EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 26.7.2024
COM(2024) 317 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE,

milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 2020. aasta määrusega (EL) 2020/740 (mis käsitleb rehvide kütusesäästlikkuse ja muude näitajate märgistamist) komisjonile antud õigust võtta vastu delegeeritud õigusakte

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE,

milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 2020. aasta määrusega (EL) 2020/740 (mis käsitleb rehvide kütusesäästlikkuse ja muude näitajate märgistamist) komisjonile antud õigust võtta vastu delegeeritud õigusakte

1. SISSEJUHATUS

Määrus (EL) 2020/740, mis käsitleb rehvide kütusesäästlikkuse ja muude näitajate märgistamist)[1] võeti vastu 25. mail 2020 ja see jõustus 1. mail 2021. Sellega tunnistati kehtetuks määrus (EÜ) nr 1222/2009.

Rehvide märgistamine võimaldab tarbijatel teha teadlikke valikuid, tuginedes kütusesäästlikkuse ja märghaardumisega seotud konkreetsetele näitajatele ja muule olulisele lisateabele. Nii saab märkimisväärselt suurendada kütusesäästu, edendades samal ajal innovatsiooni ja investeeringuid paremate rehvide arendamisse ja turustamisse. Rehvide märgistamisega seotud nõuete ühtlustamisest liidu tasandil saavad kasu tootjad, tööstusharu ja liidu majandus üldiselt[2].

Määruses sätestatud eeskirju hakati kohaldama alates 1. maist 2021 ning need hõlmavad sõiduautode (C1), väikeste tarbesõidukite (C2) ning busside ja veoautode (C3) jaoks toodetud uute rehvide kütusesäästlikkust, ohutust ja välismüra käsitlevaid näitajaid. Märgis järgib värvikoodidega klassifitseerimissüsteemi, mis on laialt levinud ja mida kasutatakse ka kodumasinate, näiteks nõudepesumasinate ja külmikute puhul, ehkki veeretakistuse ja märghaardumise märgistamiseks on ette nähtud vaid viis eri klassi ning välise veeremismüra jaoks kolm klassi. Veeretakistus näitab rehvi energiatõhusust. See aitab klientidel valida kütusesäästlikumaid rehve, mis võimaldavad pikendada vahemaad, mille sõiduk kahe tankla või laadimispunkti vahel suudab läbida. Märghaardumise näitaja aga iseloomustab pidurdustõhusust, mis on oluline ohutuse seisukohalt. Rehvimärgis aitab tarbijatel teha uute rehvide ostmisel teadlikumaid valikuid, tuginedes olulistele andmetele. Määruse kohaldamise algusest möödunud aja jooksul on Euroopa energiamärgisega toodete andmebaas (EPREL) täielikult tööle[3] hakanud ning rehvide tarnijad peavad enne oma toote ELi turule laskmist andmebaasis registreerima kõik määruse kohaldamisalasse kuuluvad rehvitüübid. Rehvimärgised ja andmebaasis EPREL[4] sisalduvad asjakohased andmed on kasulik abivahend näiteks sõidukipargi haldajatele ja sõidukitootjatele, kes peavad tegema nii avaliku kui ka erasektori hulgihangetega seotud otsuseid.

---

1 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 2020. aasta määrus (EÜ) nr 2020/740, mis käsitleb rehvide kütusesäästlikkuse ja muude näitajate märgistamist ning millega muudetakse määrust (EL) 2017/1369 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1222/2009 (ELT L 177, 5.6.2020, lk 1–31, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

2 Komisjoni talituste töödokument, mis on lisatud komisjoni teatisele „Ökodisaini ja energiamärgistuse töökava aastateks 2022–2024“, EUR-Lex - 52022SC0101 - ET - EUR-Lex (europa.eu).

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

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

2. ÕIGUSLIK ALUS

Vastavalt määruse (EL) 2020/740 artiklile 13 on komisjonil õigus võtta kooskõlas kõnealuse määruse artikliga 14 vastu delegeeritud õigusakte. Artiklis 14 on sätestatud, et komisjonile antakse alates 25. juunist 2020 õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte esialgu viieks aastaks ja määrata kindlaks tingimused asjaomase tähtaja võimalikuks pikendamiseks. Selle sätte kohaselt peab komisjon esitama kõnealuste delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Käesoleva aruandega täidetakse seda nõuet.

Määruse artikli 14 lõikes 2 on sätestatud, et volituste delegeerimist uuendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist. Ühtlasi on artikli 14 lõikes 3 sätestatud, et Euroopa Parlament või nõukogu võivad asjaomaste volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta.

3. DELEGEERITUD ÕIGUSTE RAKENDAMINE

Komisjon ei ole veel kasutanud talle määruse (EL) 2020/740 asjakohaste sätetega antud delegeeritud volitusi. See on peamiselt tingitud sellest, et teatavad eeldused ei ole veel täidetud, eelkõige allpool kirjeldatud põhjustel.

- 26. juuniks 2022 ei olnud võimalik teha ettepanekut võtta vastu delegeeritud õigusakt määruse täiendamiseks seoses **protekteeritud rehvide märgistamisega**, kuna puudus sobiv katsemeetod[5]. Selle probleemi kõrvaldamiseks on siiski tehtud edusamme. Komisjon on koos sõidukite ja osade tüübikinnituskatsetele spetsialiseerunud sõltumatu laboriga algatanud uuringu, et hinnata, kas tööstusharu poolt 2022. aasta oktoobris esitatud ettepanek C3-klassi rehvide märgistamise kohta on nõuetekohane ja teostatav. Uuringu tulemusi kasutatakse ka kavandatava mõjuhinnangu koostamisel. Komisjoni delegeeritud määruse eelnõu koostamisel peetakse asjakohaseid konsultatsioone riikide valitsuste, tööstusharu ja tarbijaühenduste esindajatest koosnevate asjaomaste sidusrühmadega, kellel on eksperditeadmised mootorsõidukitega seotud regulatiivse tegevuse valdkonnas[6].
- Delegeeritud õigusakti, mille eesmärk on täiendada määrust, et lisada sinna **rehvi kulumist ja läbisõitu** käsitlevad näitajad või sellega seotud teabe suhtes kohaldatavad nõuded, ei olnud veel võimalik menetlusse võtta, kuna usaldusväärsed, täpsed ja korratavad meetodid rehvide kulumise ja läbisõidu katsetamiseks ja mõõtmiseks ei ole praegu veel kättesaadavad. ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni juures tegutsev rehvikulumise töörühm (TF-TA) [7] on selles valdkonnas siiski teinud edusamme. Peagi võetakse C1-klassi rehvide puhul kasutusele rehvi kulumise mõõtmiseks välja töötatud katsemeetod, mille alusel kehtestatakse maanteesõidukite heite piirnorme käsitleva määruse (Euro 7 määrus) kohased miinimumnõuded. Samasugused katsemeetodid töötatakse välja ka C2- ja C3-klassi rehvide jaoks. Töörühmal on lähiajal kavas alustada rehvide läbisõidupotentsiaali hindamise meetodite uurimist oma volituste piires.

Lisaks on komisjonil artikli 13 punkti 1 kohaselt õigus võtta kooskõlas artikliga 14 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta I lisa D ja E osa ning II lisa seoses rehvimärgise sisu ja

---

5 Vt määruse (EL) 2020/740 artikli 13 lõige 2.

6 Komisjoni mootorsõidukite töörühm (MVWG).

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

vormiga ning III, IV, V, VI ja VII lisa, kohandades neis sätestatud väärtusi, arvutusmeetodeid ja nõudeid tehnoloogia arenguga. Komisjon on juba kindlaks teinud mitu valdkonda, mille puhul seda õigust on tõenäoliselt vaja kasutada, ning ta kavatseb sellekohase järelduse teha hiljemalt määruse artikli 15 kohaselt 1. juuniks 2025 esitatavas aruandes.

4. JÄRELDUS

Komisjon leiab, et määruse (EL) 2020/740 artikli 14 lõikes 2 sätestatud volituste delegeerimist on kindlasti vaja automaatselt viie aasta võrra uuendada.

On näha, et tulevikus tekib vajadus töötada välja ja võtta vastu eeskirjad, kasutades artikliga 14 antud õigusi. Delegeerimise põhjused ei ole muutunud. On oluline i) säilitada paindlik õigusraamistik, mida saab vastavalt uutele vajadustele täiendada või kohandada, ning ii) muuta eespool nimetatud lisasid, kui seda on vaja, et tagada maanteetranspordi ohutus, kaitsta inimeste tervist ning suurendada majanduslikku ja keskkonnaalast tõhusust. Neid meetmeid võib ellu viia ka määruse kohaldamisel saadud lisakogemuste põhjal.

Komisjon palub Euroopa Parlamendil ja nõukogul võtta käesolev aruanne teadmiseks.