EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 24.6.2026.
COM(2026) 326 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI UN EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI

Ziņojums par Regulas (ES) 2020/740 par riepu marķēšanu attiecībā uz degvielas patēriņa efektivitāti un citiem parametriem īstenošanu

1. IEVADS

1.1. Politiskais un juridiskais konteksts

Riepas ir katra autotransporta līdzekļa būtiska sastāvdaļa. Riepu rites pretestība tieši ietekmē transportlīdzekļa enerģijas patēriņu. Tāpēc, veicinot pieprasījumu pēc efektīvākām riepām, kā arī to izstrādi un ražošanu, var samazināt degvielas izmaksas, emisijas un fosilā kurināmā importu vai palielināt elektrotransportlīdzekļu sniedzamību, samazinot nepieciešamo elektrības daudzumu uz nobraukto kilometru. Pirmais oficiālais ES tiesību akts par efektīvām riepām tika pieņemts pēc 1973. gada naftas krīzes, iesakot dalībvalstīm "veicināt radiālo riepu uzstādīšanu visiem transportlīdzekļiem, tai skaitā smagajiem kravas transportlīdzekļiem"[1].

Piecdesmit gadus vēlāk radiālās riepas ir kļuvušas par standarta tehnoloģiju, taču autotransports joprojām veido ievērojamu daļu no kopējā ES enerģijas galapatēriņa (aptuveni ceturto daļu), un lielākā daļa šīs enerģijas joprojām tiek iegūta no naftas. Tajā pašā laikā inovācija riepu dizaina un materiālu jomā ir ļāvusi vēl vairāk palielināt efektivitāti. Aplēses liecina, ka augstas rites pretestības riepu aizstāšana ar zemas pretestības riepām varētu samazināt vieglo automobiļu vidējo enerģijas patēriņu par aptuveni 2 %[2]. Lielas noslodzes transportlīdzekļiem riepu rites pretestība ir daudz svarīgāka, un efektivitātes pieauguma potenciāls ir lielāks – rites pretestība ietekmē pat vienu trešdaļu enerģijas patēriņa dīzeļdegvielas kravas automobiļos un vairāk nekā pusi enerģijas patēriņa efektīvākos elektromobiļos[3].

Tajā pašā laikā cits riepas parametrs, proti, saķere ar slapju ceļu, ir ļoti svarīgs drošībai, jo tas nosaka transportlīdzekļa bremzēšanas attālumu. Saķere ar slapju ceļu un rites pretestība ir konkurējoši rādītāji, un patērētājiem, kas izlemj, kāda veida riepas iegādāties, var būt jāpieļauj daži kompromisi starp drošību un energoefektivitāti. Tāpēc, lai pieņemtu uz informāciju balstītus lēmumus par pirkumu, patērētājiem vajadzētu būt informācijai par abiem parametriem. Šajā nolūkā 2009. gadā tika pieņemta un 2020. gadā pārskatīta pirmā ES Riepu marķēšanas regula (RMR). Riepu marķējums sniedz viegli saprotamu informāciju, lai veicinātu pieprasījumu pēc labākām riepām un konkurenci to piegādē.

RMR juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību 114. un 194. pants. Regulas darbības joma attiecas uz pasažieru transportlīdzekļu (C1), furgonu un vieglo kravas automobiļu (C2) un smago kravas automobiļu un autobusu (C3) riepām[4]. RMR darbojas kopā ar citos tiesību aktos noteiktajām minimālajām veiktspējas prasībām. Tipa apstiprināšanas tiesību akti, it īpaši ANO EEK Noteikumi Nr. 117, nosaka vissvarīgākos minimālos veiktspējas standartus ES tirgū laistām riepām attiecībā uz rites pretestību, saķeri ar slapju ceļu, troksni, saķeri ar sniegu un saķeri ar ledu. Attiecīgie minimālie veiktspējas standarti ir noteikti arī ANO EEK Noteikumos Nr. 30 (C1 klases riepas), Nr. 54 (C2, C3 klases riepas), Nr. 172 (atjaunotas riepas). Lai gan ES ekodizaina tiesību

---

([1]) Padomes Ieteikums 76/494/EEK (1976. gada 4. maijs) par autotransporta līdzekļu patērētās enerģijas racionālu izmantošanu, izvēloties labākus braukšanas paradumus (OV L 140, 28.5.1976., 14.–15. lpp.).

([2]) *Zacharof, N., Fontaras, G., Ciuffo, B., Tsiakmakis, S. et al. Review of in use factors affecting the fuel consumption and CO_2 emissions of passenger cars,* Kopīgais pētniecības centrs, 2016.

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

([4]) Bezceļa, būvniecības, lauksaimniecības vai divriteņu un trīsriteņu transportlīdzekļu riepas neietilpst darbības jomā, jo degvielas patēriņa efektivitātes vai drošības aspekti nav būtiski.

akti attiecībā uz riepām vēl nav pieņemti, riepas ir iekļautas ekodizaina un energomarķējuma darba plānā 2025.–2030. gadam[5].

1.2. Galvenās izmaiņas 2020. gadā pārskatītajā Riepu marķēšanas regulā

Galvenās izmaiņas, kas ieviestas ar 2020. gada pārskatīšanu, bija šādas:

- saskaņot marķējuma stilu un formātu ar pazīstamāko energomarķējumu;
- samazināt veiktspējas klašu skaitu no septiņām (A–G) līdz piecām (A–E) gan attiecībā uz rites pretestību (energoefektivitāte), gan saķeri ar slapju ceļu (drošība), jo stingrākas ANO EEK tipa apstiprinājuma prasības ir liegušas marķējumā iekļaut riepas ar vissliktāko veiktspējas klasi;
- pieprasīt katra riepu tipa reģistrāciju Eiropas ražojumu energomarķējuma reģistrā (*EPREL*)[6];
- uzlabot patērētāju informētību par riepas marķējumu, pastiprinot prasības par riepas marķējuma norādīšanu patērētājiem;
- pilnvarot Komisiju pieņemt konkrētas izmaiņas, izmantojot deleģētos aktus.

1.3. Šā ziņojuma darbības joma

Saskaņā ar RMR 15. pantu Komisija veic šīs regulas izvērtēšanu un iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei un Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai. Ziņojumā novērtē, "cik lielā mērā šī regula un saskaņā ar to pieņemtie deleģētie akti ir veicinājuši to, ka galalietotāji izvēlas labākas veiktspējas riepas, ņemot vērā [...] ietekmi uz uzņēmumiem, degvielas patēriņu, drošību, siltumnīcefekta gāzu emisijām, patērētāju informētību un tirgus uzraudzības pasākumiem. Ziņojumā arī novērtē izmaksas un ieguvumus saistībā ar obligātu un neatkarīgu trešās personas veiktu riepas marķējumā sniegtās informācijas verifikāciju, ņemot vērā iegūto pieredzi attiecībā uz plašāku ietvaru, kas noteikts Regulā (EK) Nr. 661/2009".

Šajā ziņojumā galvenā uzmanība ir pievērsta šādiem tematiem:

- patērētāju informētība, izpratne un riepu izmantošana;
- tirgus attīstība;
- deleģētie akti;
- tirgus uzraudzība un izpildes panākšana;
- trešās personas veikta verifikācija un testēšana;
- testa iekārtu pielīdzināšana;
- problēmas, kas apzinātas saistībā ar īstenošanu.

Daži aspekti ir analizēti ietekmes novērtējumā, kas pievienots *Omnibus* vienkāršošanas priekšlikumam par energoefektīvu ražojumu tiesību aktiem, kurš pieņemts paralēli šim ziņojumam un kura pamatā ir šis ziņojums un ar to saistītā analīze. Līdztekus šim ziņojumam tiek pieņemts atsevišķs ziņojums par Energomarķējuma regulas (Regula (ES) 2017/1369) īstenošanu.

1.4. Analītiskais pamats

Šā ziņojuma pamatā ir vairāki datu un ievaddatu avoti, tai skaitā:

---

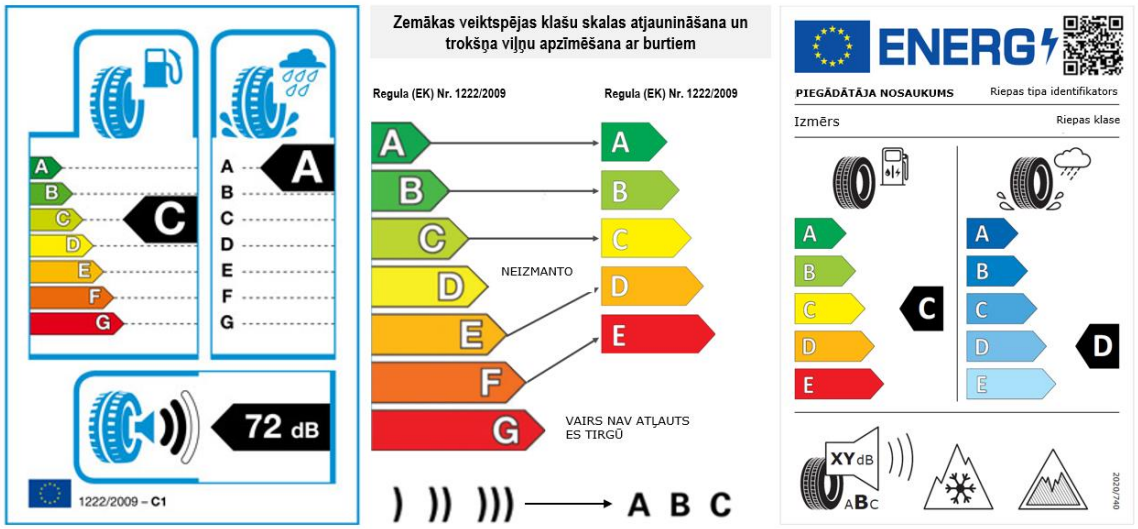
(5) COM(2025) 187 final.

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

- patērētāju un riepu un transportlīdzekļu tirgotāju apsekojums[7];
- *EPREL* dati riepu reģistrācijai;
- ieinteresēto personu un iestāžu ieguldījums, tostarp dažādu darba grupu veiktais darbs (ieskaitot Administratīvās sadarbības grupu (*AdCo*) riepu marķējuma jautājumos[8] un Riepu rites pretestības mērīšanas laboratoriju pielīdzināšanas ekspertu grupu[9];
- tirgus uzraudzības informācijas un saziņas sistēma (*ICSMS*)[10];
- cita publiski pieejama analīze un resursi.

2. PĀRSTRĀDĀTAIS RIEPU MARĶĒJUMS

2018. gada pārskatīšanas pētījumā[11] tika konstatēts, ka riepu marķējuma pilns potenciāls nav īstenots, jo galalietotāji nebija labi informēti par tā esību un tirgus uzraudzības iestādes (TUI) to pienācīgi neīstenoja. Pētījumā arī konstatēts, ka marķējuma sekmes kavē daži to raksturojoši faktori, piemēram, maldinošs veiktspējas klašu iedalījums, neprecīza un nepilnīga informācija un neuzticēšanās tam, ko daži respondenti uzskata par pašdeklarāciju.



1. attēls. Oriģinālā riepas marķējuma (2012. gada) un pārskatītā (jaunā) marķējuma (2021. gada) ilustrācija.

Atjauninātie tiesību akti par riepu marķēšanu tiek piemēroti kopš 2021. gada 1. maija. 1. attēlā ir salīdzināts sākotnējais un pārskatītais marķējums. Jaunais marķējums ietver vairākus jaunus elementus:

(7) Pētījums par patērētāju izpratni par ES riepu marķējumu, ko piemēro kopš 2021. gada 1. maija.

(8) Administratīvās sadarbības grupu saraksts.

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

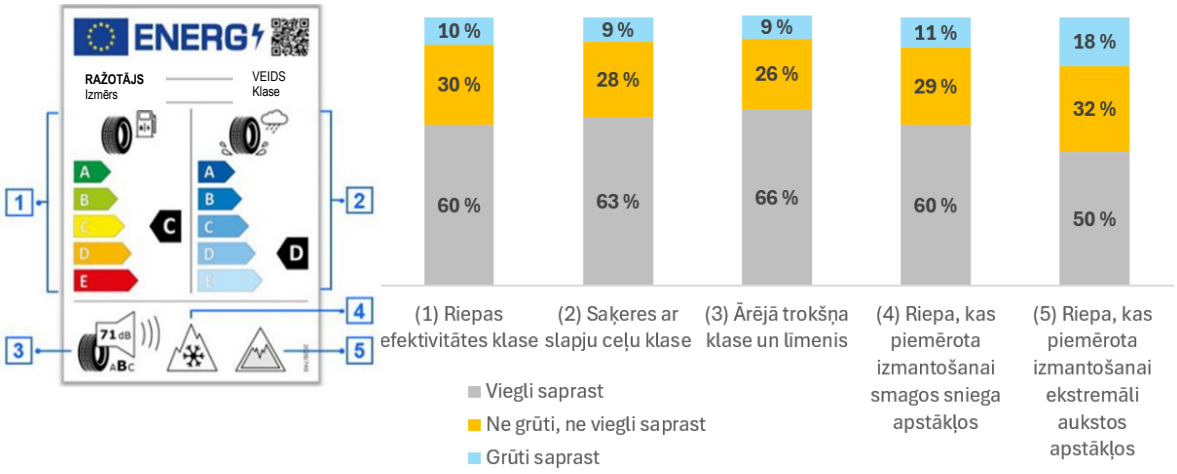
(10) *ICSMS*.

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

- rites pretestība – zemākās klases tika mainītas un kļuva par D un E klasi. Tādējādi tika likvidēta tukšā D klase C1 un C2 klases riepām[12]. Katram riepu tipam tika saglabāts tas pats vērtību diapazons;
- saķere ar slapju ceļu – marķējuma klašu skala tika atjaunināta, un tukšā D klase tika likvidēta. Saķeres ar slapju ceļu skalai tika pievienotas zili iekrāsotas bultas (kas atgādina ūdeni), lai nošķirtu drošības aspektus no enerģijas;
- ārējais rites troksnis – klases norāde tika saskaņota ar citiem energomarķējumiem, izmantojot burtu skalu. Skaņas līmenis tika izteikts decibelos (tāpat kā citiem marķētiem produktiem), un tika saglabāta piktogramma ar skaņas viļņiem;
- tika pievienotas divas jaunas piktogrammas riepām, kuru tips apstiprināts izmantošanai smagos sniega un smagos ledus apstākļos[13].

3. PATĒRĒTĀJU INFORMĒTĪBA, RIEPU MARĶĒJUMA IZMANTOŠANA UN IZPRATNE PAR TO

Patērētāju izpratne par riepu marķējumu tika testēta patērētāju aptaujā. Tālāk ir sniegts galveno konstatējumu kopsavilkums.



2. attēls. Patērētāju pašu aprakstītā izpratne par riepu marķējuma elementiem (bāzlīnija = visi respondenti (n = 4590).

Kā redzams 2. attēlā, lielākā daļa **patērētāju** uzskata, ka riepas marķējums ir viegli saprotams. Tikai 9–18 % ziņo par grūtībām ar kādu konkrētu elementu. Lielākā daļa uzskata, ka visi pašreizējie marķējuma elementi ir būtiski, it īpaši saķere ar slapju ceļu (94 %). Lielākā daļa (78 %) respondentu uzskatīja, ka marķējumā sniegtās informācijas apjoms ir atbilstošs. Citi parametri, kas pašlaik nav norādīti marķējumā, piemēram, nobraukums, tika novērtēti kā vienlīdz būtiski vai vēl būtiskāki. Troksni un mikroplastmasas izdalīšanos uzskata par mazāk svarīgiem vai tādiem, kas neietekmē patērētāju izvēli[14].

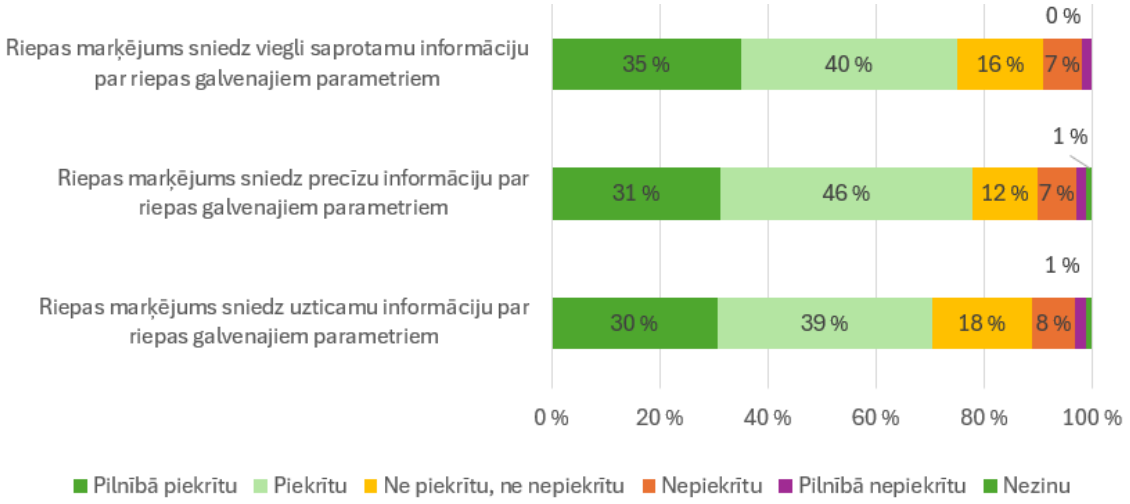
(12) C3 klases riepām, uz kurām tāpat nebija obligāti jābūt marķējuma uzlīmei, nebija noteikta tukša klase.

(13) Saķeres ar sniegu un saķeres ar ledu klases novērtējums nav norādīts, jo testēšanas metode (braukšana pa sniega vai ledus klātu ceļu) nenodrošina pietiekami precīzus un atkārtojamus rezultātus.

(14) Tas nav pārsteidzoši un apstiprina, ka pirkuma izvēli ietekmē aspekti, kas var ietaupīt naudu vai sniegt lielāku drošību.

Aptauja apstiprināja 2019. gada pētījuma rezultātus[15]. Tajā tika konstatēts, ka marķējumam bija nozīmīga loma un ka tas sniedza norādījumus patērētājiem un profesionāliem pircējiem, kuri to aplūkoja. Aptuveni 80 % respondentu abās grupās norādīja, ka marķējums tiem ir palīdzējis izvēlēties efektīvākas vai drošākas riepas.

Riepu tirgotāji un izplatītāji pārzina marķējumu un kopumā to vērtē pozitīvi. Tas ne vienmēr nozīmē aktīvu izmantošanu pārdošanas laikā. Puse no aptaujātajiem pārdevējiem apgalvo, ka viņi apspriež marķējumu tikai tad, ja patērētājs vedina to darīt. Katrs sestais pārdevējs attur klientus no paļaušanās uz marķējumu, norādot, ka tā pamatā ir tikai pašdeklarācija. Tā vietā pārdevēji savus ieteikumus balsta uz peļņas normu, atlaidēm, stimuliem, krājumu pieejamību vai klientu budžetu.



3. attēls. Riepu tirgotāju un izplatītāju uztvere par riepu marķējumu (bāzlīnija = visi respondenti (n = 201)).

Aptuveni puse **transportlīdzekļu tirgotāju** uzskata, ka riepu marķējuma iekļaušana transportlīdzekļu iegādes piedāvājumos visām pieejamajām opcijām ir maznozīmīga, jo pārdošanas brīdī patērētāja interese ir neliela vai arī patērētājam nav iespējas izvēlēties[16]. Līdz ar to šie tirgotāji uzskata, ka pašreizējās prasības ir nesamērīgi apgrūtinošas, un ierosina, ka pirkuma piedāvājumos būtu jāatļauj izmantot mazāku vai vienkāršotu marķējuma versiju[17].

***EPREL* tīmekļa vietni** par vērtīgu papildu informācijas avotu atzīst patērētāji, profesionāli pircēji, tirgotāji un izplatītāji, kas ir ar to iepazinušies, lai gan šķiet, ka faktiskā izmantošana ir ierobežota. Tomēr datubāzē pašlaik trūkst informācijas par dažiem svarīgiem parametriem[18]. Daži tirgotāji norādīja, ka *EPREL* vienkāršo viņu darbu, jo tā

([15]) Pētījums, kurā novērtēta patērētāju izpratne par riepu marķējumu, https://data.europa.eu/doi/10.2833/210444.

([16]) Izņemot luksusa automobiļus un diplomātisko transportlīdzekļu tirdzniecību, automobilim uzstādītās riepas ir atkarīgas no riepu partijas, kas pieejama, kad transportlīdzeklis tiek montēts rūpnīcā. Daži automobiļu mazumtirgotāji var piekrist apmainīt riepas (ja tas ir iespējams) kā īpašu pakalpojumu patērētājam.

([17]) Piemēram, tikai norāde ar klases bultiņu.

([18]) Piemēram, C1 klases riepām pašlaik nav obligāti jānorāda, kuras no tām (reģistrēto riepu starpā) ir izgatavotas saskaņā ar transportlīdzekļa oriģinālā aprīkojuma ražotāju specifikācijām. Tas pats attiecas uz C3 klases riepām, kuras paredzētas piedziņai, stūrēšanai vai brīvai ritošajai asij, vai kuras paredzētas izmantošanai pilsētā vai tālsatiksmes pārvadājumos utt.

samazina viņu atkarību no piegādātājiem informācijas vajadzībām. Daži tirgotāji ir integrējuši *API*, lai tieši sasaistītu savas tīmekļa vietnes ar *EPREL*, kas ļauj automātiski parādīt riepu marķējumu un ražojuma informācijas lapas pareizajā valodā.

4. TIRGUS ATTĪSTĪBA

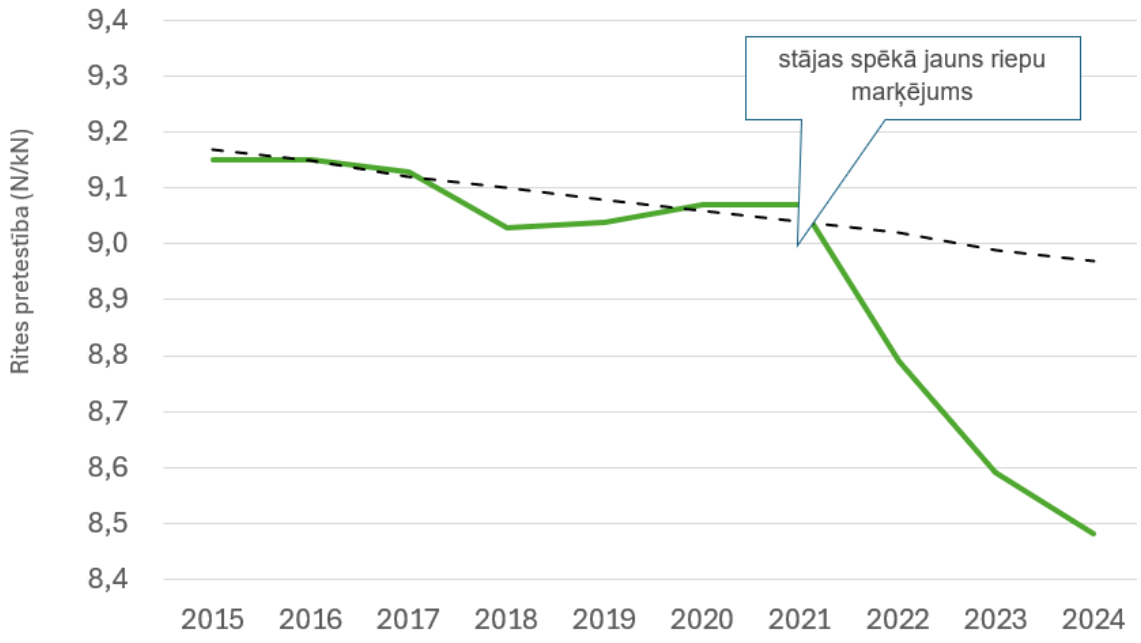
Tehnoloģiskais progress ir ļāvis vienlaikus uzlabot rites pretestību un saķeri ar slapju ceļu, savukārt ANO EEK paralēlajos tiesību aktos ir aizliegtas riepas, kas būtu bijušas F un G rites pretestības klasēs. Šī tendence turpinās, un, it īpaši attiecībā uz C1 klases riepām, ANO EEK prasības neļaus laist tirgū jaunas E klases riepas un lielāko daļu D klases riepu. Tādējādi pašreizējā skala piedāvā mazāku diferenciāciju, izvēloties pirkumu, un vājāku konkurences stimulu ražotājiem ieviest jauninājumus. Tāpat attiecībā uz troksni visas riepas jau pirms regulas stāšanās spēkā bija A un B klasē.

Saskaņā ar RMR piegādātājiem riepas pirms to laišanas tirgū ir jāreģistrē *EPREL*. Līdz 2025. gadam *EPREL* bija uzskaitīti gandrīz 230 000 riepu tipu – 81 % C1, 10 % C2 un 9 % C3 klases riepu. Šo reģistrāciju parametri ir izklāstīti turpmāk.

4.1. C1 klases riepas

4.1.1. Rites pretestība

2. attēlā ir parādīta aplēstā vidējā C1 klases riepu rites pretestība, pamatojoties uz marķējuma klasēm un tirgū laišanas datumu[19]. Pārtrauktā līnija atbilst ekstrapolētajam ierastās darbības scenārija gadījumam līdz 2024. gadam, pamatojoties uz modeļiem, kas reģistrēti *EPREL* no 2015. līdz 2021. gadam, ar nelielu progresu attiecībā uz jauniem riepu tipiem, kas laisti tirgū.

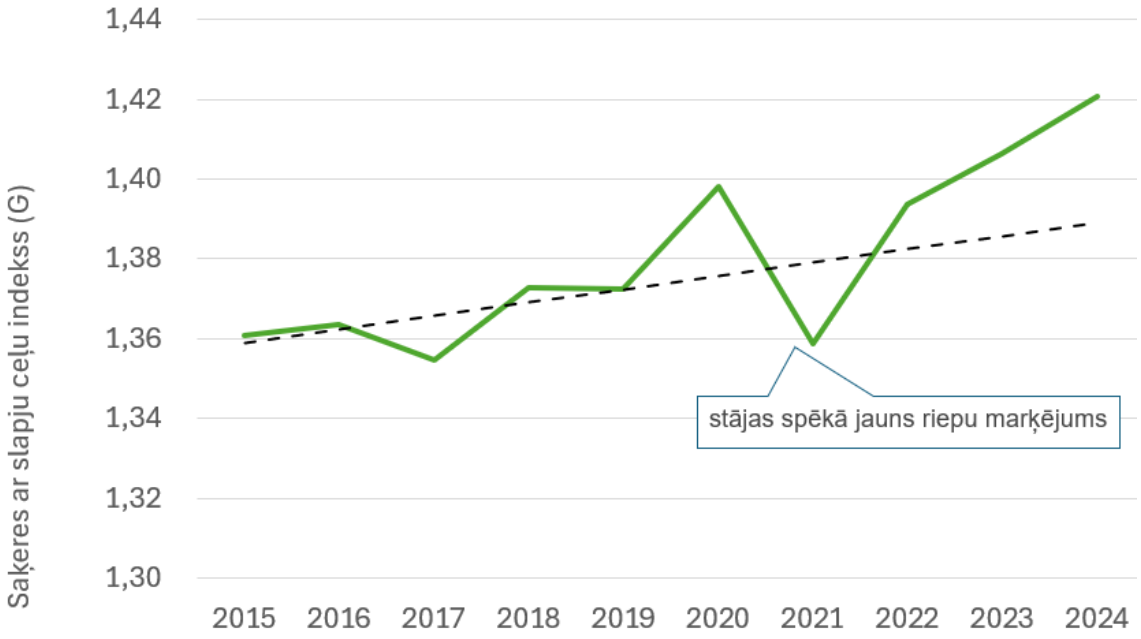


4. attēls. C1 riepu rites pretestība.

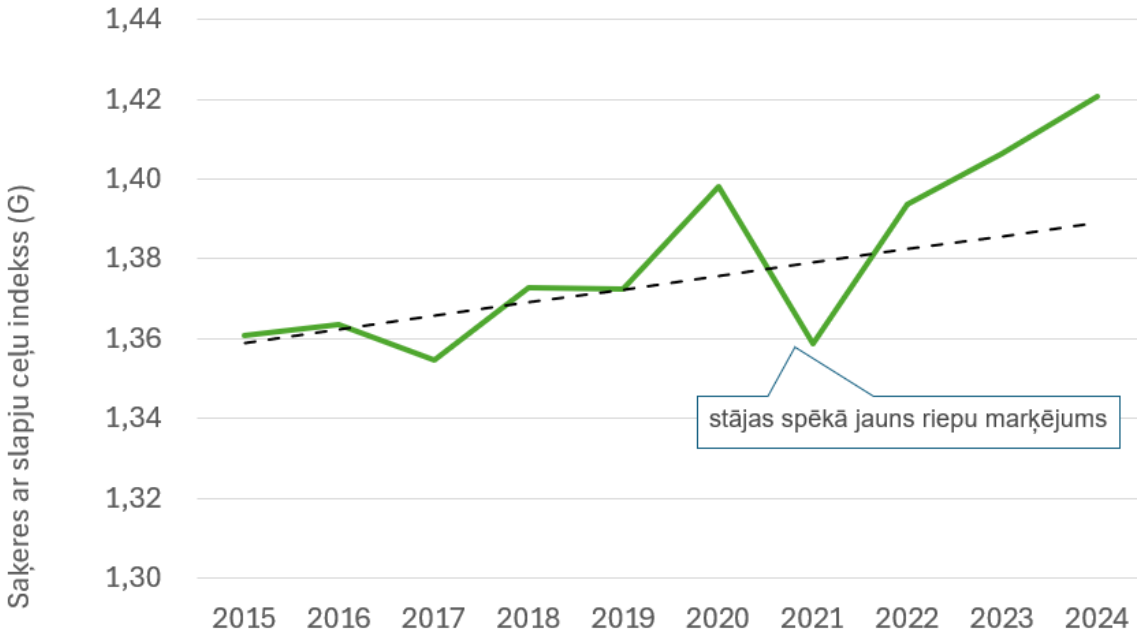
(19) Atšķirībā no visiem citiem ražojumu marķēšanas noteikumiem RMR nav iekļauta prasība norādīt rites pretestības un saķeres ar slapju ceļu klases noteikšanas parametra faktisko vērtību. Tā ir noteikta tikai attiecībā uz troksni.

Šķiet, ka kopš 2021. gada tirgū laisto jauno riepu vidējā rites pretestība ir ievērojami uzlabojusies[20]. Tiek lēsts, ka C1 klases riepu rites pretestība kopš 2021. gada ir samazinājusies par 5,1 % salīdzinājumā ar ierastās darbības scenāriju.

4.1.2. Saķere ar slapju ceļu



5. attēlā parādīta aplēstā vidējā saķere ar slapju ceļu C1 riepām. Šķiet, ka arī saķeres ar slapju ceļu veiktspēja ir uzlabojusies salīdzinājumā ar ierastās darbības scenāriju (lai gan mazākā mērā) riepām, kas laistas tirgū pēc 2021. gada[21].



([20]) Viduspunkta marķējuma klasei izmanto svērtās procentuālās vērtības, jo regulā nav noteikts, ka piegādātājiem *EPREL* jānorāda rites pretestības koeficients, bet tikai ar to saistītā klase.

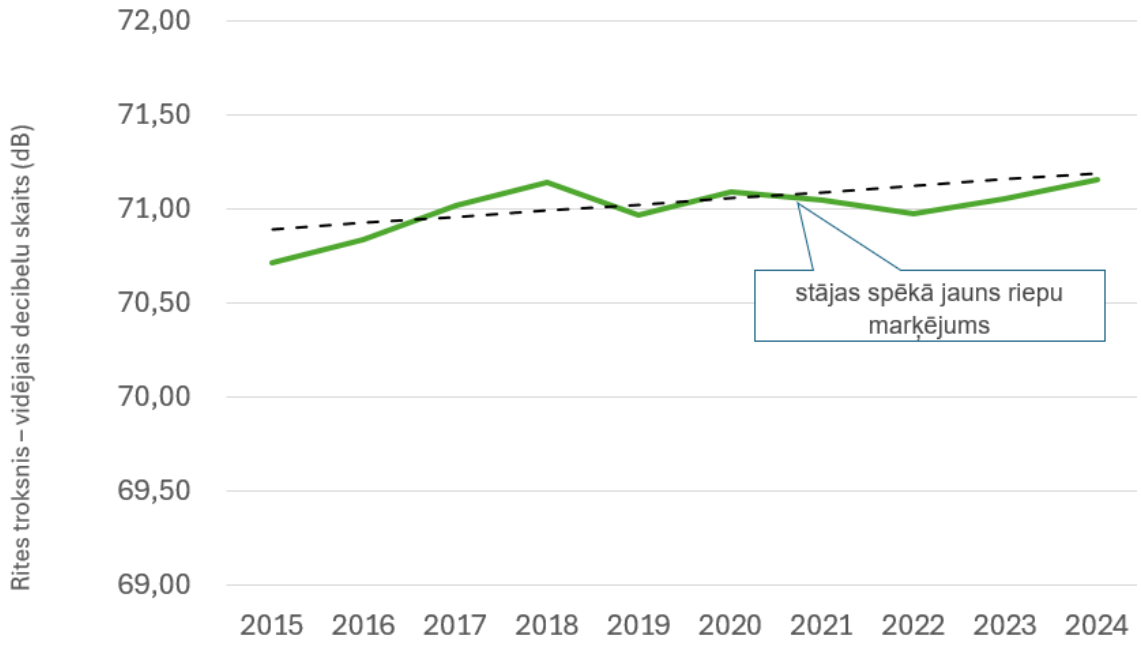
([21]) Pamatojoties uz svērtajiem viduspunkta marķējuma klases procentiem, jo piegādātājiem nav jāievada saķeres ar slapju ceļu indekss *EPREL*, bet tikai ar to saistītā klase.

5. *attēls.* C1 klases riepu saķere ar slapju ceļu.

Tiek lēsts, ka saķere ar slapju ceļu ir uzlabojusies par aptuveni 2,4 % salīdzinājumā ar ierastās darbības scenāriju. Tā rezultātā bremzēšanas ceļš uz slapja ceļa ir īsāks.

4.1.3. Ārējais rites troksnis

6. attēls parāda aplēsto vidējo ārējo troksni, pamatojoties uz deklarēto vērtību. Troksnis nedaudz palielinājās tikai līdz 2018. gadam, iespējams, kompromisa ar saķeri ar slapju ceļu dēļ (kas ievērojami uzlabojās) un saistībā ar tendenci, ka jaunos automobiļu modeļos palielinās riepas platuma un augstuma attiecība. Nav saskatāmas atšķirības no ierastās darbības scenārija.

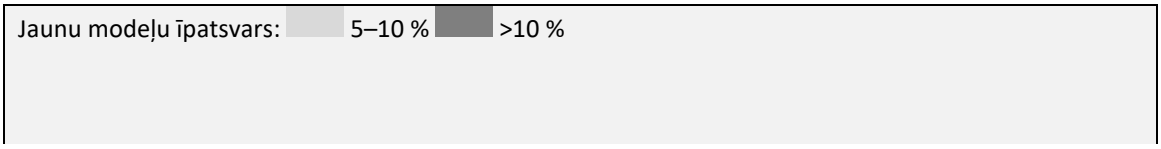


6. *attēls.* C1 klases riepu ārējais rites troksnis.

4.2. C2 un C3 klases riepas

C2 un C3 klases riepām tika konstatētas līdzīgas tendences kā C1 klases riepām. C3 klases riepām tika konstatēts rites pretestības uzlabojums par aptuveni 7,3 % salīdzinājumā ar ierastās darbības scenāriju. Iespējams, ka citi faktori ir sekmējuši progresu, par ko liecina *EPREL* dati. Lielāks uzsvars uz drošību un lielāks elektrotransportlīdzekļu īpatsvars uz ceļiem, iespējams, ir veicinājis rites pretestības uzlabojumus[(22)].

Lai gan rites pretestība, saķere ar slapju ceļu un troksnis ir savstarpēji saistīti parametri, ir iespējams vienlaikus uzlabot visus trīs parametrus. 2025. gadā vairāki ražotāji piedāvāja A klases riepas attiecībā uz visiem trim parametriem.



(22) Kravas automobiļiem formula autoparka CO_2 emisiju aprēķināšanai saskaņā ar *EURO IV* tiesību aktiem ietver oriģinālā aprīkojuma riepu rites pretestības koeficientu (dīzeļdegvielas kravas automobiļiem riepu rites pretestība rada 30–40 % no enerģijas patēriņa). Elektriskajos kravas automobiļos šis īpatsvars ir lielāks, jo tiem ir augsta elektromotoru efektivitāte.

C1 2015		Rites pretestība						
		A	B	C	D	E		
Saķere ar slapju ceļu	A	0,0 %	0,5 %	2,0 %	2,3 %	0,0 %	4,8 %	
	B	0,0 %	1,9 %	**19,8 %**	**11,6 %**	0,7 %	34,0 %	
	C	0,0 %	0,5 %	**21,0 %**	**22,5 %**	2,5 %	46,6 %	
	D	0,0 %	0,1 %	2,6 %	**9,6 %**	0,7 %	12,9 %	
	E	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,8 %	0,7 %	1,7 %	
		0,0 %	3,0 %	45,7 %	46,7 %	4,6 %		

C1 2020		Rites pretestība						
		A	B	C	D	E		
Saķere ar slapju ceļu	A	0,7 %	1,7 %	**7,5 %**	2,9 %	0,0 %	12,8 %	
	B	1,4 %	2,4 %	**18,9 %**	**16,4 %**	0,9 %	40,0 %	
	C	0,1 %	0,7 %	**11,2 %**	**23,6 %**	0,5 %	36,1 %	
	D	0,0 %	0,2 %	1,4 %	**6,6 %**	0,5 %	8,7 %	
	E	0,0 %	0,3 %	0,7 %	0,3 %	1,2 %	2,4 %	
		2,2 %	5,3 %	39,6 %	49,8 %	3,2 %		

C1 2024		Rites pretestība						
		A	B	C	D	E		
Saķere ar slapju ceļu	A	1,1 %	**5,1 %**	**9,5 %**	3,6 %	0,0 %	19,4 %	
	B	2,2 %	**6,6 %**	**24,9 %**	**7,7 %**	0,6 %	42,1 %	
	C	0,3 %	1,3 %	**17,6 %**	**7,5 %**	0,4 %	27,2 %	
	D	0,2 %	0,6 %	3,7 %	4,9 %	0,5 %	9,9 %	
	E	0,0 %	0,1 %	1,1 %	0,1 %	0,1 %	1,4 %	
		3,9 %	13,8 %	56,8 %	23,9 %	1,6 %		

7. attēls. C1 riepu rites pretestības un saķeres ar slapju ceļu izmaiņas.

7. attēls ilustrē, kā pēdējo desmit gadu laikā ir mainījusies rites pretestība un saķere ar slapju ceļu. Tabulās attēlots riepu modeļu relatīvais īpatsvars 2015., 2020. un 2024. gadā

katrā parametru kombinācijā.

Ir redzama šajā periodā tirgū laisto modeļu virzība uz augšējo kreiso stūri, vienlaikus uzlabojoties rites pretestībai un saķerei ar slapju ceļu. Lielākais segments, ko 2015. un 2020. gadā veido D klases rites pretestības un C klases saķeres ar slapju ceļu kombinācija, 2024. gadā ir kļuvis par attiecīgi uz C un B klašu kombināciju.

5. DELEĢĒTIE AKTI

RMR 13. pants pilnvaro Komisiju pieņemt deleģētos aktus, lai:

- ieviestu jaunas informācijas prasības atjaunotām riepām;
- ietvertu parametrus vai informācijas prasības attiecībā uz riepu nodilumu un nobraukumu;
- pielāgotu citus aspektus tehnoloģiskajam progresam.

5.1. Atjaunotas riepas

Atjaunotas riepas ir nolietotas riepas, kas tiek atjaunotas ar jaunu protektoru, aizstājot nolietoto protektoru, lai tās varētu lietot otru vai pat trešo periodu. Protektoru atjaunošana samazina izmantoto materiālu un enerģijas daudzumu, kā arī ar tiem saistītās SEG emisijas par gandrīz divām trešdaļām. 2022. gadā trīs nozares organizācijas – *ETRMA, ETRTO* un *BIPAVER* – iesniedza Komisijai priekšlikumu marķēt atjaunotas C3 klases riepas[23] . Komisija veica provizorisku tehnisko pētījumu un sāka sagatavot priekšlikuma analītisko pamatu. Ir notikusi apspriešanās ar ieinteresētajām personām, un darbs turpinās.

5.2. Nodilums un nobraukums

Kā minēts 3. nodaļā un kā izriet no divām patērētāju aptaujām vairākās valstīs, riepu potenciālā lietderīgās izmantošanas laika (jeb "nobraukuma") rādītājs palielinātu klientu interesi par riepu marķējumu: kopā ar rites pretestību tas ir ekonomisko ietaupījumu rādītājs, kas potenciāli kompensē maiņas riepu sākotnējās iegādes augstākas izmaksas. Vēl nesen nebija pieejama piemērota testēšanas metode riepu nodiluma un nobraukuma mērīšanai, tāpēc Komisija nevarēja rīkoties, lai ieviestu informācijas prasības (kā noteikts saskaņā ar 13. panta 3. punktu).

Īpaši izveidotajā ANO EEK Riepu nodiluma darba grupā (*TF-TA*) notiek darbs[24], lai noteiktu nodiluma testēšanas metodes C1, C2 un C3 klases riepām. ANO EEK C1 klases riepu nodiluma tests[25] ietver divas metodikas: autotransporta konvoja metode, ko izmanto ierobežotos meteoroloģiskos un klimatiskajos apstākļos, un iekštelpu cilindra metode[26]. Pirmais tests ietver 8000 km uz atklātiem koplietošanas ceļiem[27]. Darbs pie C2 un C3 klases riepām turpinās, un 2027. gadā ir gaidāmi secinājumi par C2 klases riepām un vēlāk – par C3 klases riepām.

([23]) Tiktu izmantota tāda pati metode kā jaunām riepām.

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

([25]) *GRBP* 83, (*WP.29/GRBP*) Trokšņa un riepu darba grupa (83. sesija) | ANO EEK ir Transportlīdzekļu noteikumu harmonizācijas pasaules foruma pakārtotā struktūra.

([26]) Ātrāka, atkārtojamāka un mazāk piesārņojoša iekštelpu metode, kas līdzīga rites pretestības mērīšanai izmantotajiem testiem un ietaupa vairāku mēnešu darbu riepu ražotājiem, kuri ievieš jaunus riepu veidus.

([27]) 25 % pilsētu, 25 % reģionālo ceļu un 35 % automaģistrāļu trīs temperatūras līmeņos no 5 °C līdz 25 °C. Uz konvoju balstīts tests TUI rada atkārtojamības un pieejamības problēmas.

Komisija ir mudinājusi *TA-TF* izstrādāt ar riepu nodilumu saistītu rādītāju, lai novērtētu nobraukuma potenciālu [28], jo līdz šim darbība ir bijusi vērsta tikai uz nodiluma minimālo prasību noteikšanu. Tikmēr "Euro 7" regulā ir noteikta robežvērtība C1 klases riepām.

1. tabula. Obligāto nodiluma robežvērtību grafiks saskaņā ar "Euro 7" (Regula (ES) 2024/1257).

Piemērojamā prasība	C1 klases riepas	C2 klases riepas	C3 klases riepas
Jauni riepu modeļi no:	2028. gada 1. jūlija	2030. gada 1. aprīļa	2032. gada 1. aprīļa
Visi riepu modeļi no:	2030. gada 1. jūlija	2032. gada 1. aprīļa	2034. gada 1. aprīļa
Tirgū esoši neatbilstīgi modeļiem līdz:	2032. gada 30. jūnijam	2034. gada 31. martam	2036. gada 31. martam

5.3. Citi aspekti

Lai marķētu atjaunotas riepas, būtu jāgroza vairāki RMR pielikumi. Turklāt RMR trūkst arī skaidrības un detalizētu prasību attiecībā uz dažiem aspektiem (lielākā marķējumā ievietots mazāks marķējums, publiskie parametri, atbilstības dokumentācija). Tas rada nenoteiktību piegādātājiem un gan riepu, gan transportlīdzekļu tirgotājiem un sarežģī atbilstības panākšanu[29]. Lielākā daļa problēmu tiktu atrisinātas, saskaņojot tiesību aktus par marķētiem energopatēriņu ietekmējošiem produktiem.

6. TIRGUS UZRAUDZĪBA UN IZPILDES PANĀKŠANA

Regulā (EK) Nr. 765/2008[30] ir noteikta procedūra atbilstības verifikācijai, ko valstu tirgus uzraudzības iestādes (TUI) veic attiecībā uz riepu marķējumu, un pārrobežu tirgus uzraudzībai. Ar Regulu (ES) 2019/1020[31] par tirgus uzraudzību un produktu atbilstību tika grozīta Regula (EK) Nr. 765/2008, paplašinot tās darbības jomu un saskaņojot definīcijas un akreditācijas noteikumus testēšanas iestādēm.

Turklāt RMR nosaka konkrētus pienākumus piegādātājiem (ražotājiem, importētājiem un pilnvarotajiem pārstāvjiem) un tirgotājiem vai izplatītājiem, tai skaitā pienākumu

([28]) ANO EEK Noteikumi Nr. 117 tiks grozīti, lai iekļautu nodiluma robežvērtības. Tādējādi dati par nodiluma līmeni un protektora zudumu kļūst par daļu no tipa apstiprinājuma dokumentācijas. Ja riepu ražotāju deklarācijā, izmantojot tipa apstiprinājuma dokumentāciju par nodiluma testēšanas rezultātiem, tiktu iekļauts arī protektora dziļuma zudums, varētu kļūt iespējams noteikt nominālo nobraukumu.

([29]) Maza formāta marķējums nav pieejams izmantošanai riepu katalogos, kur aptuveni 20 rindas katrā lappusē apraksta katru riepu, vai transportlīdzekļu piedāvājumos, kur riepu marķējums aizņem 10 reizes vairāk vietas, nekā vieta, kas izmantota transportlīdzekļa aprakstam un tā opcijām. Tas, ka nav norāžu par to, kādi parametri, kas vajadzīgi, lai nošķirtu tāda paša izmēra riepas, ir jāievada *EPREL*, kavē taksonomijas vai jebkādu *DNSH* kritēriju piemērošanu.

([30]) Regula (EK) Nr. 765/2008, ar ko nosaka akreditācijas un tirgus uzraudzības prasības attiecībā uz produktu tirdzniecību.

([31]) Regula (ES) 2019/1020 par tirgus uzraudzību un produktu atbilstību.

sadarboties ar tirgus uzraudzības iestādēm un neatbilstības gadījumā nekavējoties rīkoties. Interneta mitināšanas pakalpojumu sniedzējiem ir noteiktas īpašas prasības.

Riepas ir sarežģīti, drošībai būtiski izstrādājumi. Lai novērtētu riepu kvalitāti un atbilstību, ir vajadzīgas īpašas prasmes un speciālās zināšanas. Lai pārbaudītu veiktspēju, TUI ir vajadzīgs specializēts, dārgs aprīkojums un īpašas testa vietas vai trases.

Lielāko daļu veiktspējas un atbilstības testu TUI pašlaik veic ierīcēm (ledusskapjiem, veļas mazgājamām mašīnām, spuldzēm), un tikai dažām no tām ir īpašas zināšanas un pieredze riepu jomā. Daudzās valstīs atbilstības kontrolei ir piešķirti tikai nelieli cilvēkresursi un finanšu resursi, un tāpēc lielākā daļa veic tikai formālo aspektu kontroli. Turklāt aptuveni pusē dalībvalstu marķēšanas un tipa apstiprināšanas kompetences ir sadalītas starp dažādām iestādēm, un koordinācija starp tām ir neliela vai tās nav vispār, lai gan izmantotās testēšanas iekārtas un procedūras ir vienādas.

Vairākas dalībvalstis veic kontroles, un tajās ir augsts neatbilstības līmenis. Īrija *ICSMS* ziņoja par 36 riepu modeļu rezultātiem[32] ; tā konstatēja, ka tikai 33 % riepu modeļu 2024. gadā un 51 % riepu modeļu 2025. gadā atbilda prasībām. Vācija ziņoja par 60 testēto riepu modeļu rezultātiem; tā konstatēja, ka 37 % riepu modeļu 2023. gadā un 58 % riepu modeļu 2024. gadā bija atbilstīgi. Valstu TUI parasti veic tirgus uzraudzību, izmantojot uz risku balstītu pieeju, kas nozīmē, ka konstatētie neatbilstības rādītāji ne vienmēr ir reprezentatīvi attiecībā uz tirgus vidējiem rādītājiem. Tomēr *JRC* veikto testu dati arī liecina par ļoti augstiem neatbilstību rādītājiem. Attiecībā uz riepām, ko ieved ES tirgū, muitas kontrole pie ES ārējām robežām joprojām ir bijusi ierobežota, un attiecīgi neatbilstības gadījumu atklāšanas līmenis bija zems.

Saskaņā ar RMR dalībvalstīm ir pienākums paredzēt noteikumus par iedarbīgām, samērīgām un atturošām sankcijām, kā arī izveidot izpildes mehānismus attiecībā uz regulas pārkāpumiem un līdz 2021. gada 1. maijam paziņot Komisijai par minētajiem noteikumiem. Paziņoto sankciju saraksts ir publicēts energoefektīvu produktu portālā[33].

6.1. Tipa apstiprinājums salīdzinājumā ar riepu marķēšanu

Tipa apstiprinājumu neveic katram riepu modelim, bet tikai "riepu saimes" līmenī un izmantojot "vissliktākā gadījuma" scenāriju katram regulētajam parametram. Piemēram, attiecībā uz rites pretestību to riepu gadījumā, kurām ir vienāds protektora raksts, bet atšķirīga platuma un augstuma attiecība, par vissliktākā gadījuma reprezentatīvo riepu uzskata riepu ar viszemāko slodzes indeksu un vislielāko platuma un augstuma attiecību. Tas nozīmē, ka no 10 vai 20 vienas saimes riepām ar vienādu protektora rakstu tikai vienai riepai tiek testēta rites pretestība, vēl vienai – saķere ar slapju ceļu un, iespējams, vēl citai – troksnis.

Attiecībā uz riepu marķēšanu katrs riepu saimes elements principā tiek testēts, izmantojot to pašu testēšanas metodi.

Tas nozīmē, ka atbilstības kontrolei un marķējumā norādītās klases verifikācijai (ja vien tā nav tāda pati kā vissliktākais gadījums) ir vajadzīga īpaša konkrētās riepas testēšana, un tā nevar paļauties uz visas saimes tipa apstiprinājuma testa rezultātiem.

(32) Tirgus uzraudzības informācijas un saziņas sistēma.

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

6.2. ES atbalsts TUI

Energoefektivitātes prasībām atbilstoši produkti 4 (*EEPLIANT4*) ir ES līdzfinansēta saskaņota darbība, kas tiek īstenota saskaņā ar programmu *LIFE*, kas ir ES finansēšanas instruments vides un klimata pasākumiem. *EEPLIANT4* ietver riepu darba paketi, saskaņā ar kuru tiks veiktas RMR atbilstības pārbaudes. Piedalās tikai četras TUI: Kipra, Igaunija, Nīderlande un Portugāle, ko koordinē *PROSAFE*[34].

Projekts	Programma	Darbības laiks	ES ieguldījums
MSTyr15	Eiropas Komisijas programma "Apvārsnis 2020"	2016–2019	1 854 673 EUR
EEPLIANT4	*LIFE*	2024–2029	7 999 999 EUR

3. tabula ES atbalsts Riepu marķēšanas regulas īstenošanai un ar to saistītajai tirgus uzraudzībai

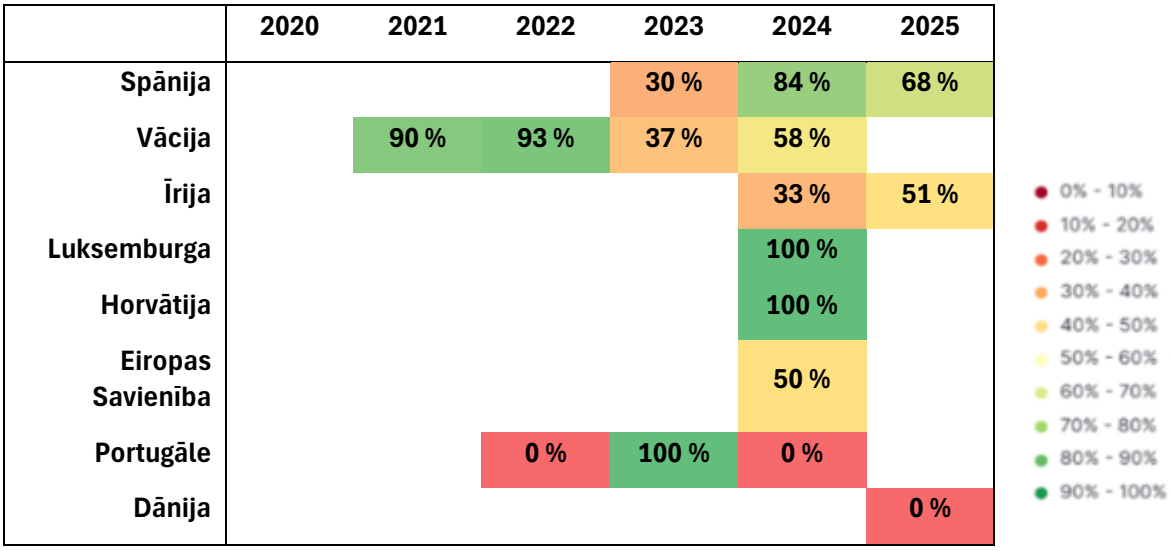
Komisija arī atbalsta TUI darbības, izmantojot:

- divreiz gadā notiekošās sanāksmes un atbalstu TUI, izmantojot Administratīvās sadarbības (*AdCo*) ekspertu grupu riepu marķēšanas jautājumos – tirgus uzraudzības administratīvā sadarbību;
- Eiropas produktu atbilstības tīkls saskaņā ar Tirgus uzraudzības regulu (TUR);
- *EPREL* un *ICSMS* integrāciju;
- *ICSMS* ir iekļauta "drošības klauzula", kas ļauj tirgus uzraudzības iestādēm apmainīties ar informāciju par izstrādājumiem, kuri rada risku.

TUR 34. panta 4. punktā dalībvalstīm ir noteikts pienākums ziņot par padziļinātām atbilstības pārbaudēm. Līdz 2025. gada rudenim *ICSMS* datubāzē bija uzskaitītas 230 padziļinātas RMR pārbaudes. 8. attēlā ir norādīti rezultāti pa dalībvalstīm. Dalībvalstis, kas nav norādītas tabulā, *ICSMS* neziņoja par pārbaudēm.

Piecās no paziņotajām RMR pārbaudēm tika konstatētas riepas, kas rada nopietnu risku, un 16 pārbaudēs – augstu risku. Korekcijas pasākumi ietvēra brīdinājumus (14), rīkojumus izņemt modeli no tirgus (2) un aizliegumu (2). Citi pasākumi ietvēra *EPREL* izmaiņas (1) un marķējuma izmaiņas (1). Bieži vien par korekcijas pasākumu netiek ziņots.

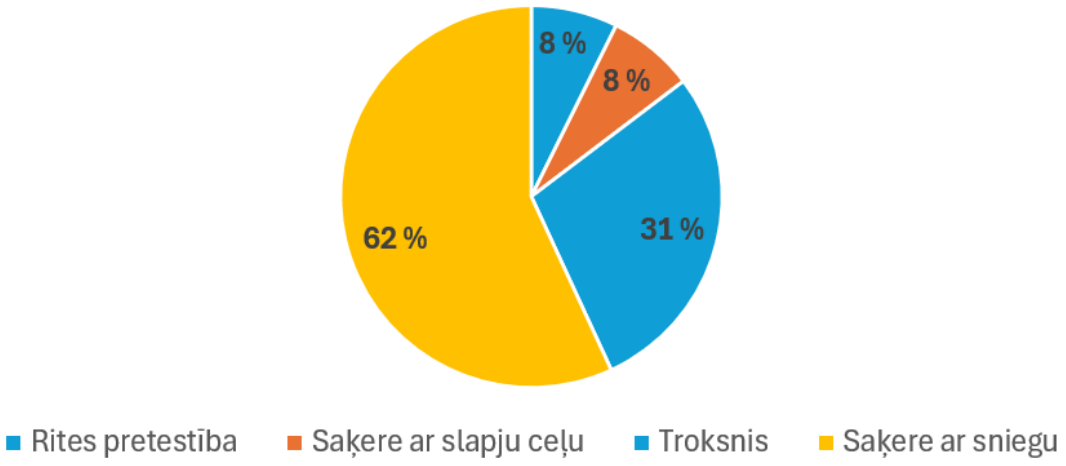
(34) https://prosafe.org/, TUI koordinācijas konsorcijs.



8. attēls. Pārskats par RMR atbilstības pārbaudi, ICSMS. "Eiropas Savienība" attiecas uz Komisijas JRC ziņojumiem. Liela procentuālā daļa (zaļais ēnojums) nozīmē, ka modeļi tika atzīti par atbilstīgiem.

6.3. Komisijas loma tirgus uzraudzībā

Riepu testēšana ir tehniski sarežģīta un, šķiet, nav dalībvalstu prioritāte. Nepietiekama informācija par atbilstību *EPREL*, liels modeļu skaits, augstas testēšanas izmaksas (no 1000 EUR līdz 10 000 EUR par vienību), grūtības uzkrāt speciālās zināšanas, laboratoriju spēju trūkums, atšķirīgs pienākumu sadalījums starp valstu struktūrām dalībvalstīs un koordinācijas trūkums veicina nepietiekamu kontroli, augstu neatbilstības līmeni un, iespējams, ar to saistīto patērētāju un izplatītāju neuzticēšanos (sk. aptaujas konstatējumus par to, ka trūkst uzticēšanās riepu marķējumam, jo tā pamatā ir pašdeklarācija). 1. attēlā ir parādīti pārsteidzoši neatbilstības rādītāji attiecībā uz *JRC* 2021.–2024. gadā testētajām riepām.



9. attēls. JRC konstatējumi par neatbilstībām laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam (prezentācija *AdCo* sanāksmē 2025. gada 1. aprīlī Isprā).

Būtu lietderīgi, ja Komisija vairāk iesaistītos. Šāda stratēģija attiecībā uz transportlīdzekļu drošību tiek īstenota kopš 2020. gada. Lai gan šajā jomā galvenā loma ir dalībvalstīm un tās veic uzraudzības testēšanu, Komisija nodrošina otro kontroles līmeni un veic

neatkarīgus testus. Komisija ir pilnvarota[35] testēt transportlīdzekļus un to detaļas, piemērot administratīvus naudas sodus tieši ražotājiem un pieprasīt atsaukšanu visā ES[36]. Riepu tipa apstiprināšana ir Komisijas kompetencē, bet riepu marķēšana – nav. Pašlaik tiek organizētas ES līmeņa testēšanas kampaņas, lai novērtētu ES tirgū pārdoto riepu atbilstību, papildinot valstu kontroles un novēršot nepilnības gadījumos, kad valstu spējas var būt ierobežotas[37]. Centralizēta un koordinēta pieeja, kas ietvertu arī marķējumu, radītu sinerģijas un garantētu objektivitāti bez interešu konflikta[38]. Turklāt marķēšanas atbilstības pārbaužu papildu izmaksas būtu minimālas, jo to pamatā ir tie paši testi, kas prasīti ANO EEK Noteikumos Nr. 117.

7. IESPĒJAMA TREŠĀS PERSONAS VEIKTA VERIFIKĀCIJA UN TESTĒŠANA

Komisija ir mēģinājusi novērtēt izmaksas un ieguvumus saistībā ar obligātu un neatkarīgu trešās personas veiktu riepas marķējumā sniegtās informācijas verifikāciju, ņemot vērā iegūto pieredzi attiecībā uz plašāku ietvaru, kas noteikts Regulā (EK) Nr. 661/2009.

Trešās personas veikta verifikācija var palīdzēt kompensēt TUI budžeta, laboratoriju, personāla, koordinācijas un nepieciešamo prasmju trūkumu. Trešo personu izmantošana varētu nodrošināt piekļuvi mūsdienīgam laboratorijas aprīkojumam un specializētam personālam. Vairākas laboratorijas jau ir guvušas pieredzi plašākā tipa apstiprināšanas satvarā, kas paredzēts Regulā (ES) 2019/2144, un tās jau ir akreditētas veikt visas RMR paredzētās testēšanas darbības. Tomēr trešo personu veiktas testēšanas un sertifikācijas maksas var būt ievērojamas. Tabulā ir norādītas orientējošās cenas C1 klases riepu RMR parametru testēšanai laboratorijās, kas akreditētas saskaņā ar tiesību aktiem par riepu tipa apstiprināšanu.

4. tabula. C1 klases riepu trešās personas veiktas verifikācijas testēšanas izmaksas (par katru riepu)

Testēšanas procedūra – C1 klases riepas	**No**	**Līdz**
ECE Nr. 117 3. pielikums – troksnis	1100 EUR	2000 EUR
ECE Nr. 117 5. pielikums – saķere ar slapju ceļu	950 EUR	1500 EUR
ECE Nr. 117 6. pielikums (CR) – rites pretestība	650 EUR	1250 EUR
ECE Nr. 117 7. pielikums, 3 *PMSF* – veiktspēja sniegā	3200 EUR	5500 EUR
Kopā testēšanas procedūrai:	**5900 EUR**	**10 250 EUR**

Ir divas iespējas, kā mazināt šīs augstās trešo personu veiktās verifikācijas izmaksas.

(i) Izlases veida *ex post* pārbaudes, ko apmaksā publiskā sektora iestādes. Tas šķiet iespējams tikai tad, ja to koordinē ES līmenī.

([35]) Regulas (ES) 2018/858 9. pants.

([36]) Darbības pārskats ir pieejams vietnē https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC130606.

([37]) Ziņojums, kurā aprakstītas *JRC* veiktās darbības riepu jomā, ir pieejams šādā saitē: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC135546.

([38]) Valstu iestādes var nevēlēties nodrošināt atbilstību / piemērot sodus ražotājiem, kas iedibināti to teritorijā.

(ii) Piegādātājiem sistemātiski jāveic obligāta *ex ante* verifikācija attiecībā uz visām marķējumā deklarētajām parametru vērtībām, ja tās pārsniedz tās klases vērtības, kas līdzvērtīgas "vissliktākajam gadījumam", kā dokumentēts tipa apstiprinājuma sertifikātos[39]. Tas vienkārši nozīmētu testa ziņojumu izpaušanu, kas ražotājiem būtu jāveic, lai norādītu, ka klase ir labāka nekā "vissliktākais gadījums", kā dokumentēts tipa apstiprinājuma sertifikātos un kas jāaugšupielādē *EPREL*.

8. TESTĒŠANAS IEKĀRTU PIELĪDZINĀŠANA

Rites pretestības koeficientu (RPK), ko izmanto riepas energoefektivitātes klases novērtēšanai, mēra laboratorijā, izmantojot īpašu iekārtu. Lielākie ražotāji paši veic RPK testēšanu. Dažām neatkarīgām testēšanas laboratorijām ir arī savas iekārtas. Lai nodrošinātu atkārtojamus un konsekventus mērījumus, ir vajadzīga regulāra iekārtu kalibrēšana vai atkārtota koriģēšana. Dažas trešās valstis paļaujas uz centrālu struktūru, kas sniedz šo kalibrēšanas pakalpojumu[40]. Šādas centrālas ES struktūras nav. Tā vietā ir ieviesta "virtuālā atsauces iekārta" un procedūra, kas aprakstītas RMR V pielikumā. Reizi divos gados 11 iesaistītās laboratorijas veic resursietilpīgu secīgas testēšanas procesu, lai pielīdzinātu savas iekārtas un sniegtu atsauci[41].

Komisija varētu izstrādāt alternatīvu šim periodiskajam un apgrūtinošajam dažādu laboratoriju kopuma kalibrēšanas uzdevumam, izveidojot vienu fizisku references laboratoriju, iespējams, ar otru neatkarīgu laboratoriju virkni, kas sniedz pakalpojumus ražotājiem visā pasaulē. Šādas laboratorijas izmaksas varētu segt no maksām par kalibrēšanas pakalpojumiem. Jāatzīmē, ka RPK testēšanā izmantotās iekārtas ir tādas pašas kā tās, ko izmanto tipa apstiprināšanā. Izmantojot tās pašas iekārtas, tiek nodrošināts, ka marķējuma mērījumi ir labāk saskaņoti ar tipa apstiprinājuma mērījumiem, un tiek samazināta dubulta testēšana.

9. PROBLĒMAS, KAS APZINĀTAS ĪSTENOŠANAS LAIKĀ

Īstenošanas laikā ir konstatētas dažas ar RMR saistītas problēmas, no kurām lielāko daļu varētu risināt, grozot RMR pielikumus. Vispiemērotākie, kā arī iespējamie risinājumi ir izklāstīti turpmāk.

9.1. Reklāmas materiāli, katalogi, transportlīdzekļu piedāvājumi

RMR nav sniegta sīkāka informācija par katalogos, tiešsaistes veikalos, reklāmas materiālos vai transportlīdzekļu piedāvājumos iekļautā marķējuma formātu, izmēru un attēlošanas kārtību. Vienīgā prasība ir tāda, ka izmērs nedrīkst būt mazāks par 75 x 100 mm. Šis detalizācijas trūkums ir radījis juridisko nenoteiktību, no vienas puses, un plašu neatbilstību, no otras puses. Viens praktisks risinājums, kas paredzēts citu energomarķējuma deleģēto aktu īpašā pielikumā, ir iespēja izmantot vienkāršotu maza formāta marķējumu "klases bultiņas ar diapazonu" formā, iespējams, apvienojumā ar "lielākā marķējumā iekļauta mazāka marķējuma vizualizācijas mehānismu" tiešsaistes lapām. 10. attēls ilustrē to, kā šādu norādi varētu izmantot riepām.

([39]) Tipa apstiprinājums notiek "ražojumu saimes" līmenī, bet riepu marķējums ir riepu tipa līmenī (katram saimes loceklim).

([40]) Piemēram, ASV, Koreja un Japāna.

([41]) Laboratoriju saraksts ir publicēts Komisijas paziņojumā 2012/C 86/03. Atjauninājums ir paredzēts 2026. gadā.

10. attēls. Klases bultiņu piemēri kā pilna marķējuma alternatīva (katalogos, sarakstos, transportlīdzekļu piedāvājumos uz papīra vai saistībā ar "lielākā marķējumā ievietota mazāka marķējuma mehānismu tiešsaistes tirdzniecībā").

9.2. Nepietiekami *EPREL* parametri riepu atlasei

RMR III pielikumā ir uzskaitīti *EPREL* augšupielādējamie dati: apraksts ir ļoti vispārīgs, un daži būtiski parametri nav minēti, tāpēc publiski pieejamā informācija nav pietiekama svarīgiem reālās izmantošanas scenārijiem[(42)]. Lielāko daļu trūkstošo parametru vērtību *EPREL* var norādīt brīvprātīgi. Tas ierobežo *EPREL* izmantojamību, lai, piemēram, kravu pārvadājumu nozares autoparku pārvaldītāji izdarītu izvēli[(43)] vai lai transportlīdzekļu ražotāji izvēlētos oriģinālo aprīkojumu[(44)]. Visu riepu izvēlei būtisko parametru obligāta reģistrācija ļautu klientiem izdarīt šādu izvēli un labāk izmantot marķējuma potenciālu panākt ietaupījumus, pilnībā izmantojot digitalizāciju un *EPREL*. Turklāt ES taksonomijas kritērijiem atbilstošu riepu identificēšana nebūtu intuitīva. Šo situāciju var labot īpaša filtra funkcija.

9.3. Nepietiekama informācija atbilstības pārbaužu veikšanai

RMR VI pielikumā ir uzskaitīta informācija par *EPREL* atbilstības daļu. Saraksts ir vispārīgs, un praksē tas ir šķērslis efektīvai atbilstības kontrolei, it īpaši tajās valstīs, kurās atbildība par tipa apstiprināšanu un riepu marķēšanu ir nodalīta. Šī problēma tiktu risināta, saskaņojot *EPREL* riepu marķējumā iekļaujamo parametru formātu ar energomarķējumā izmantoto parametru formātu. Skaidrības trūkums izraisa arī atšķirīgas interpretācijas un ievērojamu slogu TUI, kurām ir jāpieprasa dokumentācija no piegādātāja tā vietā, lai to atrastu *EPREL*. Tā kā katrs riepu grupas elements principā ir jātestē, ja vien marķējumā norādītā klase neatbilst "sliktākā gadījuma scenārijam", testa ziņojumu pieejamība ļautu vienkāršot atbilstības kontroles darbību, samazinot izmaksas un administratīvo slogu dalībvalstīm.

9.4. Ierobežots nodalījums veiktspējas klasēs

Riepu veiktspējas robežvērtības ir noteiktas ANO EEK noteikumos. Tos periodiski pārskata un atjaunina. Parasti atjauninātās prasības vispirms attiecas uz jauniem riepu veidiem, kuru tips apstiprināts pēc robežvērtību stāšanās spēkā, un pēc tam uz esošajiem riepu veidiem.

Tehnoloģiju attīstība ir ļāvusi noteikt stingrākas prasības tipa apstiprināšanas tiesību aktos, ar kuriem ir aizliegtas viszemāko klašu riepas. Tomēr RMR pārskatīšanā netika iekļauta kategoriju skalas atjaunināšana vai pielāgošana. Tā rezultātā visas riepas tagad atbilst tikai trim vai četrām rites pretestības un saķeres ar slapju ceļu klasēm. Šis šaurākais diapazons samazina klientu interesi par riepu marķējumu un piegādātāja motivāciju ieviest jauninājumus, lai atšķirtu savus izstrādājumus no konkurentu izstrādājumiem. Līdz

(42) Piemēram, kravas automobiļu riepu protektora konstrukcija mainās atkarībā no tā, kur riepas ir jāuzstāda, t. i., uz vadāmās, vilces vai brīvi ritošas ass (korpuss ir vienāds, vispārējā veiktspēja var ievērojami atšķirties).

(43) Riepu izvēle, ņemot vērā "ass novietojumu" vai "ekspluatācijas profilu", ir būtiska, jo tā ir saistīta ar protektora un korpusa konstrukciju un līdz ar to ar rites pretestību, troksni vai saķeres veiktspēju.

(44) Lai gan katrs ražotājs ievieš "konkursa" mehānismu, transportlīdzekļu nozare ir skaidri paudusi interesi par pilnīgu tirgus pārskatu, lai uzlabotu pielāgošanas prasības.

turpmākai skalas atjauninašanai šo problēmu varētu mazināt, pieprasot piegādātājiem *EPREL* publiskajā daļā ievadīt RPK un saķeres ar slapju ceļu indeksu (*WGI*), kas izmērīts vai aprēķināts, lai novērtētu klasi, kā tas jau tiek prasīts attiecībā uz troksni[45] , ļaujot profesionāliem pircējiem un citiem ieinteresētajiem lietotājiem nošķirt ražojumus vienā klasē, izmantojot *EPREL*.

10. SECINĀJUMS

Pārskatītā RMR kopš 2021. gada ir veicinājusi izmērāmus riepu veiktspējas uzlabojumus, it īpaši rites pretestības samazinājumu par 5,1 % un saķeres ar slapju ceļu uzlabojumu par 2,4 % C1 klases riepām salīdzinājumā ar ierastās darbības scenārija tendencēm. Līdzīgas tendences tika konstatētas C2 un C3 klases riepām. Šīm riepām rites pretestība ir uzlabojusies pat par 7,3 %. Tādējādi tirgus ir pārgājis uz augstākas veiktspējas riepām, un tagad ir pieejams vairāk modeļu, kas nodrošina visaugstākos visu parametru (A) rādītājus.

Tomēr patērētāju informētība par marķējumu un uzticēšanās tam joprojām ir ierobežota – daļēji nekonsekventas izpildes un paļaušanās uz pašdeklarāciju dēļ. Šķiet, ka tirgus uzraudzība nav dalībvalstu prioritāte, tai ir vajadzīgas specializētas zināšanas un instrumenti, to ir grūti veikt, un, ja tā tiek īstenota, tā atklāj augstus neatbilstības rādītājus. Tas liecina, ka ir jāstiprina koordinācija, resursi un speciālās zināšanas gan valstu, gan ES līmenī. Lai gan trešo personu veikta verifikācija un testēšana varētu mazināt dažus no pašreizējiem tirgus uzraudzības trūkumiem, tas radītu ievērojamas izmaksas. Pašreizējā testēšanas iekārtu pielīdzināšana ir apgrūtinoša, tāpat kā divreiz gadā veicamais darbs: viena references laboratorija, ko, iespējams, pārvalda Komisija (*JRC*), var vienkāršot procesu un nodrošināt lielāku stabilitāti, un izmaksas tiek atgūtas, tieši sniedzot pielīdzināšanas pakalpojumus. Iekārtas var izmantot gan marķējuma, gan R.117 atbilstības testēšanai.

EPREL ir vērtīgs instruments, taču tas, ka nav prasības obligāti aizpildīt attiecīgos datu laukus, ierobežo tā izmantojamību patērētājiem, autoparku pārvaldītājiem un iepircējiem. Tajā pašā laikā progresu nodiluma un nobraukuma marķēšanas jomā kavē standartizētu testēšanas metožu trūkums, lai gan ANO EEK notiekošais darbs varētu rast šīs problēmas risinājumus līdz 2027. gadam.

Visbeidzot, RMR īstenošana ir atklājusi papildu trūkumus, tai skaitā to, ka nav "lielākā marķējumā iekļauta mazāka" marķējuma mehānisma definīcijas. Riepu modeļu "sablīvēšanās" trīs labākajās klasēs attiecībā uz rites pretestību un it īpaši saķeri ar slapju ceļu, kā arī divās trokšņa emisiju veiktspējas klasēs mazina patērētāju interesi par riepu marķējumu.

Līdztekus šim ziņojumam iesniegtā *Omnibus* priekšlikuma grozījumu mērķis ir labāk novērst dažus no dažādajiem trūkumiem, vienlaikus, ja iespējams, vienkāršojot atbilstības panākšanu piegādātājiem un mazumtirgotājiem. Tajā pašā laikā dažus jautājumus (piemēram, tos, kas saistīti ar nobraukumu, nodilumu, protektora atjaunošanu, testēšanas iekārtu pielīdzināšanu un atbilstības verifikācijas testēšanu) var risināt tikai tad, ja ir pavirzījies uz priekšu papildu sagatavošanas darbs.

(45) Šādas RPK un *WGI* vērtības jebkurā gadījumā jau ir ievadītas *EPREL*, bet tikai attiecībā uz tehnisko dokumentāciju un to ir paveikuši tikai daži piegādātāji.