. C3-klassi rehvide veeretakistus paranes varasema olukorraga võrreldes ligikaudu 7,3 %. EPRELi andmetes kajastuvatele edusammudele võisid kaasa aidata ka muud tegurid. Suurem tähelepanu ohutusele ja elektrisõidukite suurem osakaal teedel võisid soodustada veeretakistusomaduste paranemist([22]).

Kuigi veeretakistus, märghaarduvus ja müratase on omavahel seotud parameetrid, on võimalik parandada kõiki kolme korraga. 2025. aastal pakkus mitu tootjat rehve, millel kõik need kolm parameetrit vastasid klassi A nõuetele.

Uute mudelite osakaal: 5–10% > 10%

C1 2015		Veeretakistus A	B	C	D	E	
Märghaarduvus	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 %

([22]) Veokite puhul sisaldab sõidukipargi CO_2 heite arvutamise valem EURO IV õigusaktide kohaselt originaalvarustusse kuuluvate rehvide veeretakistustegurit (diiselsõidukite korral mõjutab veeretakistus energiatarbimist 30–40 %). Elektriveokite puhul on see osakaal suurem elektrimootori suure kasuteguri tõttu, mis hoiab energiatõhususe fookuse muutumatuna.

	E	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,8 %	0,7 %	1,7 %	
		0,0 %	3,0 %	45,7 %	46,7 %	4,6 %		

	C1	Veeretakistus						
	2020	A	B	C	D	E		
Märghaarduvus	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	Veeretakistus						
	2024	A	B	C	D	E		
Märghaarduvus	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 %		

Joonis 7. C1-klassi rehvide veeretakistuse ja märghaarduvuse areng

Joonisel 7 on näidatud, kuidas veeretakistus ja märghaarduvus on viimase kümne aasta jooksul arenenud. Tabelites on esitatud rehvimudelite suhteline osakaal 2015., 2020. ja 2024. aastal iga parameetrite kombinatsiooni puhul.

Selle ajavahemiku ülevaates on näha suundumust turule lastud mudelite paigutumiseks tabeli ülemise vasaku nurga poole, st paranenud on nii veeretakistus kui ka märghaarduvus. Suurim segment liikus veeretakistuse klassi D ja märghaarduvuse klassi C kombinatsioonilt 2015. ja 2020. aastal vastavate klasside C ja B kombinatsioonile 2024. aastal.

5. DELEGEERITUD ÕIGUSAKTID

Rehvide märgistamise määruse artikliga 13 on komisjonile antud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, et:

- lisada uusi nõudeid taastatud rehvide teabe kohta;
- lisada rehvide kulumise ja läbisõidu parameetreid või teabele esitatavaid nõudeid;
- kohandada muid aspekte tehnika arenguga.

5.1. Taastatud rehvid

Taastatud rehvid on rehvid, mille kulunud turvis on asendatud uue turvisega, et anda neile teine või isegi kolmas kasutuskestus. Taastamise tulemusena väheneb materjali- ja energiakasutus ning sellega seotud kasvuhoonegaaside heitkogus peaaegu kahe kolmandiku võrra. 2022. aastal esitasid kolm tööstusorganisatsiooni ETRMA, ETRTO ja BIPAVER komisjonile ettepaneku([23]) märgistada taastatud C3-klassi rehvid. Komisjon korraldas esialgse tehnilise uuringu ja alustas ettepaneku analüütilise aluse ettevalmistamist. Sidusrühmadega on konsulteeritud ja töö jätkub.

5.2. Kulumine ja läbisõit

Nagu on märgitud 3. peatükis ja tulenevalt mitut riiki hõlmanud kahest tarbijauuringust, suurendaks rehvide võimaliku kasutuskestuse (ehk läbisõidu) näitaja tarbijate huvi rehvimärgise vastu: koos veeretakistusega näitab see majanduslikku kokkuhoidu, mis võib kompenseerida asendusrehvide kõrgemat algset ostuhinda. Rehvide kulumise ja läbisõidu mõõtmiseks ei olnud veel hiljuti sobivat katsemeetodit, seega ei ole komisjon saanud võtta meetmeid teabele esitatavate nõuete kehtestamiseks (vastavalt artikli 13 lõikele 3).

ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni spetsiaalselt kokkukutsutud rehvide kulumise rakkerühm (TF-TA)([24]) töötab praegu C1-, C2- ja C3-klassi rehvide kulumise katsemeetodite kehtestamise nimel. ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni C1-klassi rehvide kulumiskatse([25]) hõlmab kahte meetodit: maanteesõidu kolonnikatse piiratud ilmastiku- ja kliimatingimustes ning trumlikatse sisetingimustes([26]). Esimese meetodi korral läbitakse 8 000 km avalikel teedel([27]). C2- ja C3-klassi rehvidega seotud töö on käimas ning järeldusi oodatakse C2-klassi rehvide kohta 2027. aastal ja C3-klassi rehvide kohta hiljem.

Komisjon on tungivalt nõudnud, et TA-TF töötaks läbisõidupotentsiaali([28]) hindamiseks välja rehvide kulumisega seotud parameetri, sest tegevus on seni keskendunud üksnes kulumise miinimumnõuete kehtestamisele. Vahepeal on Euro 7 määrusega kehtestatud läviväärtus C1-klassi rehvide jaoks.

Tabel 1. Kulumise kohustusliku läviväärtuse ajakava Euro 7 kohaselt (määrus (EL) 2024/1257)

([23]) Kasutatakse sama meetodit kui uute rehvide puhul.

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

([25]) GRBP 83, (WP.29/GRBP) müra ja rehvide töörühm (83. istungijärk) | UNECE on ülemaailmse sõidukieeskirjade ühtlustamise foorumi allorgan.

([26]) Kiirem, korratavam ja vähem saastav meetod katsetamiseks sisetingimustes. Sarnaneb veeretakistuse mõõtmise katsetega ja säästab uusi rehvitüüpe kasutusele võtvate rehvitootjate jaoks kuid.

([27]) 25 % linnatingimustes, 25 % piirkondlikel teedel ja 35 % kiirteedel kolmel temperatuuril (vahemikus 5–25 °C). Kolonnikatse tekitab turujärelevalveasutustele korratavuse ja maksumusega seotud probleeme.

([28]) ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 muudetakse, et lisada kulumise läviväärtus. Seega muutuvad andmed kulumismäära ja turvisemustri sügavuse vähenemise kohta tüübikinnitusdokumentide osaks. Kui tüübikinnitusdokumentides esitatud rehvitootjate kinnitus kulumise katsetulemuste kohta sisaldaks ka turvisemustri sügavuse vähenemist, võiks nimiläbisõidu esitamine olla teostatav.

Kohaldatav nõue	C1-klassi rehvid	C2-klassi rehvid	C3-klassi rehvid
Uued rehvimudelid alates:	1.07.2028	1.04.2030	1.04.2032
Kõik rehvimudelid alates:	1.07.2030	1.04.2032	1.04.2034
Turul olevad nõuetele mittevastavad mudelid kuni:	30.06.2032	31.03.2034	31.03.2036

5.3. Muud aspektid

Taastatud rehvide märgistamiseks tuleks muuta mitut rehvide märgistamise määruse lisa. Lisaks sellele ei ole rehvide märgistamise määruses mõnes aspektis (märgiste pesastatud esitamine, avalikud parameetrid, vastavusdokumendid) selgust ega üksikasjalikke nõudeid. See tekitab ebakindlust nii tarnijates kui ka rehvide ja sõidukite edasimüüjates ning raskendab nõuete täitmist([29]). Enamiku probleemidest lahendaks vastavusse viimine märgistatud energiamõjuga tooteid käsitlevate õigusaktidega.

6. TURUJÄRELEVALVE JA NÕUETE TÄITMISE TAGAMINE

Määruses (EÜ) nr 765/2008([30]) on sätestatud menetlus, mille alusel liimesriikide turujärelevalveasutused kontrollivad rehvide märgistamist ja piiriülese turujärelevalve menetlus. Määrusega (EL) 2019/1020([31]) turujärelevalve ja toodete vastavuse kohta muudeti määrust (EÜ) nr 765/2008, laiendades selle kohaldamisala ning ühtlustades katserajatiste määratlusi ja akrediteerimise nõudeid.

Lisaks sellele kehtestatakse rehvide märgistamise määrusega tarnijatele (tootjad, importijad ja volitatud esindajad) ning edasimüüjatele ja turustajatele teatavad kohustused, sealhulgas kohustus teha turujärelevalveasutustega koostööd ja võtta mittevastavuse korral viivitamata meetmeid. Veebimajutusteenuse pakkujatele on kehtestatud erinõuded.

Rehvid on keerukad ja ohutuse seisukohast olulised tooted. Rehvide kvaliteedi ja nõuetele vastavuse hindamiseks on vaja erioskusi ja -teadmisi. Tööomaduste kontrollimiseks vajavad turujärelevalveasutused spetsiaalseid kulukaid seadmeid ja spetsiaalseid katsealasid või -radasid.

Turujärelevalveasutused teevad enamiku toimivus- ja vastavuskatsetest praegu seadmetega (külmikud, pesumasinad, lambid) ning väga vähestel on rehvidega seotud eriteadmised ja kogemused. Paljudes riikides on vastavuskontrolliks eraldatud vähe inimesi ja raha, seega kontrollib enamik riike ainult formaalseid aspekte. Lisaks sellele on umbes pooltes liikmesriikides märgistamis- ja tüübikinnituspädevused jagatud eri asutuste

([29]) Puudub väikese formaadiga märgis, mida saaks kasutada rehvikataloogides, kus iga rehvi kirjeldab umbes 20 rida igal leheküljel, või sõidukipakkumustes, kus rehvimärgised võtavad kümme korda rohkem ruumi, kui sõiduki ja selle valikvarustuse kirjeldus. Teabe puudumine selle kohta, millised parameetrid tuleb sama suurusega rehvide eristamiseks EPRELi sisestada, takistab taksonoomia ja olulise kahju ärahoidmise põhimõtte kohaldamist.

([30]) Määrus (EÜ) nr 765/2008, millega sätestatakse akrediteerimise ja turujärelevalve nõuded seoses toodete turustamisega.

([31]) Määrus (EL) 2019/1020 turujärelevalve ja toodete vastavuse kohta.

vahel ning omavaheline koordineerimine on vähene või puudub üldse, kuigi kasutatavad katseseadmed ja -menetlused on samad.

Mitu liikmesriiki teeb kontrollimisi ja nendes ilmnenud mittevastavuse määr on suur. Iirimaa esitas ICSMSis([32]) tulemused 36 rehvimudeli kohta ning nende kohaselt vastas 2024. aastal nõuetele ainult 33 % ja 2025. aastal 51 %. Saksamaa esitas tulemused 60 katsetatud rehvimudeli kohta ning nende kohaselt vastas 2023. aastal nõuetele 37 % ja 2024. aastal 58 %. Liikmesriikide turujärelevalveasutused teevad turujärelevalvet üldiselt riskipõhise lähenemisviisi alusel. See tähendab, et tuvastatud mittevastavuse määr ei pruugi kajastada turu keskmist olukorda. Teadusuuringute Ühiskeskuse tehtud katsete andmed näitavad samuti väga suurt mittevastavuse määra. ELi turule sisenevate rehvide puhul jäi tollikontroll ELi välispiiridel piiratuks ja sellest tulenevalt avastati mittevastavuse juhtumeid vähe.

Rehvide märgistamise määruse kohaselt on liikmesriigid kohustatud kehtestama normid tõhusate, proportsionaalsete ja hoiatavate karistuste kohta ning täitmise tagamismehhanismid määruse rikkumisele reageerimiseks ja teatama nendest komisjonile 1. maiks 2021. Teatatud karistuste loetelu on avaldatud energiatõhusate toodete portaalis([33]).

6.1. Tüübikinnitus *vs.* rehvide märgistamine

Tüübikinnitust ei anta igale rehvimudelile, vaid ainult rehvitüüpkonna tasandil ja kasutades iga reguleeritud parameetri puhul halvimat võimalikku stsenaariumit. Näiteks veeretakistuse puhul loetakse sama turvisemustri, kuid erineva ristlõikesuhtega rehvidest halvimat võimalikku stsenaariumit esindavaks rehviks seda, millel on väikseim koormusindeks ja suurim ristlõikesuhe. See tähendab, et konkreetse tüüpkonna 10 või 20 rehvist, millel on sama turvisemuster, katsetatakse veeretakistuse suhtes ainult ühte, märghaarduvuse suhtes teist ja müra suhtes võib-olla kolmandat.

Rehvide märgistamisel katsetatakse sama katsemeetodiga põhimõtteliselt kõiki rehvitüüpkonna liikmeid.

See tähendab, et märgisel esitatud klassile vastavuse kontrollimiseks ja kinnitamiseks (välja arvatud juhul, kui on osutatud halvimale võimalikule stsenaariumile) peab katsetama konkreetset rehvi ega saa tugineda tüüpkonnale tüübikinnituse saamiseks tehtud katsete tulemustele.

6.2. ELi toetus turujärelevalveasutustele

EEPLIANT4 (energiatõhususe nõuetele vastavad tooted 4) on ELi kaasrahastatud kooskõlastatud meede programmi LIFE raames, mis on ELi keskkonna- ja kliimameetmete rahastamisvahend. Meede EEPLIANT4 sisaldab rehvide tööpaketti, mille alusel kontrollitakse vastavust rehvide märgistamise määruse nõuetele. Osaleb ainult neli turujärelevalveasutust: Küpros, Eesti, Madalmaad ja Portugal ning koordineerijaks on PROSAFE([34]).

([32]) Turujärelevalve info- ja teavitussüsteem.

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

([34]) https://prosafe.org/, turujärelevalveasutuste koordineerimiskonsortsium.

Projekt	Programm	Kestus	ELi toetus
MSTyr15	Euroopa Komisjoni programm „Horisont 2020“	2016–2019	1 854 673 eurot
EEPLIANT4	LIFE	2024–2029	7 999 999 eurot

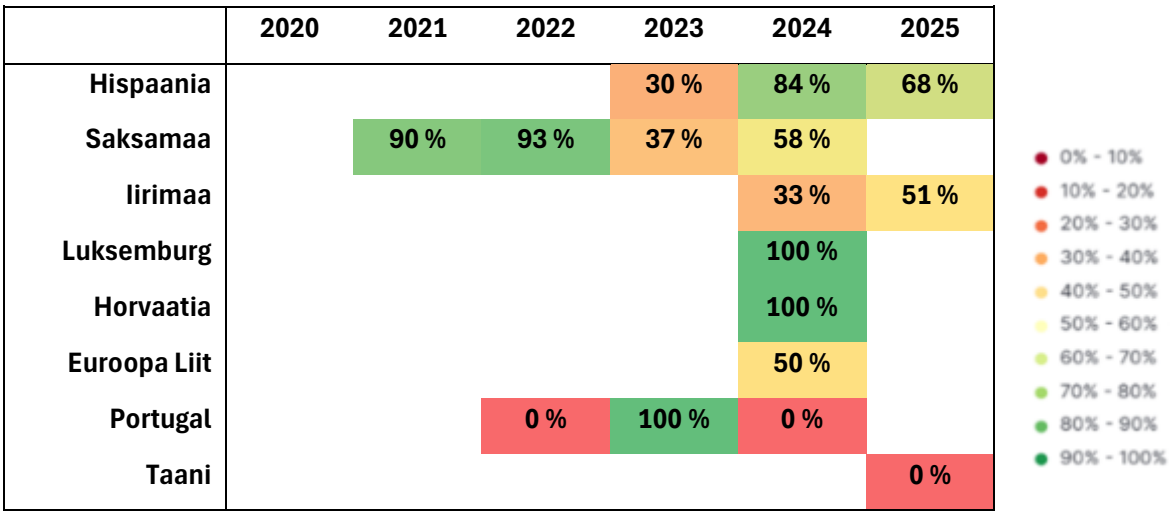
Tabel 3. ELi toetus rehvide märgistamise määruse rakendamisele ja sellega seotud turujärelevalvele

Komisjon toetab turujärelevalveasutuste tegevust ka järgmiste meetmete kaudu:

- kaks korda aastas toimuvad koosolekud ja turujärelevalveasutuste toetamine rehvide märgistamise halduskoostöö eksperdirühma kaudu – turujärelevalve halduskoostöö;
- turujärelevalve määruse kohane Euroopa toodete nõuetele vastavuse võrgustik;
- EPRELi ja ICSMSi integreerimine;
- ICSMSis on kaitseklausel, mis võimaldab turujärelevalveasutustel jagada teavet ohtlike toodete kohta.

Turujärelevalve määruse artikli 34 lõike 4 kohaselt peavad liikmesriigid andma aru nõuete täitmise põhjalikust kontrollimisest. 2025. aasta sügiseks oli ICSMSi andmebaasis registreeritud 230 põhjalikku rehvide märgistamise määrusele vastavuse kontrollimist. Joonisel 8 on esitatud tulemused liikmesriikide kaupa. Tabelis nimetamata liikmesriigid ei teatanud ICSMSis ühestki kontrollimisest.

Rehvide märgistamise määrusele vastavuse teatatud kontrollimistest viiel leiti rehve, mis kujutasid endast olulist ohtu ja 16 korral leiti rehve, mis kujutasid endast suurt ohtu. Parandusmeetmed hõlmasid hoiatust (14), korraldust mudel turult kõrvaldada (2) ja keeldu (2). Muud meetmed hõlmasid EPRELi muutmist (1) ja märgise muutmist (1). Sageli parandusmeetmest ei teatata.

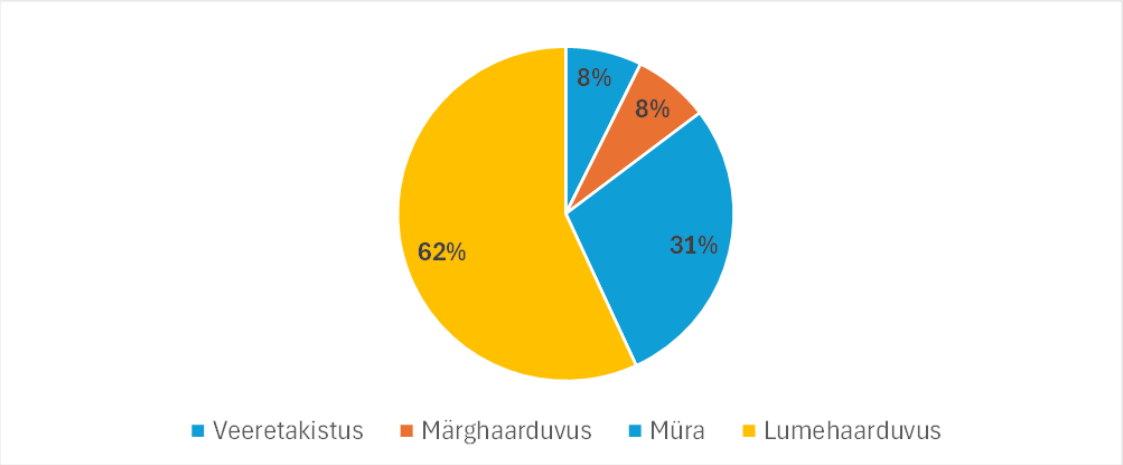


Joonis 8. Ülevaade rehvide märgistamise määrusele vastavuse kontrollimistest, ICSMS „Euroopa Liit“ viitab komisjoni Teadusuuringute Ühiskeskuse aruannetele. Suur protsendimäär (roheline taust) tähendab, et mudelid leiti olevat nõuetele vastavad.

6.3. Komisjoni roll turujärelevalves

Rehvide katsetamine on tehniliselt keeruline ja näib, et see ei ole liikmesriikide jaoks prioriteet. Ebapiisav nõuetele vastavust käsitlev teave EPRELis, mudelite suur arv,

katsetamise suur maksumus (1 000 kuni –10 000 eurot ühiku kohta), raskused oskusteabe kogumisel, laborivõimekuse puudumine, vastutuse erinev jaotus liikmesriikide riiklike asutuste vahel ja koordineerimise puudumine põhjustavad ebapiisavat kontrollimist, nõuetele mittevastavuse kõrget määra ning (tõenäoliselt sellega seotud) klientide ja turustajate usaldamatust (vt uuringu tulemusi selle kohta, et rehvimärgiseid tajutakse ebausaldusväärsetena, sest need põhinevad ettevõtja kinnitusel). Joonis 1 näitab Teadusuuringute Ühiskeskuse aastatel 2021–2024 katsetatud rehvide nõuetele mittevastavuse üllatavat määra.



Joonis 9. Teadusuuringute Ühiskeskuse aastatel 2021–2024 leitud mittevastavused (esitatud halduskoostöö eksperdirühma koosolekul 1. aprillil 2025, Ispra)

Kasulik oleks komisjoni suurem kaasatus. Sellist strateegiat rakendatakse 2020. aastast alates seoses sõidukite ohutusega. Kuigi liikmesriikidel on siin keskne roll ja nad teevad järelevalvekatseid, pakub komisjon teist kontrollitasandit ja teeb sõltumatuid katseid. Komisjonil on õigus([35]) katsetada sõidukeid ja nende osi, määrata haldustrahve otse tootjatele ja nõuda toodete tagasivõtmist([36]) kogu ELis. Rehvide tüübikinnitus kuulub komisjoni pädevusse, kuid rehvide märgistamine mitte. Praegu korraldatakse ELi tasandil katsetamisi, et hinnata ELi turul müüdavate rehvide nõuetele vastavust, täiendades liikmesriikide kontrolle ja täites lüngad seal, kus liikmesriigi suutlikkus võib olla piiratud([37]). Tsentraliseeritud ja koordineeritud lähenemisviis, mis hõlmab ka märgistamist, looks sünergiat ja tagaks erapooletuse ilma huvide konfliktita([38]). Lisaks sellele oleksid märgistamisega seotud vastavuskontrollide lisakulud minimaalsed, sest need põhinevad samadel katsetel, mida nõutakse ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 117.

([35]) Määruse (EL) 2018/858 artikkel 9.

([36]) Tegevusaruanne on kättesaadav aadressil https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC130606.

([37]) Aruanne, milles kirjeldatakse Teadusuuringute Ühiskeskuse tegevust rehvide valdkonnas, on kättesaadav aadressil: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC135546.

([38]) Liikmesriigi ametiasutused ei pruugi soovida nende territooriumil asutatud tootjate suhtes nõuete täitmist tagada või neid karistada.

7. VÕIMALIK KOLMANDA ISIKU TEHTAV KONTROLLIMINE JA KATSETAMINE

Komisjon on püüdnud hinnata kulusid ja kasu, mida annab kohustuslik sõltumatu kontroll, mida teeb kolmas isik, kes kontrollib rehvimärgisel esitatud teavet, võttes arvesse kogemusi, mis on saadud määruses (EÜ) nr 661/2009 sätestatud laiemas raamistikus.

Kolmanda isiku tehtav kontrollimine võib aidata kompenseerida turujärelevalveasutuse puudujääke seoses eelarve, laborite, töötajate, koordineerimise ja oskusteabega. Kolmanda isiku kasutamine võiks tagada ligipääsu tipptasemel laboriseadmetele ja spetsialistidele. Mitu laborit on juba omandanud kogemusi määrusega (EL) 2019/2144 ette nähtud laiemas tüübikinnitusraamistikus ja on juba akrediteeritud tegema kõiki rehvide märgistamise määruse kohaseid katseid. Kolmanda isiku katsetamis- ja sertifitseerimistasud võivad siiski olla märkimisväärsed. Tabelis on esitatud orienteerivad hinnad rehvide märgistamise määruse parameetritele vastavuse katsetamiseks rehvide tüübikinnitust käsitlevatele õigusaktidele vastavas akrediteeritud laboris C1-klassi rehvide korral.

Tabel 4. Kolmanda isiku tehtava kinnituskatse maksumus (rehvi kohta) C1-klassi rehvi korral

Katsemenetlus, C1-klassi rehv	Alates	Kuni
UNECE eeskirja nr 117 3. lisa. Müra	1 100 eurot	2 000 eurot
UNECE eeskirja nr 117 5. lisa. Märghaarduvus	950 eurot	1 500 eurot
UNECE eeskirja nr 117 6. lisa (CR). Veeretakistus	650 eurot	1 250 eurot
UNECE eeskirja nr 117 7. lisa 3PMSF. Lumetõhusus	3 200 eurot	5 500 eurot
Katsemenetlus kokku:	**5 900 eurot**	**10 250 eurot**

Kolmanda isiku tehtava kontrollimise suurte kulude leevendamiseks on kaks võimalust.

(i) Pisteline järelkontroll, mille eest tasub avalik sektor. See näib olevat teostatav ainult siis, kui seda koordineeritakse ELi tasandil.

(ii) Tarnijate tehtav süstemaatiline kohustuslik eelkontroll, mis hõlmab kõikide märgisel esitatud parameetrite väärtusi, kui need ületavad klassi tüübikinnitustunnistuses([39]) märgitud halvima võimaliku stsenaariumi väärtust. See tähendaks lihtsalt selliste katsearuannete avalikustamist ja EPRELi üleslaadimist, mida tootjad peaksid esitama, et taotleda paremat klassi kui tüübikinnitustunnistuses märgitud halvim võimalik stsenaarium lubaks.

8. KATSESEADMETE KALIBREERIMINE

Rehvi energiatõhususe klassi hindamiseks kasutatavat veeretakistustegurit mõõdetakse laboris spetsiaalse seadmega. Suured tootjad teevad veeretakistusteguri katseid ise. Mõnel sõltumatul katselaboril on samuti oma seadmed. Mõõtmiste korratavuse ja järjepidevuse tagamiseks on vaja seadmeid regulaarselt kalibreerida või ümberkalibreerida. Mõni ELi-väline riik sõltub kalibreerimisteenuse osutamisel keskasutusest([40]). ELis sellist keskasutust ei ole. Selle asemel on kehtestatud „virtuaalne võrdlusseade“ ja menetlus, mida

([39]) Tüübikinnitus antakse tüüpkonna tasandil, rehvimärgistus on aga rehvitüübi tasandil (iga tüüpkonna liige).

([40]) Näiteks USA, Korea ja Jaapan.

on kirjeldatud rehvide märgistamise määruse V lisas. Iga kahe aasta järel teeb 11 osalevast laborist koosnev ühendus ressursimahukad ringkatsetused, et kalibreerida seadmed ja pakkuda võrdlusalust([41]).

Komisjon võiks välja töötada alternatiivi sellele laborite ühenduse regulaarsele ja koormavale kalibreerimistegevusele, luues ühe füüsilise referentlabori ja võimaluse korral teise tasandi sõltumatud laborid, mis pakuvad teenust tootjatele kogu maailmas. Sellise labori kulud võiks katta kalibreerimisteenuste tasudest. Tuleb märkida, et veeretakistusteguri katseteks kasutatavad seadmed on samad, mida kasutatakse tüübikinnituseks. Samade seadmete kasutamine tagab märgistuse jaoks tehtud mõõtmiste parema kooskõla tüübikinnituse mõõtmistega ja vähendab dubleerivat katsetamist.

9. RAKENDAMISE KÄIGUS KINDLAKS TEHTUD PROBLEEMID

Rakendamise käigus on kindlaks tehtud mõned rehvide märgistamise määrusega seotud probleemid, millest enamikku saaks lahendada rehvide märgistamise määruse lisade muutmisega. Allpool on esitatud kõige asjakohasemad neist koos võimalike lahendustega.

9.1. Tehnilised tutvustusmaterjalid, kataloogid, sõidukipakkumused

Rehvide märgistamise määruses ei ole esitatud üksikasju märgiste vormingu, suuruse ega esitusviisi kohta kataloogides, veebipoodides, tehnilistes tutvustusmaterjalides ega sõidukipakkumistes. Ainus tingimus on, et suurus ei tohi olla väiksem kui 75 × 100 mm. Selline üksikasjade puudumine on põhjustanud ühelt poolt õiguskindlusetuse ja teiselt poolt ulatusliku mittevastavuse. Üks praktiline lahendus, mis on muude energiamärgist käsitlevate delegeeritud õigusaktide erilisas ette nähtud, on võimalus kasutada lihtsustatud väikeseformaadilist märgist, mis on esitatud vahemikuga klassinoolena, millele võib olla lisatud veebilehekülgede pesastatud aknas näitamise mehhanism. Joonisel 10 on esitatud sellise märgise rehvil kasutamise näide.



Joonis 10. Näited klassinooltest kui alternatiivist täieliku märgise esitamisele (kataloogides, loeteludes, sõidukipakkumustes paberil või seotuna „pesastatud märgise mehhanismiga veebimüügi korral“)

9.2. EPRELis ei ole rehvide valimiseks piisavalt parameetreid

Rehvide märgistamise määruse III lisas on loetletud EPRELi üleslaaditavad andmed, kuid kirjeldus on väga üldine ja mõnda olulist parameetrit ei ole mainitud, mistõttu ei ole oluliste tegeliku kasutamise stsenaariumite avalikult kättesaadav teave piisav([42]). Enamikku puuduvaid parameetrite väärtusi saab EPRELis esitada, kuid vabatahtlikkuse alusel. See piirab EPRELi kasutatavust valikute tegemiseks näiteks kaubaveosektori sõidukipargi haldajatel([43]) või sõidukitootjatel originaalvarustuse otsustamisel([44]). Kõigi

([41]) Laborite loetelu on avaldatud komisjoni teatises 2012/C 86/03. Ajakohastamine on kavas 2026. aastal.

([42]) Näiteks erineb veoki rehvide turvisemuster olenevalt sellest, kas rehvid on ette nähtud veo-, juht- või abitelje jaoks (põhimik on sama, üldised tööomadused võivad märkimisväärselt erineda).

([43]) Rehvide valimine telje või kasutusprofiili alusel on väga oluline, sest see on seotud turvise ja põhimiku konstruktsiooniga ning sellest tulenevalt veeretakistus-, müra- või haarduvusomadustega.

([44]) Kuigi igal tootjal on oma hankemehhanism, on autotööstus selgelt väljendanud huvi täieliku turuülevaate vastu, et nõudeid täpsemini kohandada.

ostuvaliku seisukohast oluliste parameetrite kohustuslik registreerimine võimaldaks klientidel selliseid valikuid teha ja märgise säästupotentsiaali paremini ära kasutada, kasutades täielikult ära digiteerimise ja EPRELi eeliseid. Lisaks sellele ei ole ELi taksonoomiakriteeriumidele vastavate rehvide kindlakstegemine intuitiivne. Seda olukorda võib parandada spetsiaalne filtrifunktsioon.

9.3. Vastavuskontrollide tegemiseks ei ole piisavalt teavet

Rehvide märgistamise määruse VI lisas on loetletud EPRELis nõuetele vastavuse osas esitatav teave. Loetelu on üldine ja takistab praktikas tõhusat vastavuskontrolli, eriti riikides, kus vastutus tüübikinnituse ja rehvide märgistamise eest on eraldatud. Seda küsimust aitaks lahendada rehvide märgistamise kohta EPRELis esitatavate parameetrite vormingu ühtlustamine energiamärgistuse puhul kasutatava vorminguga. Selguse puudumine põhjustab tõlgenduste lahknemist ja tekitab märkimisväärse koormuse turujärelevalveasutustele, kes peavad nõudma tarnijalt dokumente, selle asemel et leida need EPREList. Kuna kõiki rehvitüüpkonna liikmeid tuleb katsetada (välja arvatud juhul, kui märgisel märgitud klass vastab halvimale võimalikule stsenaariumile), võimaldaks katsearuannete kättesaadavus lihtsustada vastavuskontrolli ning vähendada liikmesriikide kulusid ja halduskoormust.

9.4. Toimivusklasside piiratud erinevus

Rehvide tööomaduste läviväärtused on kindlaks määratud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjades. Neid vaadatakse korrapäraselt läbi ja ajakohastatakse. Üldiselt kohaldatakse ajakohastatud nõudeid kõigepealt uute rehvitüüpide suhtes, mis saavad tüübikinnituse pärast piirnormide jõustumist, ja hiljem olemasolevate rehvitüüpide suhtes.

Tehnoloogia areng on võimaldanud tüübikinnitust käsitlevates õigusaktides kehtestada rangemad nõuded ja keelata halvimatesse klassidesse kuuluvad rehvid. Rehvide märgistamise määruse läbivaatamise käigus ei muudetud ega kohandatud aga klasside klassifikatsiooni. Selle tulemusena kuuluvad kõik rehvid nüüd ainult kolme või nelja veeretakistuse-ja märghaarduvusklassi. Selline väiksem vahemik vähendab tarbijate huvi rehvimärgise vastu ja tarnija motivatsiooni teha uuendusi, et eristada oma tooteid konkurentide omadest. Kuni klassifikatsiooni tulevase muutmiseni saaks seda probleemi leevendada, nõudes tarnijatelt, et nad sisestaksid EPRELi avalikku ossa märghaarduvusindeksi ja veeretakistusteguri, mis on mõõdetud või hinnatud klassi kindlaksmääramiseks, nagu on juba nõutud müra([45]) puhul. See võimaldaks EPRELi kasutavatel kutselistel ostjatel ja muudel huvitatud kasutajatel tooteid klassis eristada.

10. KOKKUVÕTE

Läbivaadatud rehvide märgistamise määrus on toonud kaasa rehvide tööomaduste mõõdetava paranemise, eelkõige C1-klassi rehvide veeretakistuse 5,1 % vähenemise ja märghaarduvuse 2,4 % paranemise alates 2021. aastast võrreldes varasema suundumuse jätkumisega. C2- ja C3-klassi rehvide puhul täheldati samasugust suundumust. Viimaste veeretakistus on paranenud isegi 7,3 %. Seega on turg liikunud paremate näitajatega rehvide suunas ning nüüd on saadaval rohkem mudeleid, mille kõik parameetrid vastavad kõrgeimale klassile A.

([45]) Sellised märghaarduvusindeksi ja veeretakistusteguri väärtused on juba EPRELi sisestatud, kuid ainult tehnilise dokumentatsiooni jaoks ja ainult mõne tarnija poolt.

Tarbijate teadlikkus märgisest ja usaldus selle vastu on siiski endiselt piiratud, mis on osaliselt tingitud ebajärjekindlast täitmise tagamisest ja tuginemisest ettevõtja kinnitusele. Turujärelevalve ei tundu olevat liikmesriikide jaoks prioriteet, see nõuab eriteadmisi ja -vahendeid, seda on raske teha ja kui seda tehakse, siis ilmneb, et nõuetele mittevastavuse määr on kõrge. See rõhutab vajadust tugevdada koordineerimist, ressursse ja eksperditeadmisi nii liikmesriikide kui ka ELi tasandil. Kuigi kolmanda isiku tehtav kontrollimine ja katsetamine võiksid leevendada mõningaid praeguseid puudusi turujärelevalves, tooks see kaasa märkimisväärseid kulusid. Praegune kaks korda aastas toimuv katseseadmete kalibreerimine on tülikas ja koormav: üksainus referentlabor, mida võiks hallata komisjon (Teadusuuringute Ühiskeskus), võib protsessi lihtsustada ja tagada suurema stabiilsuse, kusjuures kulud kaetakse otse kalibreerimisteenuste osutamisega. Seadmeid võib kasutada nii märgistusele kui ka ÜRO eeskirjale nr 117 vastavuse katsetamiseks.

EPREL on väärtuslik vahend, kuid kohustuslike nõuete puudumine asjakohaste andmeväljade täitmisel piirab selle kasulikkust tarbijate, sõidukipargi haldajate ja hankijate jaoks. Kulumise ja läbisõidu märgistamise edenemine on edasi lükkunud standardiseeritud katsemeetodite puudumise tõttu, kuigi ÜRO Euroopa Majanduskomisjonis käimasolev töö võib 2027. aastaks lahendusi pakkuda.

Rehvide märgistamise määruse rakendamisel on ilmnenud ka täiendavaid puudusi, sealhulgas „pesastatud“ märgise mehhanismi määratluse puudumine. Rehvimudelite koondamine kolme parimasse klassi veeretakistuse ja eelkõige märghaarduvuse puhul ning kahte müratasemе tulemusklassi õõnestab tarbijate huvi rehvimärgise vastu.

Käesoleva raportiga paralleelselt esitatud koondettepaneku muudatuste eesmärk on paremini kõrvaldada mõned erinevad puudused, võimaluse korral lihtsustades nõuete järgimist tarnijate ja jaemüüjate jaoks. Teatavaid küsimusi (näiteks läbisõidu, kulumise, taastamise, katseseadmete kalibreerimise ja vastavuskontrolli katsetega seotuid) saab siiski lahendada ainult siis, kui täiendav ettevalmistustöö on tehtud.