

Brüssel, 6. detsember 2019
(OR. en)

14640/19

Institutsioonidevaheline
dokument:
2018/0148(COD)

ENER 527
ENV 968
TRANS 559
CONSOM 327
CODEC 1707

I/A-PUNKTI MÄRKUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee (COREPER I)/nõukogu
Komisjoni dok nr:	9185/18 + ADD 1
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL), milles käsitletakse rehvide kütusesäästlikkuse ja muude näitajatega seotud märgistamist ning millega muudetakse määrust (EL) 2017/1369 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1222/2009 - Poliitiline kokkulepe

1. Komisjon võttis eespool nimetatud ettepaneku vastu 17. mail 2018 osana suuremast vähese CO₂-heitega transpordi (*Low Carbon Mobility*) meetmete paketist. Ettepanekuga tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1222/2009 rehvide kütusesäästlikkuse ja muude oluliste parameetrite märgistamise kohta¹ ja selle eesmärk on selgitada ja laiendada praeguse õigusraamistiku kohaldamisala.
2. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ning Regioonide Komiteega konsulteeriti ja ainult esimene organ esitas oma arvamuse 17. oktoobril 2018.

¹ ELT L 342, 22.12.2009.

3. Euroopa Parlament võttis oma esimese lugemise seisukoha vastu 26. märtsil 2019². Seejärel kinnitas seda seisukohta Euroopa Parlamendi uus koosseis ja raportööriks nimetati Henna Virkkunen (EPP - FI).
4. Pärast energeetika töörühma tasandil peetud arutelusid leppis nõukogu 4. märtsil 2019 kokku üldises lähenemisviisis³.
5. 10. oktoobril 2019 alustati läbirääkimisi Euroopa Parlamendiga. Eespool nimetatud ettepanekut käsitlev teine ja viimane mitteametlik kolmepoolne kohtumine toimus 13. novembril 2019 ning Euroopa Parlamendiga saavutati esialgne kokkulepe.
6. Alaliste esindajate komitee (COREPER I) analüüsis esialgset kompromissteksti, eesmärgiga saavutada kokkulepe 22. novembril 2019⁴.
7. Euroopa Parlamendi tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni (ITRE) esimees saatis 4. detsembril 2019 alaliste esindajate komitee (COREPER I) eesistujale kirja,⁵ milles märkis, et juhul kui nõukogu võtab kooskõlas sellele kirjale lisatud tekstiga vastu oma esimese lugemise seisukoha, soovib ta täiskogul võtta nõukogu seisukoht pärast õiguskeelelist kontrolli parlamendi teisel lugemisel muudatusteta vastu.
8. Euroopa Parlamendi esitatud kompromisstekst on identne alaliste esindajate komitee (COREPER I) poolt 22. novembril 2019 analüüsitud kompromisstekstiga ning see on edastatud dokumentidena 14152/19 ja 14152/19 COR 1.

² Dok T8-0230/2019.

³ Viide: dokument 6695/19.

⁴ Viide: dokumendid 14152/19 ja 14152/19 COR 1.

⁵ Viitenumber D(2019)43576.

9. Eespool toodut silmas pidades palutakse alaliste esindajate komiteel (COREPER I):

- kinnitada Euroopa Parlamendilt saadud kompromisstekst ning
- soovitada nõukogul kinnitada ühe oma eelseisva istungi päevakorra A-punktina lisas esitatud puhtas versioonis kajastatud poliitiline kokkulepe⁶.

Sellele etapile järgneb nõukogu seisukoha ametlik vastuvõtmine niipea, kui teksti õiguskeeleline viimistlemine on lõpetatud.

⁶ Pange tähele, et kõigi keeleversioonide ühtsuse tagamiseks on II lisa piltidele (st lehekülgedel 40–43) vajaduse korral lisatud nende joonistega kooskõlas olevad Rooma numbrid.

Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, milles käsitletakse rehvide kütusesäästlikkuse ja muude näitajatega seotud märgistamist ning millega muudetakse määrust (EL) 2017/1369 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1222/2009

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 114 ja artikli 194 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁽¹⁾,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

(1) Liit on võtnud kohustuse ehitada üles energialiit koos tulevikku suunatud kliimapoliitikaga. Kütusesäästlikkus on väga oluline element liidu kliima- ja energiapoliitika raamistikus aastani 2030 ning energianõudluse vähendamise võtmetegur.

(2) Komisjon hindas³ [...] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1222/2009⁴ tõhusust ning jõudis seisukohale, et selle sätteid on määruse tõhustamise eesmärgil vaja ajakohastada.

¹ ELT C [...], [...], lk [...].

² ELT C [...], [...], lk [...].

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. novembri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1222/2009 rehvide kütusesäästlikkuse ja muude oluliste parameetrite märgistamise kohta (ELT L 342, 22.12.2009, lk 46).

- (3) On asjakohane asendada määrus (EÜ) nr 1222/2009 uue määrusega, mis sisaldab 2011. aastal tehtud muudatusi ning millega muudetakse ja tõhustatakse mõningaid määruse (EÜ) nr 1222/2009 sätteid, et selgitada ja ajakohastada nende sätete sisu, võttes arvesse viimastel aastatel rehvide tehnoloogia valdkonnas saavutatud edu.
- (4) Transpordisektori arvele langeb kolmandik liidu energiatarbimisest. Maanteetransport tekitab ligikaudu 22 % liidu kasvuhoonegaaside koguheitest 2015. aastal. Rehvid mõjutavad sõidukite kütusekulu 20–30 % ulatuses peamiselt veeretakistuse tõttu. Seepärast võiks rehvide veeretakistuse vähendamine aidata muuta maanteetransporti tunduvalt kütusesäästlikumaks ja seega vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid ja transpordisektori CO₂-heidet.
- (4a) Maanteetranspordi CO₂-heite vähendamise probleemi lahendamiseks on asjakohane, et liikmesriigid pakuksid koostöös komisjoniga stiimuleid kütusesäästlike ja ohutute C1-, C2- ja C3-klassi rehvide jaoks uuendusliku tehnoloogilise protsessi väljatöötamiseks.
- (5) Rehve iseloomustavad mitu omavahel seotud näitajat. Ühe näitaja parandamine, näiteks veeretakistuse vähendamine, võib negatiivselt mõjutada teisi näitajaid, näiteks märjale teele vastavat haardevõimet, märjale teele vastava haardevõime parandamine võib aga suurendada rehvide sõidumüra. Rehvitootjaid tuleks innustada optimeerima kõiki näitajaid ja ületama juba saavutatud standardeid.

- (6) Kütusesäästlikud rehvid võivad olla kulutõhusad, sest kütusesääst enam kui kompenseerib rehvide kõrgema ostuhinna, mis tuleneb nende rehvide suurematest tootmiskuludest.
- (7) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 661/2009⁵ on sätestatud rehvide veeretakistuse miinimumnõuded. Tänu tehnoloogia arengule on võimalik vähendada rehvide veeretakistusest tulenevat energiakulu märkimisväärselt rohkem, kui on ette nähtud kõnealuste miinimumnõuetega. Maanteedtranspordi keskkonnamõju vähendamiseks on seega asjakohane ajakohastada rehvide märgistamise sätteid, et innustada lõppkasutajaid ostma kütusesäästlikumaid rehve, andes neile selle näitaja kohta ajakohastatud ja ühtlustatud teavet.
- (7a) Rehvide märgistuse täiustamine annab tarbijatele rohkem asjakohast ja võrreldavat teavet kütusesäästlikkuse, ohutuse ja müra kohta, mis aitab neil teha uusi rehve ostes kulutasuvaid ja keskkonnahoidlikke otsuseid.
- (8) Liikluspõlme on väga häiriv ja mõjub halvasti tervisele. Määruses (EÜ) nr 661/2009 on kehtestatud rehvide sõidumüra miinimumnõuded. Tänu tehnoloogia arengule on rehvide sõidumüra võimalik vähendada tunduvalt rohkem, kui on ette nähtud kõnealuste miinimumnõuetega. Liikluspõlme vähendamiseks on seega asjakohane ajakohastada märgistamise sätteid, et innustada lõppkasutajaid ostma parema sõidumüra näitajaga rehve, andes neile selle näitaja kohta ühtlustatud teavet.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmetike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid (ELT L 200, 31.7.2009, lk 1).

- (9) Ühtlustatud teabe esitamine rehvide sõidumüra kohta lihtsustab Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/49/EÜ⁶ raames ka liikluse müra vähendavate meetmete rakendamist ja aitab suurendada teadlikkust selle kohta, et rehvid mõjutavad liikluse müra.
- (10) Määrusega (EÜ) nr 661/2009 on samuti kehtestatud miinimumnõuded rehvide haardevõime kohta märjal teel. Tänu tehnoloogia arengule on võimalik parandada rehvide haardevõimet märjal teel tunduvalt rohkem, kui on ette nähtud kõnealuste miinimumnõuetega, ja seega vähendada pidurdusteed märjal teel. Liiklusohutuse suurendamiseks on seega asjakohane ajakohastada rehvide märgistamise sätteid, et innustada lõppkasutajaid ostma rehve, millel on parem haardevõime märjal teel, andes neile selle näitaja kohta ühtlustatud teavet.
- (11) Et tagada kooskõla rahvusvahelise raamistikuga, viidatakse määruses (EÜ) nr 661/2009 ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjale nr 117,⁷ milles on esitatud rehvide veeretakistuse, sõidumüra ning märjale teele vastava haardevõime ja lumeoludele vastava haardevõime mõõtmise meetodid.

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/49/EÜ, mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega (EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12).

⁷ ELT L 307, 23.11.2011, lk 3.

- (12) Märgisel tuleks esitada teave selliste rehvide toimivuse kohta, mis on spetsiaalselt ette nähtud kasutamiseks rasketes lume- ja jääoludes.

Teave lumeoludele vastava toimivuse kohta peaks põhinema ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjal nr 117 ja selles sisalduv mäe sümboli piktogramm peaks olema lisatud sellise rehvi märgisele, mis vastab kõnealuses eeskirjas sätestatud väikseimale lumeoluindeksile.

Teave jääoludele vastava toimivuse kohta peaks (pärast standardi ametlikku vastuvõtmist) põhinema ISO standardil 19447 ja jää piktogramm peaks olema lisatud sellise rehvi märgisele, mis vastab kõnealuses standardis sätestatud minimaalsetele jäähaardumise indeksi väärtustele. Kuni ISO standardi 19447 vastuvõtmiseni tuleks jääoludele vastavat toimivust hinnata usaldusväärsete, täpsete ja korratavate meetoditega, mille puhul võetakse arvesse üldtunnustatud tehnika taset. Jääoludele vastava toimivuse miinimumstandarditele vastaval rehvil peaks olema I lisas sätestatud jää piktogramm.

- (13) Rehvide kasutamisel esinev kulumine tekitab suurel hulgal keskkonnale ja inimeste tervisele kahjulikke plastiosakesi, mistõttu komisjoni teatistes „Euroopa strateegia plasti kohta ringmajanduses“⁸ mainitakse vajadust leida lahendus plastiosakeste soovimatule eraldumisele rehvidest, muu hulgas selliste teavitusmeetmete abil nagu rehvide märgistamine ja rehvide miinimumnõuete sätestamine. Rehvide kulumisega on seotud läbisõidu mõiste, st kui palju kilomeetreid rehvi vastu peab, enne kui see tuleb turvise kulumise tõttu välja vahetada. Lisaks rehvide ja turvise kulumisele sõltub rehvi kasutusiga reast teguritest nagu kulumiskindlus (mis hõlmab turvise koostist, mustrit ja struktuuri), teeolud, hooldus, rehvirõhk ja juhi sõidustiil.

⁸ COM(2018) 28 final.

- (13a) Praegu ei ole veel sobivat katsemeetodit rehvide kulumise ja läbisõidu mõõtmiseks. Seepärast peaks komisjon nõudma sellise meetodi väljatöötamist, mille juures tuleks täielikult arvesse võtta kõiki praegu olemasolevaid ja kavandatavaid rahvusvahelisi standardeid ja norme ning tööstusharu tehtud tööd.
- (14) Protekteeritud rehvidel on oluline osa raskeveokite rehvide turul. Protekteerimine pikendab nende rehvide kasutusiga ja aitab täita ringmajanduse eesmärke, näiteks vähendada jäätmekoguseid. Märgistamisnõuete kohaldamine selliste rehvide suhtes aitaks oluliselt energiat säästa. Kuna praegu ei ole sobivat katsemeetodit protekteeritud rehvide toimivuse mõõtmiseks, tuleks käesoleva määrusega ette näha nende edaspidine lisamine.
- (15) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2017/1369⁹ kohaselt sätestatud energiamärgist, millega liigitatakse tooted energiatarbimise järgi klassidesse „A“ kuni „G“, tunnustab liidu tarbijatest üle 85 % kui selget ja läbipaistvat teabevahendit ning sellest on saanud edukas energiatõhusamate toodete propageerija. Rehvimärgise kujundust tuleks võimalikult vähe muuta, kuid rehvi näitajate eripäraga tuleks arvestada.
- (16) Ühtse rehvimärgise kasutamine rehvi näitajate kohta võrreldava teabe andmiseks aitab tõenäoliselt mõjutada lõppkasutajaid otsustama ohutumate, pikka aega kestvate, vaiksemate ja kütusesäästlikumate rehvide kasuks. Tõenäoliselt innustab see omakorda rehvitootjaid optimeerima rehvi näitajaid, mis aitaks muuta rehvide tarbimist ja tootmist kestlikumaks.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2017. aasta määrus (EL) 2017/1369, millega kehtestatakse energiamärgistuse raamistik ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2010/30/EL (ELT L 198, 28.7.2017, lk 1).

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2017. aasta määrus (EL) 2017/1369, millega kehtestatakse energiamärgistuse raamistik ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2010/30/EL (ELT L 198, 28.7.2017, lk 1).

- (17) Lõpptarbijad, sealhulgas need, kes ostavad vahetusrehve, ja uutele sõidukitele rehvide ostjad, aga ka sõidukiparkide haldajad ja transpordiettevõtjad, on huvitatud täpsema teabe saamisest rehvide kütusesäästlikkuse ja muude näitajate kohta, sest neil on raske võrrelda eri rehvimärke, kui puudub märgistamissüsteem ja ühtlustatud katsetamiskord. Seepärast on asjakohane nõuda, et kõik sõidukitele paigaldatud rehvid oleksid märgistatud.
- (18) Praegu on nõutud sõiduautode rehvide (C1-klassi rehvid) ja kaubikute rehvide (C2-klassi rehvid) märgistamine, kuid mitte raskeveokite rehvide (C3-klassi rehvid) märgistamine. C3-klassi rehvide korral on kütusetarbimine ja aastas läbisõidetud kilomeetrite arv suurem kui C1- ja C2-klassi rehvide puhul, seega on võimalik märkimisväärselt vähendada raskeveokite kütusekulu ja kasvuhoonegaaside heidet. Seega peaks C3-klassi rehvid käesoleva määruse kohaldamisalasse lisama.
- (19) C3-klassi rehvide täielik lisamine käesoleva määruse kohaldamisalasse on samuti kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega 2018/956,¹⁰ mis käsitleb uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seiret ja aruandlust, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega .../...,¹¹ mis käsitleb uute raskeveokite CO₂-heite norme.
- (20) Paljud lõppkasutajad teevad rehvide ostmise otsuse ilma rehvi nägemata, nii ei näe nad ka rehvil olevat märgist. Sellistel juhtudel tuleb märgist lõppkasutajale enne ostuotsuse tegemist näidata. Märgise kujutamine müügikohas müüdavatel rehvidel ja tehnilistes tutvustusmaterjalides peaks aitama tagada, et nii turustajad kui ka võimalikud lõppkasutajad saavad ühtlustatud teavet rehvide näitajate kohta ostuotsuse tegemise kohas ja ajal.

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. juuni 2018. aasta määrus (EL) 2018/956 uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta (ELT L 173, 9.7.2018, lk 1).

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus .../..., millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid ja muudetakse määrust (EÜ) nr 595/2009 (ELT L ...).

- (21) Mõned lõppkasutajad teevad rehviostuotsuse enne müügikohta saabumist või ostavad rehve postimüügi teel või internetist. Selleks et ka need lõppkasutajad saaksid teha teadliku otsuse muu hulgas rehvide kütusesäästlikkust, märjale teele vastavat haardevõimet ja sõidumüra käsitleva ühtlustatud teabe põhjal, tuleks rehvimärgiseid kasutada kõigis tehnilistes tutvustusmaterjalides ja teatavat tüüpi rehvide visuaalreklaamides, sealhulgas interneti kaudu kättesaadavates materjalides. Kui visuaalreklaamid puudutavad mitte üksnes konkreetset rehvitüüpi, vaid kogu rehvitüüpkonda, ei pea rehvimärgist näitama.
- (22) Võimalikele lõppkasutajatele tuleks anda teavet, mis selgitab rehvimärgise iga elementi ja selle tähtsust. See teave tuleks esitada kõigis tehnilistes tutvustusmaterjalides, näiteks tarnijate veebisaitidel, kuid mitte visuaalreklaamides. Tehniliste tutvustusmaterjalide hulka ei tohiks lugeda reklaamimist reklaamtulpadel, ajalehtedes, ajakirjades ning raadio- ja teleaadetes.

(22a) Võttes arvesse rehvide müügi suurenemist internetimüügi platvormide kaudu otse tarnijalt ostmise asemel, peaksid veebimajutusteenuse osutajad vastutama selle eest, et tarnija esitatud märgist oleks võimalik kuvada toote hinna lähedal. Nad peaksid turustajat sellest kohustusest teavitama, kuid ei peaks vastutama märgisel ja tootekirjelduses esitatud teabe täpsuse ega sisu eest. Käesoleva määrusega veebimajutusteenuse pakkujatele kehtestatud kohustused peaksid piirduma sellega, mis on mõistlik, ning need ei tohiks tähendada üldist kohustust jälgida teavet, mida nad talletavad, või otsida aktiivselt fakte või asjaolusid, mis viitavad tegevustele, mis ei vasta käesoleva määruse nõuetele. Vastavalt direktiivi 2000/31/EÜ (elektroonilise kaubanduse kohta) artikli 14 lõikele 1 peaksid veebimajutusteenuse pakkujad siiski juhul, kui nad soovivad kasutada selles sättes ette nähtud vastutusest vabastamist, kiiresti kõrvaldama teabe, mida nad talletavad oma teenuste saajate taotlusel ja mis ei vasta käesolevas määruses sätestatud nõuetele (nt puuduvad, mittetäielikud või ebaõiged märgised või tootekirjeldused), või blokeerima sellele juurdepääsu, niipea kui nad saavad sellisest teabest teada või saavad näiteks seoses kahju hüvitamise nõuetega sellest teada, näiteks saades konkreetset teavet turujärelevalveasutuselt. Tarnija suhtes, kes müüb tooteid otse lõppkasutajatele oma veebisaidi kaudu, kehtivad turustajapoolse kaugmüügiga seotud kohustused.

- (23) Kütusesäästlikkust, märjale teeale vastavat haardevõimet, sõidumüra ja muid näitajaid tuleks mõõta usaldusväärsete, täpsete ja korratavate meetoditega, milles võetakse arvesse üldtunnustatud ajakohaseid mõõtmis- ja arvutusmeetodeid. Sellised meetodid peaksid niipalju kui võimalik kajastama keskmise tarbija käitumist ning olema töökindlad, et vältida nii tahtlikku kui ka tahtmatut kõrvalehoidmist. Rehvide märgistus peaks kajastama võrreldavaid tulemusi tegelikus kasutuses, võttes arvesse piiranguid, mis tulenevad vajadusest kasutada usaldusväärseid, täpseid ja korratavaid laborikatseid, et lõppkasutajad saaksid rehve võrrelda ja tootjatel oleks võimalik vähendada katsetamise maksumust.
- (23a) Juhul, kui neil on piisavalt põhjust arvata, et tarnija ei ole taganud märgisel esitatud teabe täpsust, ning selleks, et suurendada tarbijate usaldust, peaksid määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 37 määratletud riiklikud ametiasutused kontrollima, kas märgisel esitatud veeretakistusklass, märjale teeale vastava haardevõime ja sõidumüra klassid ning muid näitajaid kajastavad sümbolid vastavad tarnija poolt katsetulemuste ja arvutuste põhjal esitatud dokumentidele. Kõnealused kontrollid võib teha tüübikinnitusprotsessi käigus ning see ei nõua tingimata rehvi füüsilist katsetamist.
- (24) Rehvide märgistamist puudutavate nõuete täitmine tarnijate, hulgimüüjate ja teiste turustajate poolt on väga oluline, et tagada neile liidus ühetaolised tingimused. Seepärast peaksid liikmesriigid jälgima nõuete täitmist turujärelevalve kaudu ning tehes korrapäraseid järelkontrolle kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 2019/1020¹².

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1020 turujärelevalve ja toodete vastavuse kohta ning millega muudetakse direktiivi 2004/42/EÜ ja määruseid (EÜ) nr 765/2008 ja (EL) nr 305/2011 (ELT L 169, 25.6.2019).

(25) Nõuetele vastavuse kontrollimise lihtsustamiseks ja selleks, et anda lõppkasutajatele kasulik vahend ning pakkuda turustajatele alternatiivseid võimalusi tootekirjelduste saamiseks, tuleks rehvid kanda määruse (EL) 2017/1369 alusel loodud toodete andmebaasi. Kõnealust määrust tuleks seetõttu vastavalt muuta.

(26) Ilma et see piiraks liikmesriikide turujärelevalvekohustusi või tarnijate kohustust kontrollida toote vastavust, peaksid tarnijad tegema toote nõuetele vastavust käsitleva nõutava teabe elektrooniliselt kättesaadavaks toodete andmebaasis.

Tarbijate ja turustajate jaoks asjakohane teave tuleks teha avalikult kättesaadavaks toodete andmebaasi avalikus osas. Kõnealune teave tuleks teha kättesaadavaks avatud andmetena, et anda mobiilirakenduste ja teiste võrdlusvahendite arendajatele võimalus seda kasutada.

Lihtsat ja vahetut juurdepääsu toodete andmebaasi avalikule osale tuleks hõlbustada kasutajatele suunatud vahenditega, näiteks trükitud märgisel esitatava dünaamilise ruutkoodiga (QR-kood).

(26a) Toodete andmebaasi nõuetele vastavuse osa suhtes tuleks kohaldada rangeid andmekaitseenorme. Nõuetele vastavuse osas sisalduvad tehnilise dokumentatsiooni konkreetsed nõutud osad tuleks teha kättesaadavaks nii turujärelevalveasutustele kui ka komisjonile. Kui teatud tehniline teave on nii tundlik, et seda ei oleks asjakohane lisada tehnilise dokumentatsiooni hulka, peaks turujärelevalveasutustele jääma õigus saada vajaduse korral kõnealusele teabele juurdepääs kooskõlas tarnijate koostöökohustusega või tarnijate poolt toodete andmebaasi vabatahtlikult üles laaditud tehnilise dokumentatsiooni täiendavate osade kaudu.

- (27) Selleks et lõpptarbijad saaksid usaldada rehvimärgiseid, ei tohiks muud märgised, mis neid jäljendavad, olla lubatud. Lisaks ei tohiks lubada samal põhjusel täiendavaid märgiseid, tähiseid, sümboleid või silte, mis võiksid tõenäoliselt lõppkasutajaid eksitada või segadusse ajada seoses rehvide märgistusel kasutatavate näitajatega.
- (28) Käesoleva määru ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide sätete rikkumise suhtes kohaldatavad karistused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
- (29) Energiatõhususe, kliimamuutuste leevendamise, liiklusohutuse ja keskkonnakaitse edendamiseks peaks liikmesriikidel olema võimalus luua stiimuleid energiatõhusate ja ohutute rehvide kasutamiseks. Liikmesriikidel on õigus otsustada selliste stiimulite laadi üle. Kõnealused stiimulid peaksid vastama liidu riigiabi eeskirjadele ega tohiks endast kujutada põhjendamatuid turutõkkeid. Käesolev määrus ei piira selliste stiimulitega seoses ELi toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaselt tulevikus tehtavate riigiabimenetluste tulemusi.
- (30) Selleks et muuta rehvimärgise sisu ja vormi, kehtestada nõuded protekteeritud rehvide, kulumise ja läbisõidu kohta ning kohandada lisasid vastavalt teaduse ja tehnika arengule, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et seda tehtaks kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega¹³. Selleks et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, peaksid Euroopa Parlament ja nõukogu saama kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nendel ekspertidel peaks olema pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

¹³ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

(30a) Kui on olemas usaldusväärne, täpne ja korratav meetod läbisõidu ja kulumise katsetamiseks ja mõõtmiseks, peaks komisjon hindama, kas on võimalik lisada rehvimärgisele teavet läbisõidu ja kulumise kohta. Kui komisjon esitab delegeeritud õigusakti läbisõidu ja kulumist käsitleva teabe lisamiseks, peaks ta seda hinnangut arvesse võtma ning tegema sobivate katsemeetodite väljatöötamisel tihedat koostööd tööstuse, asjaomaste standardiorganisatsioonide, nagu CEN, UNECE või ISO, ja muude sidusrühmade huvide esindajatega.

Läbisõitu ja kulumist käsitlev teave peaks olema ühemõtteline ja see ei tohi halvendada märgise kui terviku mõistetavust ja tõhusust lõppkasutajate jaoks. Selline teave aitaks ka lõpptarbijatel teha teadliku valiku seoses rehvide, nende kasutusea ja plastiosakeste soovimatu eraldumisega, mis omakorda aitaks kaitsta keskkonda, ja ühtlasi lubaks see tarbijatel hinnata rehvide kasutuskulusid pikema aja jooksul.

(31) Rehve, mis on turule viidud enne käesoleva määruse nõuete kohaldamist, ei tuleks uuesti märgistada.

(32a) Märgise suurus peaks jääma selliseks, nagu on sätestatud määruhes (EÜ) nr 1222/2009. Märgis peaks sisaldama teavet haardevõime kohta lume- ja jääoludes ning QR-koodi.

(33) Komisjon peaks käesolevat määrust hindama. Vastavalt 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppe artiklile 22 peaks nimetatud hindamine tuginema sellistele kriteeriumitele nagu tõhusus, tulemuslikkus, asjakohasus, sidusus ja lisaväärtus ning moodustama aluse võimalike tulevaste meetmete mõju hindamisele.

(34) Käesoleva määruse eesmärki [...], milleks on maanteedtranspordi ohutuse, keskkonna- ja majandusliku tõhususe suurendamine sel teel, et antakse lõppkasutajatele teavet, mis võimaldab neil valida kütusesäästlikumaid, ohutumaid ja vähem müra tekitavaid rehve, ei saa liikmesriigid piisavalt saavutada, kuna see nõuab ühtlustatud teavet lõppkasutajate jaoks, küll aga saab seda ühtlustatud õigusraamistiku ja tootjatele võrdsete võimaluste loomise vajadusest tulenevalt paremini saavutada liidu tasandil, mistõttu võib liit võtta meetmeid kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega, nagu on sätestatud Euroopa Liidu lepingu artiklis 5. Määrus on sobiv õigusakt, sest sellega kehtestatakse selged ja üksikasjalikud õigusnormid, mis takistavad liikmesriikidel neid erinevalt üle võtta, ja seega tagatakse suurem ühtlus kogu liidus. Ühtlustatud õigusraamistik liidu, mitte liikmesriikide tasandil vähendab tarnijate kulusid ning tagab võrdsed võimalused ja kaupade vaba liikumise siseturul. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(35) Määrus (EÜ) nr 1222/2009 tuleks seepärast kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Eesmärk ja reguleerimisese

1. Käesoleva määruse eesmärk on suurendada madala müratasemega, kütusesäästlike, pikka aega kestvate ja ohutute rehvide edendamise abil ohutust, tervise kaitset ning maanteetranspordi majanduslikku tasuvust ja keskkonnasäästlikkust.
2. Määrusega kehtestatakse raamistik märgistamise abil ühtlustatud teabe andmiseks rehvide näitajate kohta, et võimaldada lõppkasutajatel teha rehvide ostmisel teadlik valik.

Artikkel 2

Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse turule lastavate C1-, C2- ja C3-klassi rehvide suhtes.

Protekteeritud rehvidele esitatavaid nõudeid kohaldatakse siis, kui on olemas sobiv katsemeetod selliste rehvide toimivuse mõõtmiseks vastavalt artiklile 12.

3. Käesolevat määrust ei kohaldata järgneva suhtes:

- a) professionaalsed maastikurehvid;
- b) rehvid, mis on ette nähtud paigaldamiseks üksnes nendele sõidukitele, mis on esmakordselt registreeritud enne 1. oktoobrit 1990;
- c) ajutiselt kasutatavad T-tüüpi varurehvid;
- d) rehvid, mille nimikiirus on alla 80 km/h;
- e) rehvid, mille velje nimiläbimõõt ei ületa 254 mm või on vähemalt 635 mm;
- f) rehvid, mis on varustatud veomadusi parandavate lisaelementidega, nt naastrehvid;
- g) rehvid, mis on ette nähtud paigaldamiseks üksnes võidusõiduks kasutatavatele sõidukitele;
- ga) kasutatud rehvid, välja arvatud juhul, kui need on imporditud kolmandast riigist.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (1) „C1-, C2- ja C3-klassi rehvid“ – määruse (EÜ) nr 661/2009 artiklis 8 määratletud rehviklasside rehvid;
- (2) „protekteeritud rehvi“ – kasutatud rehvi, mille kulunud turvis on taastatud uue materjaliga;
- (3) „ajutiselt kasutatav T-tüüpi varurehvi“ – ajutiseks kasutamiseks ettenähtud varurehvi, mis on sobiv kasutamiseks standard- või tugevdatud rehvi suurema rehvirõhuga;
- (3a) „professionaalsed maastikurehvid“ – eriotstarbeliste rehvide alarühma kuuluvad rehvid, mida kasutatakse peamiselt rasketes maastikutingimustes;

- (4) „märgis“ – graafiline diagramm kas trükitud või elektroonilisel kujul, sealhulgas kleebise vormis, mis sisaldab sümboleid, et teavitada lõpptarbijaid rehvide või rehvipartii toimivusest võrreldes I lisa sätetatud näitajatega;
- (5) „müügikoht“ – rehvide esitlemise või ladustamise ja müümise koht, sh autosalongid, kus lõppkasutajatele müüakse rehve, mis ei ole sõidukitele paigaldatud;
- (6) „tehnilised tutvustusmaterjalid“ – trükitud või elektrooniline dokumentatsioon, mida toodab tarnija lisaks reklaamile ja mis sisaldab vähemalt V lisa sätetatud tehnilist teavet;
- (7) „tootekirjeldus“ – standardne trükitud või elektroonilises vormis dokument, mis sisaldab IV lisa sätetatud teavet;
- (8) „tehniline dokumentatsioon“ – dokumentatsioon, mis võimaldab turujärelevalveasutustel hinnata rehvi märgise ja tootekirjelduse täpsust, sealhulgas VIIa lisa punktis 2 sätetatud teavet;
- (9) „toodete andmebaas“ – määruse (EL) 1369/2017 kohaselt rajatud andmekogu, mis koosneb klientidele mõeldud avalikust osast, kus rehvide üksikute näitajate teave on juurdepääsetavuse tagamiseks elektrooniliselt kättesaadav veebiportaalist, ja nõuetele vastavuse osast, koos selgelt sätetatud juurdepääsetavus- ja turvanõuetega;

- (10) „kaugmüük“ – müügi-, rendi- või järelmaksuga müügi pakkumine posti teel, kataloogide, interneti või telefonimüügi kaudu või muul viisil, mille puhul ei saa eeldada, et potentsiaalne lõpptarbija esitletavat rehvi näeks;
- (11) „tootja“ – füüsiline või juriidiline isik, kes valmistab toote või kes laseb toote projekteerida või valmistada ja kes laseb selle toote turule oma nime või kaubamärgi all;
- (12) „importija“ – liidus asuv füüsiline või juriidiline isik, kes laseb liidu turule kolmandast riigist pärit toote;
- (13) „volitatud esindaja“ – liidus asuv füüsiline või juriidiline isik, kes on saanud tootjalt kirjaliku volituse tegutseda tema nimel seoses kindlaksmääratud ülesannetega;
- (14) „tarnija“ – liidus asuv tootja, sellise tootja volitatud esindaja, kelle asukoht ei ole liidus, või importija, kes laseb toote liidu turule;
- (15) „turustaja“ – tarneahelas osalev füüsiline või juriidiline isik, kes ei ole tarnija ja kes teeb toote turul kättesaadavaks;
- (16) „turul kättesaadavaks tegemine“ – toote tasu eest või tasuta tarnimine liidu turule kaubandustegevuse käigus kas turustamiseks või kasutamiseks;

- (17) „turule laskmine“ – toote esmakordne liidu turul kättesaadavaks tegemine;
- (18) „lõppkasutaja“ – tarbija, sõidukipargi haldaja või maanteetranspordiettevõtja, kes ostab või kavatseb osta rehve;
- (19) „näitaja“ – rehvi omadus, mis rehvi kasutamisel mõjutab märkimisväärselt keskkonda, liiklusohutust või tervist, nt läbisõit, kulumine, veeretakistus, märjale teele vastav haardevõime, sõidumüra, haardevõime lumeoludes ja haardevõime jääoludes;
- (20) „rehvitüüp“ – rehvi versioon, mille kõikide ühikute puhul on märgisel samad tehnilised näitajad ning millel on sama tootekirjeldus ning tüübitähis;
- (21) „lubatud hälve“ – turujärelevalveasutuste poolt või nende nimel teostatud kontrollkatsete suurim lubatud mõõtmis- ja arvutustulemuste hälve võrreldes deklareeritud või avaldatud parameetrite väärtustega, kajastades laboritevaheliste katsetulemuste erinevuste hälvet;
- (22 uus) „rehvitüübi tähis“ – tavaliselt tähtnumbriline kood, mis eristab konkreetset rehvitüüpi teistest sama kaubamärgiga või sama tarnija nimega tüüpidest;
- (23 uus) „võrdväärne rehvitüüp“ – rehvitüüp, millel on samad märgise seisukohast olulised tehnilised näitajad ja sama tootekirjeldus kui mõnel teisel rehvitüübil, kuid mille sama tarnija on turule lasknud erineva rehvitüübi tähisega.

Rehvide tarnijate kohustused

1. Tarnijad tagavad, et turule lastavatele C1-, C2- ja C3-klassi rehvidele lisatakse tasuta:
 - a) iga üksikrehvi puhul II lisa kohane kleeibise kujul märgis, millel esitatakse teave ja klass iga I lisa sätetatud rehvi näitaja kohta ning IV lisa kohane tootekirjeldus; või
 - b) iga ühest või mitmest ühesugusest rehvist partii kohta II lisa kohane trükitud märgis, millel esitatakse teave ja klass iga I lisa sätetatud rehvi näitaja kohta ning IV lisa kohane tootekirjeldus.
2. Kaugmüügi teel müüdavate või müügiks pakutavate rehvide puhul peavad tarnijad tagama, et märgis kuvatakse toote hinna lähedal ning et tootekirjeldus on kättesaadav füüsilisel kujul, sealhulgas lõppkasutaja nõudmise korral.

Internetis müüdavate või müügiks pakutavate rehvide puhul võivad tarnijad teha märgise kättesaadavaks konkreetse rehvitüübi jaoks pesastatud aknas.

Tarnijad tagavad, et igas teatavat tüüpi rehvi visuaalreklaamis kujutatakse märgist. Kui reklaamis esitatakse hind, tuleb märgis esitada hinna lähedal.

Internetis toimuva visuaalse reklaami puhul võivad tarnijad teha märgise kättesaadavaks pesastatud aknas.

4. Tarnijad tagavad, et kõigis teatavat tüüpi rehvi tehnilistes tutvustusmaterjalides esitatakse rehvi märgis ja et need vastavad V lisa nõuetele.
5. Tarnijad esitavad määruse 2018/858 artikli 3 punktis 37 määratletud asjakohasele riiklikule ametiasutusele asjaomaste klasside määramiseks kasutatud väärtused ja toimivust käsitleva mis tahes lisateabe, mille nad esitavad kõnealuste rehvitüüpide märgisel vastavalt käesoleva määruse I lisale, ning käesoleva määruse II lisa kohase märgise. See teave esitatakse artikli 5 lõigete 1 ja 2 kohaselt asjakohasele riiklikule ametiasutusele enne kõnealuste rehvitüüpide turulelaskmist, et kõnealune asutus saaks kontrollida märgise täpsust.
6. Tarnijad tagavad, et nende märgistel ja tootekirjeldustes esitatud teave on täpne.
7. Tarnijad võivad teha VIIa lisa kohase tehnilise dokumentatsiooni kättesaadavaks muudele kui lõikes 5 osutatud liikmesriikide asutustele või taotluse korral asjaomastele riiklikele akrediteeritud asutustele.
8. Tarnijad teevad koostööd turujärelevalveasutustega ja võtavad enda algatusel või turujärelevalveasutuste nõudmisel viivitamata meetmeid sellistel juhtudel, kui rikutakse mingit käesolevas määruses ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides sätestatud nõuet, mis kuulub nende vastutusalasse.
9. Tarnijad ei tohi pakkuda ega esitada selliseid märgiseid, tähiseid, sümboleid või silte, mis ei vasta käesoleva määruse nõuetele, kui see võib lõppkasutajaid eksitada või segadusse ajada I lisas sätestatud näitajate osas.
10. Tarnijad ei tohi pakkuda ega esitada märgiseid, mis jälgendavad käesolevas määruses sätestatud märgist.

Artikkel 5

Rehvide tarnijate kohustused toodete andmebaasi osas

1. Alates 1. maist 2021 sisestavad tarnijad enne pärast nimetatud kuupäeva toodetud rehvi turule laskmist toodete andmebaasi VIIa lisas sätestatud teabe.
2. Rehvide puhul, mis on toodetud ajavahemikul [sisestada käesoleva määruse jõustumise kuupäev] kuni 30. aprillini 2021, sisestab tarnija toodete andmebaasi VIIa lisas sätestatud teabe hiljemalt 30. novembriks 2021.
- 2a. Kui rehvid on turule lastud enne [palun sisestada käesoleva määruse jõustumise kuupäev], võib tarnija sisestada toodete andmebaasi VIIa lisas sätestatud teabe.
3. Kuni veel toimub lõigetes 1 ja 2 sätestatud teabe sisestamine toodete andmebaasi, teeb tarnija pärast turujärelevalveasutuselt vastava taotluse saamist tehnilise dokumentatsiooni elektroonilisel kujul 10 tööpäeva jooksul kättesaadavaks, et seda saaks kontrollida.
- 3.a Kui tüübikinnitusasutus või turujärelevalveasutus peaks oma käesoleva määruse kohaste ülesannete täitmiseks vajama muud kui VIIa lisas sätestatud teavet, peab neil olema võimalik sellist teavet tarnijalt saada pärast taotluse esitamist.

4. Kui rehvis tehakse muudatusi, mis on märgise või tootekirjelduse seisukohast olulised, käsitatakse toodet uut tüüpi rehvinä. Tarnija teeb andmebaasi kande, kui teatavat tüüpi rehve ei lasta enam turule.
5. Pärast seda, kui teatavat tüüpi rehvi viimane ühik on turule lastud, säilitavad tarnijad toodete andmebaasi nõuetele vastavuse osas teavet selle rehvitüübi kohta viis aastat.

Artikkel 6

Rehvide turustajate kohustused

1. Turustajad tagavad, et
 - a) müügikohas on rehvidel märgis vastavalt II lisale sellise kleebise kujul, mille tarnija esitab kooskõlas artikli 4 lõike 1 punktiga a, mis on selgelt nähtaval kohal ja tervikuna loetav, ning et IV lisas sätestatud tootekirjeldus on kättesaadav, sealhulgas taotluse korral füüsilisel kujul; või
 - b) enne sellise rehvi müümist, mis kuulub ühest või mitmest ühesugusest rehvist koosnevasse partiisse, on artikli 4 lõike 1 punktis b osutatud märgis müügikohas rehvi vahetus läheduses lõppkasutajale selgelt nähtavalt esitatud ning et IV lisas ette nähtud tootekirjeldus on kättesaadav.

2. Turustajad tagavad, et igas teatavat tüüpi rehvi visuaalreklaamis kujutatakse märgist. Konkreetse rehvitüübi veebireklaami puhul võivad turustajad teha märgise kättesaadavaks, kuvades selle pesastatud aknas.
3. Turustajad tagavad, et kõigis teatavat tüüpi rehvi tehnilistes tutvustusmaterjalides esitatakse rehvimärgis ja et need vastavad V lisa nõuetele.
4. Turustajad tagavad, et kui müüdavad rehvid ei ole lõppkasutajatele müügi ajal nähtavad, esitavad nad lõppkasutajale enne müüki märgise koopia.
5. Turustajad tagavad, et iga paberipõhise kaugmüügi korral on märgis nähtav ning lõppkasutajal on kas internetis vaba juurdepääs tootekirjeldusele või ta saab tellida tootekirjelduse väljatrüki.
6. Telefonimüügi kaudu toimuvat kaugmüüki kasutavad turustajad teavitavad lõppkasutajaid kindlasti näitajate klassidest märgisel ning teavitavad lõppkasutajaid, et neil on juurdepääs märgisele ja tootekirjeldusele, kasutades vaba juurdepääsuga veebisaiti või tellides trükitud koopia.
7. Internetis otse müüdavate rehvide puhul peavad turustajad tagama, et märgis kuvatakse toote hinna lähedal ning tootekirjeldus on kättesaadav. Märgise suurus peab olema selline, et see on selgelt nähtav ning loetav ning selle mõõtude suhe peab olema sama, mis II lisa punktis 2.1 esitatud kirjelduses.

Turustajad võivad teatavat tüüpi rehvi osas teha märgise kättesaadavaks, kuvades selle pesastatud aknas.

Artikkel 7

Sõidukite tarnijate ja turustajate kohustused

Kui lõppkasutaja soovib omandada uue sõiduki, esitavad sõidukite tarnijad ja turustajad lõppkasutajale enne müüki sõidukiga koos pakutavate või sõidukile paigaldatud rehvide märgise ja asjaomased tehnilised tutvustusmaterjalid ning tagavad, et IV lisas ette nähtud tootekirjeldus on kättesaadav.

Artikkel 7a

Veebimajutusteenuse osutajate kohustused

Kui direktiivi 2000/31/EÜ artiklis 14 osutatud veebimajutusteenuse osutaja lubab müüa rehve oma veebisaidi kaudu, võimaldab teenuseosutaja kuvada tarnija esitatud märgise ja tootekirjelduse toodete väljapaneku süsteemis ning teavitab turustajat kohustusest need nähtavaks teha.

Artikkel 8

Katse- ja mõõtmismeetodid

Teave, mida tuleb esitada vastavalt artiklite 4, 6 ja 7 kohaselt märgisel esitatavate näitajate kohta, hangitakse vastavalt I lisas osutatud katsemeetoditele ning VI lisas osutatud laborite kooskõlastusmenetlusele.

Artikkel 9

Kontrollimenetlus

Liikmesriigid hindavad iga I lisas sätestatud näitaja kohta esitatud klasside vastavust kooskõlas VII lisas sätestatud kontrollimenetlusega.

Liikmesriikide kohustused

1. Liikmesriigid ei tohi takistada käesoleva määrusega kooskõlas olevate rehvide turule laskmist ega kasutusele võtmist oma territooriumil.
2. Liikmesriigid ei tohi kehtestada stiimuleid I lisa A osas käsitletud kütusesäästlikkuse ja B osas käsitletud märjale teele vastava haardevõimega seoses B-klassist madalamasse klassi kuuluvate rehvide puhul. Käesoleva määruse kohaldamisel ei peeta stiimuliteks maksustamisega fiskaalmeetmeid.
- 2a Ilma et see piiraks määruse (EL) 2019/1020 kohaldamist, kui määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 37 määratletud asjakohasel riiklikul ametiasutusel on piisavalt põhjust arvata, et tarnija ei ole taganud märgisel esitatud teabe täpsust vastavalt artikli 4 lõikele 6, kontrollib ta, et klassid ja muu märgisel esitatud toimivust käsitlev teave vastavad tarnija poolt vastavalt artikli 4 lõikele 5 esitatud näitajatele ja dokumentatsioonile.
- 2b Määruse (EL) 2019/1020 kohaselt tagavad liikmesriigid, et riiklikud turujärelevalveasutused kehtestavad käesoleva määruse nõuete järgimiseks müügikohtade regulaarse ja pistelise kontrollimise korra.
3. Liikmesriigid kehtestavad õigusnormid karistuste ja nende täitmise tagamise mehhanismide kohta, mida kohaldatakse käesoleva määruse või vastavate delegeeritud õigusaktide sätete rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada kõnealuste normide rakendamine. Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
4. Liikmesriigid teavitavad komisjoni hiljemalt 1. maiks 2021 lõikes 3 osutatud õigusnormidest ja meetmetest, millest ei ole veel teatatud, ning teavitavad komisjoni viivitamata kõikidest nende hilisematest muudatustest.

Artikkel 11

Liidu turujärelevalve ja liidu turule sisenevate toodete kontrollimine

1. Käesoleva määrusega ja selle alusel vastu võetud asjakohaste delegeeritud õigusaktidega hõlmatud rehvide suhtes kohaldatakse [määruse (EÜ) nr 765/2008 artikleid 16–29 või järgimise ja täitmise tagamise määrust (ettepanek COM(2017) 795)].
2. Komisjon innustab ja toetab rehvide märgistamise turujärelevalvega seotud koostööd ja teabevahetust nende liikmesriikide asutuste vahel, kes vastutavad turujärelevalve või liidu turule sisenevate rehvide kontrollimise eest, ning nimetatud asutuste ja komisjoni vahel, eelkõige kaasates senisest enam turujärelevalvealase halduskoostöö eksperdirühma.
3. [Määruse (EÜ) nr 765/2008 artikli 13 või järgimise ja täitmise tagamise määruse (ettepanek COM(2017) 795)] kohaselt koostatud liikmesriikide üldistes turujärelevalveprogrammides tuleb esitada meetmed, millega tagatakse käesoleva määruse tulemuslik jõustamine.
4. Turujärelevalveasutused võivad käesoleva määruse või selle alusel vastu võetud asjaomaste delegeeritud õigusaktide mittejärgimise korral tarnijatelt sisse nõuda dokumentide kontrollimisest ja toote füüsilisest katsetamisest tulenevad kulud.

Delegeeritud õigusaktid

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 13 vastu delegeeritud õigusakte, et:

- a) muuta II lisa seoses märgise sisu ja vormiga;
- b) muuta I lisa D ja E osa ning II, IV, V, VI, VII ja VIIa lisa, kohandades tehnika arenguga seal sätestatud väärtusi, arvutusmeetodeid ja nõudeid.

Hiljemalt ... [kaks aastat pärast käesoleva määruse jõustumist] võtab komisjon kooskõlas artikliga 13 vastu käesolevat määrust täiendavad delegeeritud õigusaktid, millega (sobiva ja kasutuskõlbliku meetodi olemasolu korral) kehtestatakse protekteeritud rehvide osas uued nõuded lisades esitatavale teabele.

Komisjonil on samuti õigus võtta kooskõlas artikliga 13 vastu delegeeritud õigusakte, et lisada läbisõidu ja kulumise parameetreid või teabele esitatavaid nõudeid, niipea kui Euroopa või rahvusvahelised standardiorganisatsioonid saavad kasutada usaldusväärseid, täpseid ja korratavaid meetodeid läbisõidu ja kulumise testimiseks ja mõõtmiseks ning eeldusel, et täidetud on järgmised tingimused:

- a) komisjon on teostanud põhjaliku mõju hindamise ja
- b) komisjon on asjaomaste sidusrühmadega nõuetekohaselt konsulteerinud.

Kui see on asjakohane, küsib komisjon delegeeritud õigusaktide väljatöötamise käigus konkreetsete rehvide märgiste kujunduse ja sisu kohta arvamust liidu tarbijate esindajate rühmadelt, tagamaks, et märgised on selgelt arusaadavad, ning avaldab tulemused.

Artikkel 13

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 12 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [palun sisestada käesoleva määruse jõustumise kuupäev]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. 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.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 12 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 12 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavastegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 14

Hindamine ja aruandlus

Hiljemalt 1. juuniks 2025 korraldab komisjon käesoleva määruse hindamise ning esitab sellekohase aruande Euroopa Parlamendile, nõukogule ning Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele.

Kõnealuses aruandes hinnatakse, 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 osaline, kes kontrollib märgisel esitatud teavet, võttes ka arvesse kogemusi määruse (EÜ) nr 661/2009 pakutavas laiemas raamistikus.

Artikkel 15

Määruse (EL) 2017/1369 muutmine

Määruse (EL) 2017/1369 artikli 12 lõike 2 punkt a asendatakse järgmisega:

„a) aidata turujärelevalveasutustel täita oma ülesandeid, mis tulenevad käesolevast määrusest ja asjakohastest delegeeritud õigusaktidest, hõlmates muu hulgas ka nende jõustamist, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EL) .../... [...]“.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... määrus (EL) .../..., milles käsitletakse rehvide kütusesäästlikkuse ja muude näitajatega seotud märgistamist ning millega muudetakse määrust (EL) 2017/1369 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1222/2009 (ELT L ...).

Artikkel 16

Määruse (EÜ) nr 1222/2009 kehtetuks tunnistamine

Määrus (EÜ) nr 2009/1222 tunnistatakse kehtetuks alates 1. maist 2021.

Viiteid kehtetuks tunnistatud määrusele käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ja loetakse vastavalt VIII lisa vastavustabelile.

Artikkel 17

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 1. maist 2021.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel

president

Nõukogu nimel

eesistuja

KOLMEPOOLSETE LÄBIRÄÄKIMISTE KÄIGUS KOKKU LEPITUD KOMPROMISSID LISADE KOHTA

I LISA

Rehvide näitajate määramine katseliselt ja mõõtmise teel ning näitajate klassifitseerimine

A osa. Kütusesäästlikkuse klassid ja veeretakistustegur

Kütusesäästlikkuse klass esitatakse märgisel ja määratakse veeretakistusteguri (RRC, N/kN) alusel vastavalt allpool täpsustatud klassidele A–E; veeretakistustegurit mõõdetakse kooskõlas ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 6. lisaga ja selle edasiste muudatustega ning kooskõlastatakse VI lisas esitatud menetluse abil.

Kui rehvitüüp on heaks kiidetud kasutamiseks rohkem kui ühe rehviklassi (nt C1 ja C2) puhul, tuleb kõnealuse rehvitüübi kütusesäästlikkuse klassi määramisel kasutada skaalat, mida kohaldatakse kõrgema rehviklassi suhtes (nt C2, mitte C1).

C1-klassi rehvid		C2-klassi rehvid		C3-klassi rehvid	
RRC, N/kN	Kütuse-säästlikkuse klass	RRC, N/kN	Kütuse-säästlikkuse klass	RRC, N/kN	Kütuse-säästlikkuse klass
$RRC \leq 6,5$	A	$RRC \leq 5,5$	A	$RRC \leq 4,0$	A
$6,6 \leq RRC \leq 7,7$	B	$5,6 \leq RRC \leq 6,7$	B	$4,1 \leq RRC \leq 5,0$	B
$7,8 \leq RRC \leq 9,0$	C	$6,8 \leq RRC \leq 8,0$	C	$5,1 \leq RRC \leq 6,0$	C
$9,1 \leq RRC \leq 10,5$	D	$8,1 \leq RRC \leq 9,0$	D	$6,1 \leq RRC \leq 7,0$	D
$RRC \geq 10,6$	E	$RRC \geq 9,1$	E	$RRC \geq 7,1$	E

B osa. Märjale teele vastava haardevõime klassid

1. C1-klassi rehvide märjale teele vastava haardevõime klass määratakse ja esitatakse määrgise märjale teele vastava haardevõime indeksi (G) alusel vastavalt allpool esitatud tabelis täpsustatud klassidele A–E; märjale teele vastava haardevõime indeks arvutatakse kooskõlas punktiga 2 ja seda mõõdetakse kooskõlas ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 5. lisaga.

2. Märjale teele vastava haardevõime indeksi (G) arvutamine

$$G = G(T) - 0,03$$

kus:

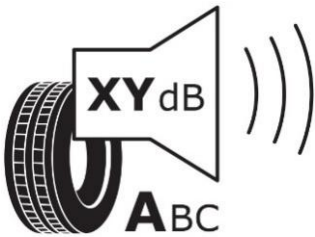
$G(T)$ on kandidaatrehvi märjale teele vastava haardevõime indeks mõõdetuna ühes katsetsükklis

C1-klassi rehvid		C2-klassi rehvid		C3-klassi rehvid	
G	Märjale teele vastava haardevõime klass	G	Märjale teele vastava haardevõime klass	G	Märjale teele vastava haardevõime klass
$1,55 \leq G$	A	$1,40 \leq G$	A	$1,25 \leq G$	A
$1,40 \leq G \leq 1,54$	B	$1,25 \leq G \leq 1,39$	B	$1,10 \leq G \leq 1,24$	B
$1,25 \leq G \leq 1,39$	C	$1,10 \leq G \leq 1,24$	C	$0,95 \leq G \leq 1,09$	C
$1,10 \leq G \leq 1,24$	D	$0,95 \leq G \leq 1,09$	D	$0,80 \leq G \leq 0,94$	D
$G \leq 1,09$	E	$G \leq 0,94$	E	$G \leq 0,79$	E

C osa. Rehvi sõidumüraklassid ja mõõtmistulemus

Rehvi sõidumüra mõõtmise tulemus (N , db(A)) esitatakse detsibellides ning arvutatakse kooskõlas ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 3. lisaga.

Rehvi sõidumüra klass määratakse määruse (EÜ) nr 661/2009 II lisa C osas sätestatud piirnormide (LV) alusel järgmiselt:

$N \leq LV - 3$	$LV - 3 < N \leq LV$	$N > LV$
		

D osa. Haardevõime lumeoludes

Haardevõimet lumeoludes katsetatakse vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 7. lisale.

Rehvi, mis vastab ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 117 sätestatud väikseimale lumeoludes haardevõime indeksi väärtusele, liigitatakse rasketes lumeoludes kasutatavaks rehviks ja tähistatakse sellekohase sümboliga märgisel.



E osa. Haardevõime jääoludes

Haardevõimet jääoludes katsetatakse, kasutades usaldusväärseid, täpseid ja korratavaid meetodeid, sealhulgas vajaduse korral rahvusvahelisi standardeid, millega võetakse arvesse üldtunnustatud tehnika taset.

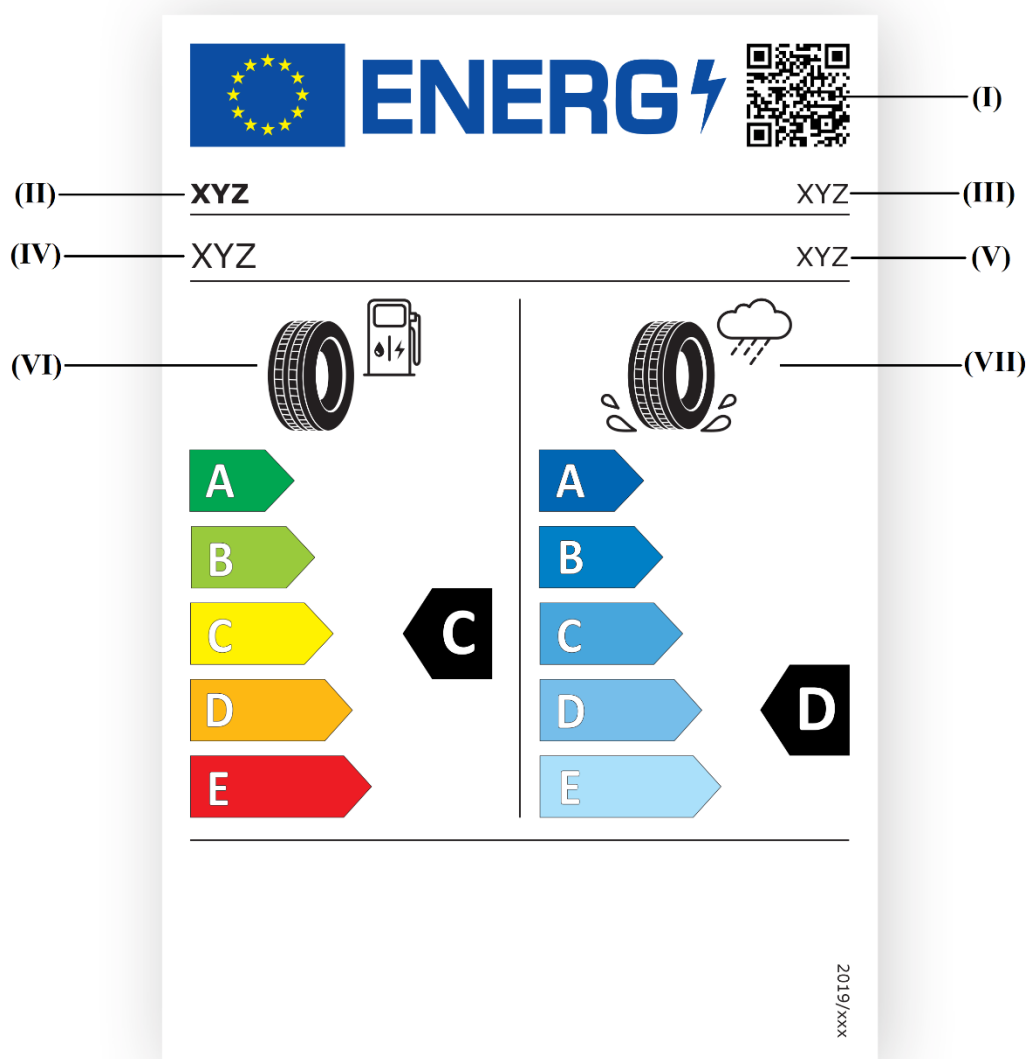
Rehvi, mis vastab asjakohasele väikseimale jääoludes haardevõime indeksi väärtusele, liigitatakse jääoludes kasutatavaks talverehviks ja tähistatakse sellekohase piktogrammiga märgisel.



II LISA
Märgise vorm

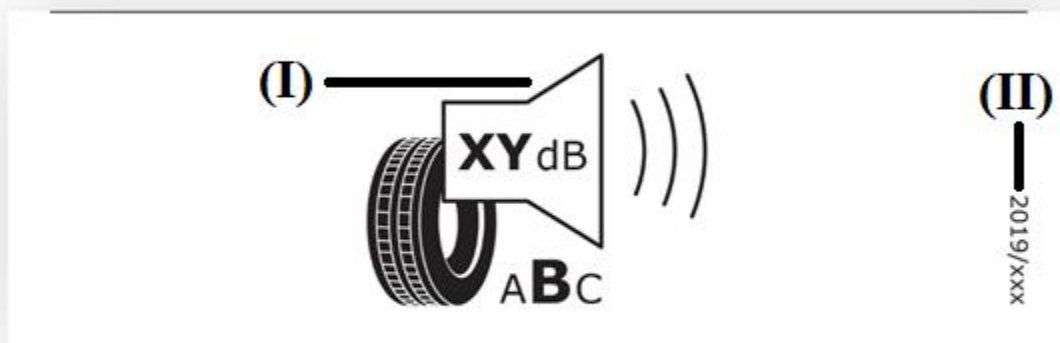
1. MÄRGISED

1.1 Teave, mis esitatakse märgise ülemises osas.



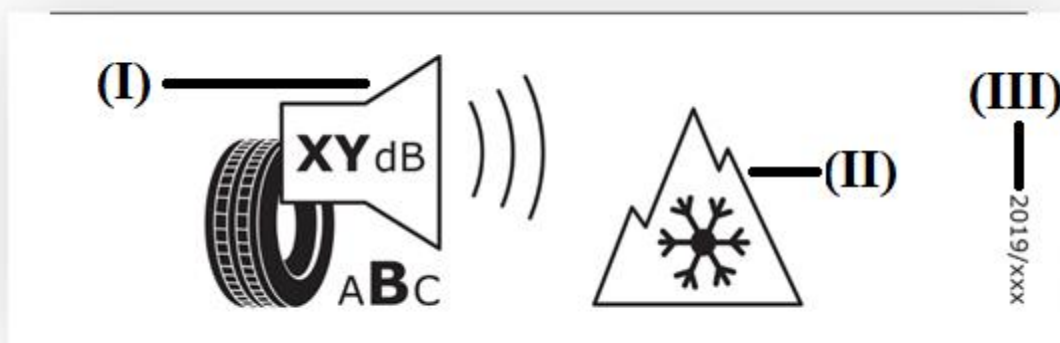
- I. Ruutkood;
- II. tarnija kaubanimi või kaubamärk;
- III. rehvitüübi tunnus;
- IV. rehvimõõdu tähistus, kandevõime indeks ja kiiruskategooria tähis, nagu on märgitud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 30 punktis 2.17 C1-klassi rehvide puhul või ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 54 punktis 2.17 C2- ja C3-klassi rehvide puhul;
- V. rehviklass, st C1, C2 või C3;
- VI. kütusesäästlikkuse piktogramm, skaala ja toimivusklass;
- VII. märghaardumise piktogramm, skaala ja toimivusklass.

1.2 Teave, mis tuleb esitada märgise alumises osas kõigi rehvide puhul, välja arvatud rehvid, mis vastavad ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 117 sätestatud minimaalsetele lumeindeksi väärtustele või asjakohastele minimaalsetele jääindeksi väärtustele või mõlemale.



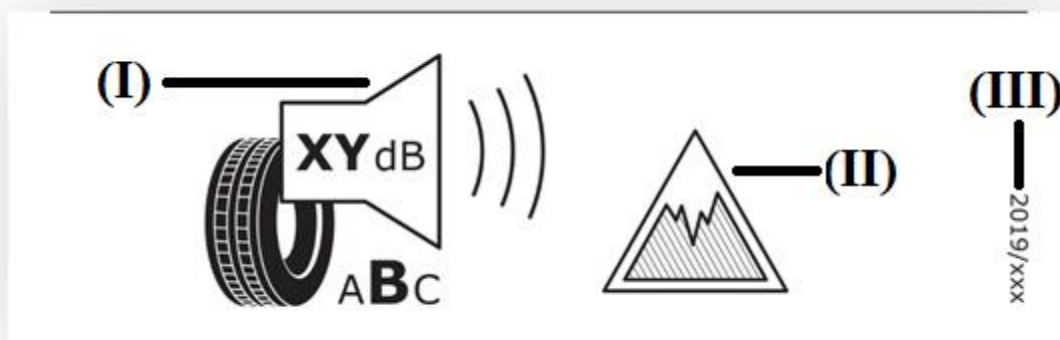
- I. Välise veeremismüra piktogramm, väärtus (väljendatuna dB(A)des ja ümardatuna täisarvuni) ja toimivusklass;
- II. käesoleva määruse number, mis on „2020/XXX“ [*väljaannete talitus – palun sisestage käesoleva määruse number käesolevasse punkti ja märgise paremasse alumisse nurka*].

1.3 Teave, mis tuleb esitada märgise alumises osas selliste rehvide puhul, mis vastavad ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 117 sätestatud minimaalsetele lumeindeksi väärtustele.



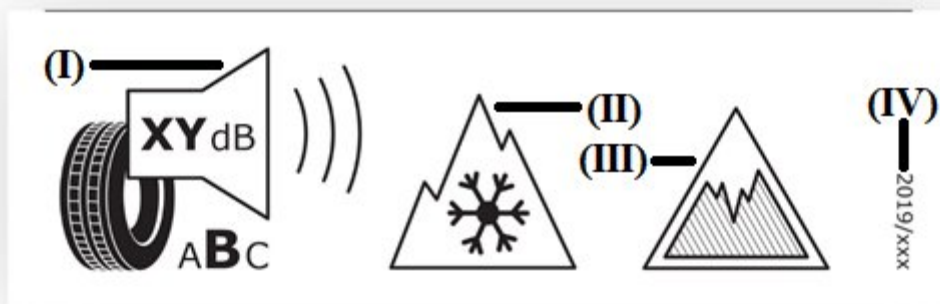
- I. Välise veeremismüra piktogramm, väärtus (väljendatuna dB(A) ja ümardatuna täisarvuni) ja toimivusklass;
- II. talverehvi piktogramm;
- III. käesoleva määruse number, mis on „2020/XXX“ [*väljaannete talitus – palun sisestage käesoleva määruse number käesolevasse punkti ja märgise paremasse alumisse nurka*].

1.4 Teave, mis tuleb esitada märgise alumises osas selliste rehvide puhul, mis vastavad asjakohastele minimaalsetele jääindeksi väärtustele.



- I. Välise veeremismüra piktogramm, väärtus (väljendatuna dB(A)des ja ümardatuna täisarvuni) ja toimivusklass;
- II. jääoludes kasutatava talverehvi piktogramm;
- III. käesoleva määruse number, mis on „2020/XXX“ [*väljaannete talitus – palun sisestage käesoleva määruse number käesolevasse punkti ja märgise paremasse alumisse nurka*].

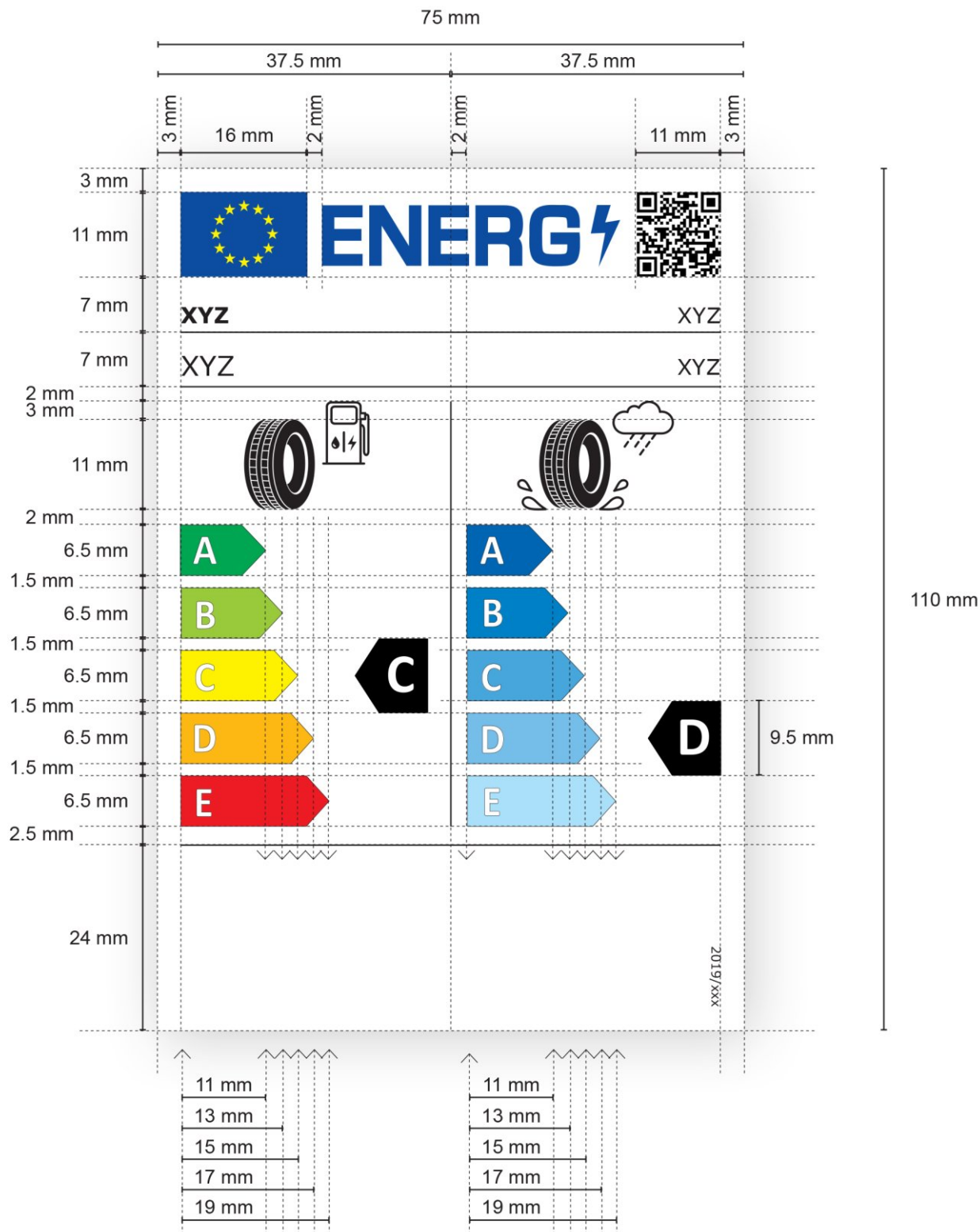
1.5 Teave, mis tuleb esitada märgise alumises osas selliste rehvide puhul, mis vastavad nii ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 117 sätestatud minimaalsetele lumeindeksi väärtustele kui minimaalsetele jääindeksi väärtustele.



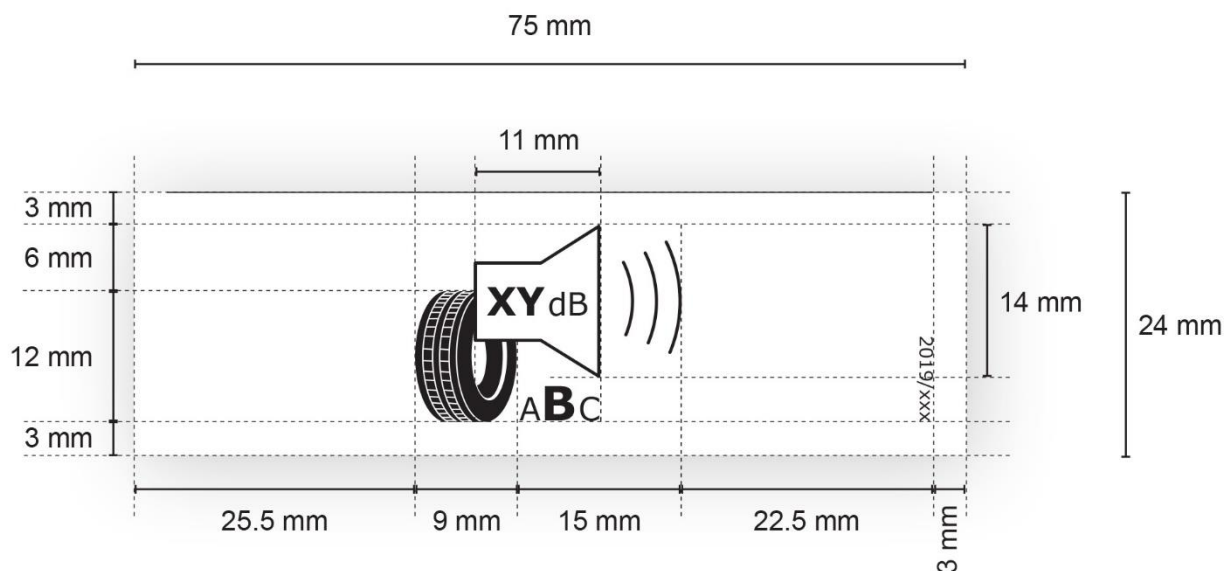
- I. Välise veeremismüra piktogramm, väärtus (väljendatuna dB(A)des 1 pikovati (pW) suhtes ja ümardatuna täisarvuni) ja toimivusklass;
- II. talverehvi piktogramm;
- III. jääoludes kasutatava talverehvi piktogramm;
- IV. käesoleva määruse number, mis on „2020/XXX“ [*väljaannete talitus – palun sisestage käesoleva määruse number käesolevasse punkti ja märgise paremasse alumisse nurka*].

2. MÄRGISE KUJUNDUS

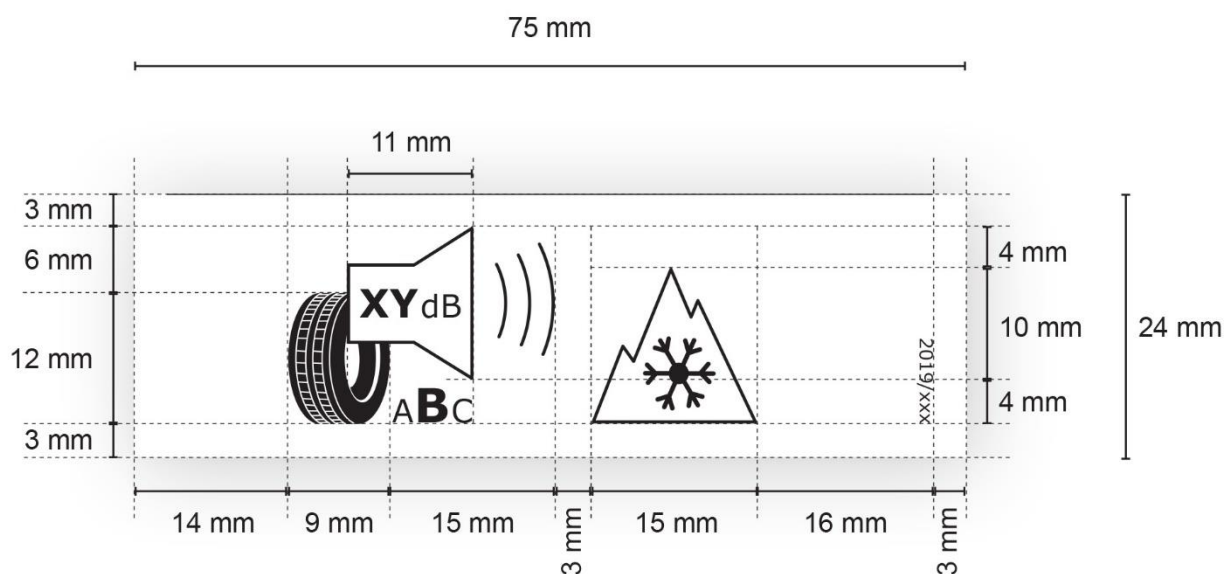
2.1 Märgise kujundus märgise ülemise osa jaoks:



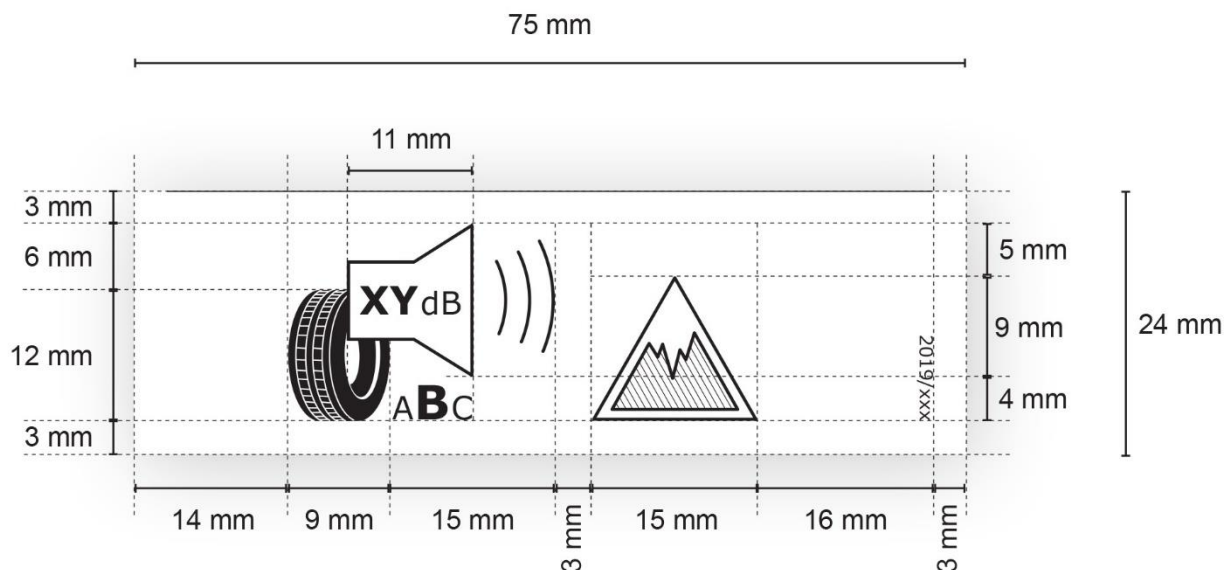
2.1.1 Märgise kujundus märgise alumises osas kõigi rehvide puhul, välja arvatud rehvid, mis vastavad ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 117 sätestatud minimaalsetele lumeindeksi väärtustele või asjakohastele minimaalsetele jääindeksi väärtustele või mõlemale.



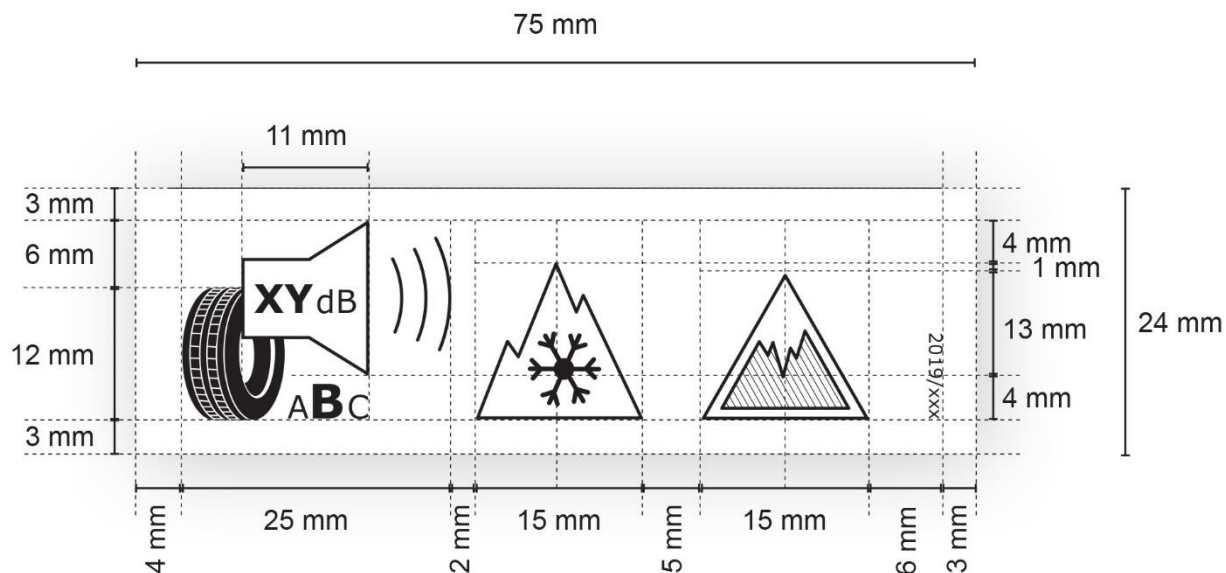
2.1.2 Märgise kujundus märgise alumises osas selliste rehvide puhul, mis vastavad ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 117 sätestatud minimaalsetele lumeindeksi väärtustele.



2.1.3 Märgise kujundus jääoludes kasutatava talverehvi märgise alumise osa jaoks.



2.1.4 Märgise kujundus märgise alumises osas selliste rehvide puhul, mis vastavad nii ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 117 sätestatud minimaalsetele lumeindeksi väärtustele kui minimaalsetele jääindeksi väärtustele.



Selgitus:

- a) Märgise minimaalne suurus: laius 75 mm ja kõrgus 110 mm. Kui märgis trükitakse suuremas formaadis, peab selle mõõtude suhe jääma samaks kui eespool esitatud kirjelduses.
- b) Märgise taust: 100 % valge.
- c) Kirjatüübid: Verdana ja Calibri.
- d) Märgise elementide mõõtmed ja spetsifikatsioonid: vastavalt märgise kujundusele.
- e) Värvikoodid, mille puhul kasutatakse tsüaansinist, magentapunast, kollast ja musta värvi, peavad vastama kõigile järgmistele nõuetele:
 - ELi logo värvid:
 - taust: 100,80,0,0;
 - tähed: 0,0,100,0;
 - energialogo värvus: 100,80,0,0;
 - ruutkood: 100 % musta värvi;
 - tarnija nimi: 100 % musta värvi ja kirjatüübis Verdana 7 p, paksus kirjas;
 - mudelitähis: 100 % musta värvi ja kirjatüübis Verdana 7 p, tavalises kirjas;
 - rehvi mõõtme tähis, koormusindeks ja kiirusekategooria sümbol: 100 % musta värvi ja kirjatüübis Verdana 10 p, tavalises kirjas;

- rehvi klass: 100 % musta värvi ja kirjatüübis Verdana 7 p, tavalises kirjas, paremal pool;
- energiatõhususe skaala ja märghaardumise skaala tähed: 100 % valget värvi ja kirjatüübis Calibri 19 p, paksus kirjas; tähed peavad asuma teljel 4,5 mm kaugusel noolte vasakust servast;
 - kütusesäästlikkuse skaala A–E noolte värvikoodid (CMYK) on järgmised:
 - A-klass: 100,0,100,0;
 - B-klass: 45,0,100,0;
 - C-klass: 0,0,100,0;
 - D-klass: 0,30,100,0;
 - E-klass: 0,100,100,0;
- märghaardumise skaala A–E noolte värvikoodid (CMYK) on järgmised:
 - A: 100,60,0,0
 - B: 90,40,0,0
 - C: 65,20,0,0
 - D: 50,10,0,0
 - E: 30,0,0,0
- sisemised eraldusjooned: suurus 0,5 p, 100 % musta värvi;

- energiatõhususe klassi tähistav täht: 100 % valget värvi ja kirjatüübis Calibri 33 p, paksus kirjas. Energiatõhususe ja märghaardumise klassi nooled ning vastavad nooled skaalal A–E peavad olema paigutatud nii, et nende otsad on joondatud. Energiatõhususe klassi täht ja märghaardumise klassi nool paigutatakse noole ristkülikukujulise osa keskele, nool on 100 % musta värvi;
- kütusesäästlikkuse piktogramm: laius 16 mm, kõrgus 14 mm, suurus 1 p, värv: 100 % musta värvi
- märghaardumise piktogramm: laius 20 mm, kõrgus 14 mm, suurus 1 p, värv: 100 % musta värvi
- välise veeremismüra piktogramm: laius 24 mm, kõrgus 18 mm, suurus 1 p, värv: 100 % musta värvi. Detsibellide arv valjuhääldis kirjatüübis Verdana 12 p, paksus kirjas, ühik „dB“ 9 p, tavalises kirjas; müraklasside (A–C) vahemik asub piktogrammi all keskel, kusjuures kohaldatava müraklassi täht on kirjatüübis Verdana 16 p, paksus kirjas, ja muud müraklasside tähed on kirjatüübis Verdana 10 p, tavalises kirjas;
- lume piktogramm: laius 15 mm, kõrgus 13 mm, suurus 1 p, värv: 100 % musta värvi;
- jää piktogramm: laius 15 mm, kõrgus 13 mm, suurus 1 p, kaldjoonte suurus 0,5 p, värv: 100 % musta värvi;
- määruse number on kirjatüübis Verdana 6 p, tavalises kirjas, 100 % musta värvi.

VÄLJA JÄETUD

*IV LISA***Tootekirjeldus**

Rehvide tootekirjelduses sisalduv teave tuleb esitada toote brošüüris või voldikus, mis antakse rehviga kaasa ning see peab sisaldama järgmist:

- a) tarnija või tootja (kui ei ole sama, kes tarnija) kaubanimi või kaubamärk;
- b) rehvitüübi tunnus;
- c) rehvimõõdu tähistus, kandevõime indeks ja kiiruskategooria tähis, nagu on märgitud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 30 punktis 2.17 C1-klassi rehvide puhul või ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 54 punktis 2.17 C2- ja C3-klassi rehvide puhul;
- d) rehvi energiatõhususe klass, mis määratakse kooskõlas I lisaga;
- e) märjale teele vastava haardevõime klass, mis määratakse kooskõlas I lisaga;
- f) rehvi sõidumüraklass ja tugevus detsibellides, mis määratakse kooskõlas I lisaga;
- g) kas rehvi on karmides lumeoludes kasutatav rehvi;
- h) kas rehvi on jääoludes kasutatav talverehvi;
- i) rehvitüübi tootmise alguskuupäev (nädala kohta kaks numbrit ja aasta kohta kaks numbrit);
- j) rehvitüübi tootmise lõppkuupäev, kui see on asjakohane (kaks numbrit nädala kohta ja kaks numbrit aasta kohta).

*V LISA***Tehnilistes tutvustusmaterjalides esitatav teave**

1. Tehnilistes tutvustusmaterjalides tuleb esitada rehvide kohta teave järgmises järjekorras:
 - a) kütusesäästlikkuse klass (täht „A“–„E“);
 - b) märjale teele vastava haardevõime klass (täht „A“–„E“);
 - c) rehvi sõidumüraklass ja sõidumüra mõõdetud tugevus (dB);
 - d) kas rehvi on lumeoludes kasutatav talverehvi;
 - e) kas rehvi on jääoludes kasutatav talverehvi.
2. Punktis 1 esitatud teave peab vastama järgmistele nõuetele:
 - a) see peab olema kergesti loetav;
 - b) see peab olema kergesti arusaadav;
 - c) kui konkreetse rehvitüübi jaoks on olemas eri klassifikatsioon sõltuvalt mõõtmetest või muudest parameetritest, tuleb märkida vahemik halvimate näitajatega rehvist parimate näitajatega rehvi.
3. Tarnijad peavad avaldama oma veebisaidil järgmise teabe:
 - a) link asjaomasele komisjoni veebilehele, mis viitab käesolevale määrusele;
 - b) märgisele trükitud piktogrammide selgitus;
 - c) teatise, milles rõhutatakse, et tegelik kütusesääst ja liiklusohutus sõltuvad peamiselt juhi sõidustiilist ja eelkõige järgmisest:
 - keskkonnasäästlik sõidustiil võib aidata märkimisväärselt vähendada kütusekulu;
 - märjale teele vastava haardevõime ja kütusesäästlikkuse optimeerimiseks tuleks korrapäraselt kontrollida rehvirõhku;
 - peatumisteede tuleb alati rangelt arvesse võtta.
4. Tarnijad ja turustajad peavad avaldama oma veebisaidil järgmise teabe:

vajaduse korral teatis, milles rõhutatakse asjaolu, et jääoludes kasutatavad talverehvid on spetsiaalselt projekteeritud jää ja kompaktse lumega kaetud teepindade jaoks ning neid tuleks kasutada üksnes väga rasketes kliimatingimustes (nt madalad temperatuurid) ning et nende kasutamine vähem rasketes kliimatingimustes (nt märjad tingimused või kõrgemad temperatuurid) võib põhjustada mitteoptimaalset toimivust, eelkõige märghaarduvuse, käsitlemise ja kulumise osas.

*VI LISA***Laborite kooskõlastusmenetlus veeretakistuse mõõtmise puhul****1. MÕISTED**

Laborite kooskõlastusmenetluse kohaldamisel veeretakistuse mõõtmiseks kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. „referentlabor“ – labor, mis kuulub selliste laborite võrgustikku, mille nimed on avaldatud laborite kooskõlastusmenetluse kohaldamise eesmärgil *Euroopa Liidu Teatajas*, ning kes suudab saavutada võrdlusseadmega punkti 3 kohased täpsed katsetulemused;
2. „kandidaatlabor“ – laborite kooskõlastusmenetluses osalev labor, mis ei ole referentlabor;
3. „kooskõlastusrehv“ – rehvi, mida katsetatakse laborite kooskõlastusmenetluse tegemisel;
4. „kooskõlastusrehvide komplekt“ – vähemalt viiest kooskõlastusrehvist koosnev komplekt kooskõlastamiseks ühel seadmel;
5. „määratud väärtus“ – ühe kooskõlastusrehvi teoreetiline veeretakistustegur (RRC), mis on mõõdetud teoreetilises laboris, mis esindab laborite kooskõlastusmenetluses kasutatavat referentlaborite võrgustikku;
6. „seade“ – igasugune rehvi katsetamise võll, mida kasutatakse teatava mõõtmismeetodi korral. Ühel ja samal trumlil töötavat kahte võlli ei loeta üheks seadmeks.

2. ÜLDSÄTTED

2.1. Põhimõte

Referentlaboris (l) mõõdetud (m) veeretakistustegur ($RRC_{m,l}$) kooskõlastatakse referentlaborite võrgustiku määratud väärtustega.

Kandidaatlaboris (c) mõõdetud (m) veeretakistustegur $RRC_{m,c}$, kooskõlastatakse referentlaborite võrgustikku kuuluva sellise referentlabori kaudu, mille kandidaatlabor on vabalt valinud.

2.2. Rehvi valiku nõuded

Kooskõlastusmenetluse jaoks valitakse vähemalt viiest kooskõlastusrehvist koosnev komplekt, mis vastab järgmistele kriteeriumidele. Üks komplekt valitakse nii, et see hõlmab nii C1- kui ka C2-klassi rehve, ning üks komplekt valitakse C3-klassi rehvide jaoks.

- a) Kooskõlastusrehvide komplekt valitakse nii, et see hõlmaks eri RRC ga C1- ja C2-klassi või C3-klassi rehve. Igal juhul peab rehvikomplekti suurima RRC_m ja rehvikomplekti väikseima RRC_m vahe olema vähemalt järgmine:
 - i) 3 kg/t C1- ja C2-klassi rehvide puhul ning
 - ii) 2 kg/t C3-klassi rehvide puhul.
- b) Rehvikomplekti kõikide kooskõlastusrehvide teatatud teguritel RRC_m põhinevad kandidaatlabori või referentlabori tegurid (vastavalt $RRC_{m,c}$ või $RRC_{m,l}$) jagatakse ühtlaselt.
- c) Koormusindeksid peavad asjakohaselt hõlmama kõiki katsetatavaid rehve ja sellega tagatakse, et veeretakistusjõu väärtused hõlmavad samuti kõiki katsetatavaid rehve.

Iga kooskõlastusrehvi tuleb enne kasutamist kontrollida ning see tuleb asendada, kui:

- i) kooskõlastusrehvi seisund välistab edasiste katsete tegemise; ja/või
- j) $RRC_{m,c}$ või $RRC_{m,l}$ hälve võrreldes varasemate mõõtmistega ja korrigeeritult mõõtmisseadme võimaliku triivi arvestamiseks on suurem kui 1,5 protsenti.

2.3. Mõõtmismeetod

Referentlabor mõõdab iga kooskõlastusrehvi neli korda ning säilitab kolm viimast tulemust täiendavaks analüüsiks kooskõlas ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 6. lisa punktiga 4 ja selle edasiste muudatustega ning ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 6. lisa punktiga 3 ja selle edasiste muudatustega ettenähtud tingimuste kohaselt.

Kandidaatlabor mõõdab iga kooskõlastusrehvi (n+1) korda (n on täpsustatud käesoleva lisa punktis 5) ning säilitab n viimast tulemust täiendavaks analüüsiks kooskõlas ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 6. lisa punktiga 4 ja selle edasiste muudatustega, kasutades ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 6. lisa punktiga 3 ja selle edasistes muudatustes sätestatud tingimusi.

Iga kord pärast kooskõlastusrehvi mõõtmist võetakse rehvi/ratta koost seadmelt maha ning ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 6. lisa punktis 4 ja selle edasistes muudatustes osutatud menetlus tehakse algusest peale uuesti.

Kandidaat- või referentlabor arvutab järgmise:

- a) iga kooskõlastusrehvi mõõdetud väärtuse korrigeeritud väärtuse, mis on saadud vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 6. lisa punktidele 6.2 ja 6.3 ning selle edasistele muudatustele ja (st korrigeeritud temperatuurile 25 °C ja trumli läbimõõdule 2 m);
- b) iga kooskõlastusrehvi kolme viimase mõõdetud väärtuse keskmise (referentlabori puhul) või iga kooskõlastusrehvi n viimase mõõdetud väärtuse keskmise (kandidaatlabori puhul) ning
- c) standardhälbe (σ_m) järgmiselt:

$$\sigma_m = \sqrt{\frac{1}{p} \cdot \sum_{i=1}^p \sigma_{m,i}^2}$$

$$\sigma_{m,i} = \sqrt{\frac{1}{n-1} \cdot \sum_{j=2}^{n+1} \left(Cr_{i,j} - \frac{1}{n} \cdot \sum_{j=2}^{n+1} Cr_{i,j} \right)^2}$$

kus:

i on kooskõlastusrehvi järjekorranumber vahemikus 1–p;

j on mõõdetava kooskõlastusrehviga tehtud n kordusmõõtmise järjekorranumber vahemikus 2– n+1;

n+1 on rehvi mõõtmiste arv (referentlaborites on n+1=4 ning kandidaatlaborites on n+1 ≥4);

p on kooskõlastusrehvide arv (p ≥ 5).

2.4. Arvutusteks ja tulemuste esitamiseks kasutatavad andmevormingud

- Mõõdetud tegurid RRC (mis on ümber arvutatud temperatuuri ja trumli läbimõõtu arvestades) ümardatakse kahe kümnendkohani.
- Edasised arvutused tehakse ümardusteta: ümardused tehakse alles lõplike kooskõlastusvalemite puhul.
- Kõik standardhälbed esitatakse kolme kümnendkoha täpsusega.
- Kõik RRC väärtused esitatakse kahe kümnendkoha täpsusega.
- Kõik kooskõlastustegurid (A_{1i} , B_{1i} , A_{2c} ja B_{2c}) ümardatakse ja esitatakse nelja kümnendkoha täpsusega.

3. REFERENTLABORITE SUHTES KOHALDATAVAD NÕUDED NING MÄÄRATUD VÄÄRTUSTE LEIDMINE

Referentlaborite võrgustik leiab iga kooskõlastusrehvi määratud väärtused. Igal teisel aastal hindab võrgustik määratud väärtuste stabiilsust ja kehtivust.

Iga võrgustikus osalev referentlabor järgib ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 6. lisa ja selle edasiste muudatuste kirjeldusi ning referentlabori standardhälve (σ_m) peab vastama järgmistele tingimustele:

- a) ei ületa 0,05 kg/t C1- ja C2-klassi rehvide puhul ega
- b) ületa 0,05 kg/t C3-klassi rehvide puhul.

Punkti 2.2 nõuetele vastavate kooskõlastusrehvide komplekte mõõdab iga võrku kuuluv referentlabor kooskõlas punktiga 2.3.

Iga kooskõlastusrehvile määratud väärtus on võrku kuuluvate referentlaborite poolt asjaomase kooskõlastusrehvi kohta esitatud mõõdetud väärtuste keskmine.

4. REFERENTLABORITE KOOSKÕLLAVIIMINE VASTAVALT MÄÄRATUD VÄÄRTUSTELE

Iga referentlabor (l) kordab kooskõlastusmenetlust iga uue määratud väärtuste komplekti korral ja pärast iga olulist muudatust seadmes või kui selgub, et kontrollrehviga kontrollimisel saadud tulemustes esineb triiv.

Vastavusse viimiseks kasutatakse lineaarse regressiooni meetodit, kasutades kõiki üksikandmeid. Regressiooni tegurid $A1_l$ ja $B1_l$ arvutatakse järgmiselt:

$$RRC = A1_l * RRC_{m,l} + B1_l$$

kus:

RRC on veeretakistusteguri määratud väärtus;

$RRC_{m,l}$ on üksik referentlabori (l) mõõdetud veeretakistustegur (korrigeeritud temperatuuri ja trumli läbimõõdu arvestamiseks).

5. KANDIDAATLABORITELE ESITATAVAD NÕUDED

Kandidaatlaborid kordavad iga seadmega kooskõlastusmenetlust vähemalt iga kahe aasta tagant ning iga kord pärast olulist muudatust seadmetes või kui selgub, et kontrollrehviga kontrollimise tulemustes esineb triiv.

Punkti 2.2 kirjeldusele vastavat viiest eri rehvist koosnevat ühist komplekti moodab punkti 2.3 kohaselt kõigepealt kandidaatlabor ja seejärel üks referentlabor. Kandidaatlabori taotlusel võib katsetada rohkem kui viit kooskõlastusrehvi.

Kandidaatlabor edastab valitud referentlaborile kooskõlastusrehvide komplekti.

Kandidaatlabor (c) järgib ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 6. lisa ja selle edasiste muudatuste kirjeldusi ning tema soovituslik standardhälve (σ_m) on järgmine:

- a) ei ületa 0,075 kg/t C1- ja C2-klassi rehvide puhul ega
- b) ületa 0,06 kg/t C3-klassi rehvide puhul.

Kui kandidaatlabori standardhälve (σ_m) on suurem kui need esitatud nelja mõõtmisega saadud väärtused, mille puhul kolme viimast väärtust kasutati arvutusel, suurendatakse kordusmõõtmiste arvu $n + 1$ kogu partii puhul järgmiselt:

$n+1 = 1 + (\sigma_m/\gamma)^2$, ümardatud suurema täisarvuni,

kus:

$\gamma = 0,043$ kg/t C1- ja C2-klassi rehvide puhul;

$\gamma = 0,035$ kg/t C3-klassi rehvide puhul.

6. KANDIDAATLABORI KOOSKÕLASTAMISE MENETLUS

Võrgustiku üks referentlabor (*l*) arvutab lineaarse regressiooni funktsiooni, kasutades kandidaatlabori (*c*) kõiki üksikandmeid. Regressiooni tegurid $A2_c$ ja $B2_c$ arvutatakse järgmiselt:

$$RRC_{m,l} = A2_c \times RRC_{m,c} + B2_c$$

kus:

$RRC_{m,l}$ on üksik referentlabori (*l*) mõõdetud veeretakistustegur (korrigeeritud temperatuuri ja trumli läbimõõdu arvestamiseks).

$RRC_{m,c}$ on üksik kandidaatlabori (*c*) mõõdetud veeretakistustegur (korrigeeritud temperatuuri ja trumli läbimõõdu arvestamiseks).

Kui determinatsioonikordaja R^2 on väiksem kui 0,97, kandidaatlaborit ei kooskõlastata.

Kandidaatlaboris katsetatud rehvide kooskõlastatud RRC arvutatakse järgmiselt:

$$RRC = (A1_l \times A2_c) \times RRC_{m,c} + (A1_l \times B2_c + B1_l)$$

*VII LISA***Kontrollimenetlus**

Kütusesäästlikkuse, märjale teele vastava haardevõime ning rehvide sõidumüra klasside vastavust käesolevale määrusele ning märgisel esitatud väärtuste ja muu, täiendava toimivust käsitleva teabe vastavust hinnatakse iga rehvitüübi või iga rehvirühma puhul, nagu tarnija on määranud, ühel viisil järgmistest.

1. Kõigepealt katsetatakse ühte rehvi või ühte rehvirühma:
 - a. kui mõõdetud suurus vastab esitatud klassile või kui rehvi sõidumüra esitatud väärtus jääb tabelis 1 määratletud lubatud hälbe piiridesse, on katse läbitud edukalt;
 - b. kui mõõdetud väärtused ei vasta esitatud klassidele või kui rehvi sõidumüra esitatud väärtus ei jää tabelis 1 määratletud vahemikku, katsetatakse veel kolme rehvi või rehvikomplekti. Katsetatud kolme rehvi või rehvikomplekti keskmist mõõtmistulemust kasutatakse selleks, et hinnata esitatud teabe vastavust tabelis 1 määratletud vahemikule;
2. kui märgisel esitatud klassid või väärtused on määratud tüübikinnituskatse tulemuste põhjal, mis on saadud vastavalt määrusele (EÜ) nr 661/2009 või ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjale nr 117 ja selle edasistele muudatustele, võivad liikmesriigid kasutada mõõtmisandmeid, mis on saadud rehvi tootenõuetele vastavuse katsetel, mis on tehtud määrusega (EL) 2018/858 kehtestatud tüübikinnitusmenetlust kohaldades.

Tootenõuetele vastavuse katsetel saadud mõõtmisandmete hindamisel võetakse arvesse tabelis 1 määratletud kontrollimisel lubatud hälbeid.

Tabel 1

Mõõdetav suurus	Kontrollimisel lubatud hälbed
Veeretakistustegur (kütusesäästlikkus)	Kooskõlla viidud mõõdetud väärtus ei ületa esitatud klassi ülempiiri (suurim RRC) rohkem kui 0,3 kg/1000 kg.
Rehvi sõidumüra	Suuruse <i>N</i> mõõdetud väärtus ei tohi ületada esitatud väärtust rohkem kui 1 dBA.
Haardevõime märjal teel	Mõõdetud <i>G(T)</i> väärtus ei tohi olla väiksem kui esitatud klassile vastav alammäär (<i>G</i> väikseim väärtus).
Haardevõime lumeoludes	Mõõdetud väärtus ei tohi olla väiksem kui minimaalne lumetegur.
Haardevõime jääoludes	Mõõdetud väärtus ei tohi olla väiksem kui minimaalne jäätegur.

Tarnija poolt toodete andmebaasi sisestatav teave

1. Andmebaasi avalikku osasse sisestatav teave:

- a) nimi või kaubamärk ning tarnija aadress, kontaktandmed ja muud juriidilise isiku tunnused;
- b) rehvitüübi tunnus;
- c) märgis elektroonilisel kujul;
- d) klass(id) ja muud märgisel esitatud parameetrid;
- e) tootekirjelduse parameetrid elektroonilisel kujul.

2. Andmebaasi nõuetele vastavuse osasse sisestatav teave:

- a) juba turule lastud kõigi samaväärsete rehvitüüpide mudelitähised;
- b) rehvitüübi üheseks ja lihtsaks identifitseerimiseks piisav üldkirjeldus, sealhulgas mõõtmed, koormusindeks ja kiiruskategooriad;
- c) I lisa kohase rehvide näitajate katselise ja mõõtmise teel määramise ning näitajate klassifitseerimise protokollid;
- d) olemasolu korral konkreetsed ettevaatusmeetmed, mida tuleb võtta rehvitüübi kokkupanemisel, paigaldamisel, hooldamisel või katsetamisel;
- e) rehvitüübi mõõdetud tehnilised parameetrid, kui see on asjakohane;
- f) mõõdetud parameetritega tehtud arvutused.

VIII LISAVastavustabel²⁰

Määrus (EÜ) nr 1222/2009	Käesolev määrus
Artikli 1 lõige 1	Artikli 1 lõige 1
Artikli 1 lõige 2	Artikli 1 lõige 2
Artikli 2 lõige 1	Artikli 2 lõige 1
Artikli 2 lõige 2	Artikli 2 lõige 2
Artikli 3 lõige 1	Artikli 3 lõige 1
Artikli 3 lõige 2	Artikli 3 lõige 2
-	Artikli 3 lõige 3
Artikli 3 lõige 3	Artikli 3 lõige 4
Artikli 3 lõige 4	Artikli 3 lõige 5
-	Artikli 3 lõige 6
Artikli 3 lõige 5	Artikli 3 lõige 7
-	Artikli 3 lõige 8
-	Artikli 3 lõige 9
Artikli 3 lõige 6	Artikli 3 lõige 10
Artikli 3 lõige 7	Artikli 3 lõige 11
Artikli 3 lõige 8	Artikli 3 lõige 12

²⁰ Jäab õiguskeeleekspertide kohandada.

Artikli 3 lõige 9	Artikli 3 lõige 13
Artikli 3 lõige 10	Artikli 3 lõige 14
Artikli 3 lõige 11	Artikli 3 lõige 15
-	Artikli 3 lõige 16
Artikli 3 lõige 12	Artikli 3 lõige 17
Artikli 3 lõige 13	Artikli 3 lõige 18
-	Artikli 3 lõige 19
Artikkel 4	Artikkel 4
Artikli 4 lõige 1	Artikli 4 lõige 1
Artikli 4 lõike 1 punkt a	Artikli 4 lõike 1 punkt b
Artikli 4 lõike 1 punkt b	Artikli 4 lõike 1 punkt b
Artikli 4 lõige 2	-
-	Artikli 4 lõige 2
-	Artikli 4 lõige 3
Artikli 4 lõige 3	Artikli 4 lõige 4
Artikli 4 lõige 4	Artikli 4 lõige 6
-	Artikli 4 lõige 5
-	Artikli 4 lõige 6
-	Artikli 4 lõige 7
-	Artikli 4 lõige 8

-	Artikli 4 lõige 9
-	Artikkel 5
Artikkel 5	Artikkel 6
Artikli 5 lõige 1	Artikli 6 lõige 1
Artikli 5 lõike 1 punkt a	Artikli 6 lõike 1 punkt a
Artikli 5 lõike 1 punkt b	Artikli 6 lõike 1 punkt b
-	Artikli 6 lõige 2
-	Artikli 6 lõige 3
Artikli 5 lõige 2	Artikli 6 lõige 4
Artikli 5 lõige 3	-
-	Artikli 6 lõige 5
-	Artikli 6 lõige 6
-	Artikli 6 lõige 7
Artikkel 6	Artikkel 7
Artikkel 7	Artikkel 8
Artikkel 8	Artikkel 9
Artikli 9 lõige 1	Artikli 10 lõige 1
Artikli 9 lõige 2	-
Artikkel 10	Artikli 10 lõige 2
Artikkel 11	Artikkel 12

-	Artikli 12 punkt a
-	Artikli 12 punkt b
-	Artikli 12 punkt c
Artikli 11 punkt a	-
Artikli 11 punkt b	-
Artikli 11 punkt c	Artikli 12 punkt d
Artikkel 12	Artikkel 11
-	Artikli 11 lõige 1
-	Artikli 11 lõige 2
-	Artikli 11 lõige 3
-	Artikkel 13
Artikkel 13	-
Artikkel 14	-
-	Artikkel 14
Artikkel 15	-
-	Artikkel 15
-	Artikkel 16
Artikkel 16	Artikkel 17