



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 25. veebruar 2020
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2018/0148(COD)

14649/2/19
REV 2 ADD 1

ENER 529
ENV 970
TRANS 561
CONSOM 328
CODEC 1709
PARLNAT 68

NÕUKOGU PÕHJENDUSED

Teema: Nõukogu esimese lugemise seisukoht, eesmärgiga võtta vastu 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

- Nõukogu põhjendused
- Nõukogu poolt vastu võetud 25. veebruaril 2020

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon võttis eespool nimetatud ettepaneku vastu 17. mail 2018 osana suuremast vähese CO₂ heitega transpordi (*Low Carbon Mobility*) meetmete paketist.
2. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ning Regioonide Komitee konsulteeriti ja ainult esimene organ esitas oma arvamuse 17. oktoobril 2018.
3. Pärast energeetika töörühma tasandil peetud arutelusid leppis nõukogu 4. märtsil 2019 kokku üldises lähenemisviisis¹.
4. Euroopa Parlament võttis oma esimese lugemise seisukoha vastu 26. märtsil 2019². Euroopa Parlamendi uus koosseis kinnitas selle seisukoha.
5. Kahe kaasseadusandja vahelised läbirääkimised algasid 10. oktoobril 2019. 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 22. novembril 2019 esialgset kompromissteksti, et saavutada kokkulepe³.
7. Euroopa Parlamendi tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni (ITRE) esimees saatis 4. detsembril 2019 alaliste esindajate komitee (COREPER I) eesistujale kirja,⁴ 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.

¹ Vt dokument 6695/19.

² Dok T8-0230/2019.

³ Vt dokumendid 14152/19 ja 14152/19 COR 1.

⁴ Vt D(2019)43576.

8. Nõukogu kinnitas 16. detsembril 2019 eespool nimetatud poliitilise kokkuleppe,⁵ eesmärgiga võtta vastu esimese lugemise seisukoht.
9. Nõukogu võttis 25. veebruaril 2020 vastu oma esimese lugemise seisukoha dokumendis 14649/19 toodud ettepaneku suhtes.

II. EESMÄRK

Ettepanekuga tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1222/2009 rehvide kütusesäästlikkuse ja muude oluliste parameetrite märgistamise kohta⁶ ning selle eesmärk on selgitada ja laiendada praeguse õigusraamistiku kohaldamisala, tehes selleks peamiselt järgmist:

- laiendades märgise esitamise nõuet C3-klassi rehvidele;
- ajakohastades rehvimärgist, et võimaldada selle läbivaatamist ja parandada märgise nähtavust tarbijate jaoks;
- kehtestades nõuded interneti- ja kaugmüügi kohta ja muudeks müügijuhtudeks, kus tarbija tegelikkuses rehve ei näe;
- nõudes, et märgisel peab sisalduma teave rehvide haardevõime kohta lume- ja jääoludes;
- kaaludes võimalust lisada märgisele läbisõidu ja kulumise näitajad, niipea kui sobivad katsemeetodid on kättesaadavad;
- hõlmates protekteeritud rehvid, kui on välja töötatud sobiv katsemeetod selliste rehvide toimivuse mõõtmiseks;
- võimaldades rehvi toimivusklasside läbivaatamist delegeeritud õigusaktide abil;
- lisades kohustuse registreerida rehvid selleks otstarbeks loodud andmebaasis.

⁵ Vt märkuse 14640/19 lisa.

⁶ ELT L 342, 22.12.2009.

III. NÕUKOGU ESIMESE LUGEMISE SEISUKOHA ANALÜÜS

A. Üldised küsimused

Kompromisstekst, mille nõukogu kinnitas 16. detsembril 2019, kajastab täielikult kaasseadusandjate saavutatud kokkulepet. Selles on säilitatud enamik komisjoni ettepanekus esitatud eesmärkidest ning samal ajal on võetud arvesse ka Euroopa Parlamendi esimesel lugemisel vastu võetud kõige olulisemaid muudatusettepanekuid.

Eelkõige võttis Euroopa Parlament esimesel lugemisel vastu rohkem kui viiskümmend muudatusettepanekut. Energeetika töörühma tasandil toimunud arutelude käigus analüüsis nõukogu neid muudatusettepanekuid mitmel korral.

Algusest peale ei ole kahe kaasseadusandja seisukohad paljude sätete osas märkimisväärselt lahknenud. Seetõttu kiitis nõukogu enamiku Euroopa Parlamendi muudatusettepanekutest heaks vähemalt osaliselt, mõned sisuliselt, mõned aga isegi nende täpses sõnastuses. Läbirääkimiste etapis võttis Euroopa Parlament mõned muudatusettepanekud tagasi või loobus nendest.

B. Peamised küsimused

Üldiselt on komisjoni ettepanekusse tehtud muudatused kooskõlas selle üldiste eesmärkidega, milleks on:

- anda tarbijatele rehvide ostmisel rohkem teavet kütusesäästlikkuse, ohutuse ja müra kohta;
- parandada märgise täpsust, esitades samal ajal asjakohast ja võrreldavat teavet; ning
- maksimeerida märgise panust transpordisektori CO₂ heite vähendamisse.

Samal ajal näisid kaasseadusandjad olevat leidnud õige tasakaalu eespool nimetatud eesmärkide ambitsioonikuse ja vajaduse vahel tagada õigusraamistiku lihtne kohaldamine sektori ja/või ametiasutuste poolt ilma põhjendamatut halduskoormust tekitamata.

Komisjoni esialgsesse ettepanekusse tehtud peamised muudatused on konkreetsemalt järgmised:

- a) artiklit 2 muudeti selgitamaks, et protekteeritud rehvid kuuluvad uue määruse kohaldamisalasse nagu mis tahes muud C1-, C2- ja C3-klassi rehvid;
- b) artiklis 3 esitatud mõistete loetelu laiendati, lisades mõned uued mõisted (nt „rehvitüübi tähis“) ja muutes teisi selgemaks või täpsemaks (nt „näitaja“);
- c) täiendavalt selgitati rehvide tarnijate ja/või turustajate kohustusi, mis on määratletud artiklites 4 ja 6: 1) seoses tarnijatele ja turustajatele antud võimalusega teha rehvimärgis kättesaadavaks pesastatud aknas, kui rehvi visuaalreklaam on internetis; ning 2) seoses tüübikinnitusega ja turujärelevalveasutustega. Lisaks sellele lisati täiendavaid selgitusi viimati nimetatud asutuste rolli kohta ning lisati ka selliste asutuste võimalus (mitte kohustus) teha märgistega seoses täiendavaid kontrole;
- d) pikendati kõiki artikli 5 lõigetes 1 ja 2, artikli 11 lõikes 5 ning artiklites 17 ja 18 sätestatud tähtaegu seoses rehvitarnijate kohustustega toodete andmebaasi osas ja seoses liikmesriikide kohustustega komisjoni ees, samuti pikendati kehtiva õigusraamistiku kehtetuks tunnistamise tähtaega ja määruse jõustumise tähtaega;

- e) lisati artikkel 8, et tagada kooskõla e-kaubanduse direktiivi artikliga 14 seoses selliste veebimajutusteenuse osutajate kohustustega, kes lubavad rehvide müüki oma veebisaidi kaudu;
- f) lisati artikli 12 lõige 4 selgitamaks, et turujärelevalveasutused võivad nõuda tarnijalt sisse dokumentide kontrollimise ja toote füüsilise katsetamise kulud, kui tarnija ei järgi uut õigusraamistikku või selle alusel vastu võetud asjaomaseid delegeeritud õigusakte;
- g) artiklit 13 muudeti, et vältida kütusesäästlikkuse, märjal teel haardevõime ja rehvide sõidumüra klasside klassifikatsiooni muutmist delegeeritud õigusaktidega. Teisest küljest on komisjonil nüüd õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, tehes seda järgmiselt: 1) kahe aasta jooksul pärast uue määruse jõustumise kuupäeva, et seda täiendada, kehtestades protekteeritud rehvide kohta teabele esitatavad nõuded, tingimusel et on olemas sobiv katsemeetod; ning 2) selleks, et lisada rehvide kulumist ja läbisõitu käsitlevad näitajad või teabele esitatavad nõuded, niipea kui Euroopa või rahvusvahelised standardiorganisatsioonid saavad kasutada usaldusväärseid, täpseid ja korratavaid meetodeid rehvide kulumise ja läbisõidu katsetamiseks ja mõõtmiseks ning eeldusel, et täidetud on kaks tingimust (st komisjon on teinud põhjaliku mõjuhinna ja komisjon on asjaomaste sidusrühmadega nõuetekohaselt konsulteerinud);
- h) komisjoni poolt I lisas tehtud ettepanekut muuta kütusesäästlikkuse, märjale teele vastava haardevõime ja rehvide sõidumüra klasside klassifikatsiooni ei kiidetud sellisel kujul heaks. Kaasseadusandjad kustutasid siiski tühjad kütusesäästlikkuse ja märjale teele vastava haardevõime klassid;

- i) I ja II lisasse lisati uued piktogrammid ja märgise uus kujundus;
- j) jäeti välja komisjoni ettepaneku III lisa;
- k) IV lisasse lisasid kaasseadusandjad uue sätte, mis võimaldab tarnijatel ja turustajatel vajaduse korral selgitada, et jääoludes kasutatavad talverehvid on spetsiaalselt projekteeritud jää ja kompaktse lumega kaetud teepindade jaoks ning neid tuleks kasutada üksnes väga rasketes kliimatingimustes ning et jääoludes kasutatavate talverehvide kasutamine kergemates kliimatingimustes võib põhjustada mitteoptimaalseid tulemusi, eelkõige märghaardumise, käsitlemise ja kulumise osas;
- l) lisati VII lisa, et selgitada, millist teavet tuleks sisestada toodete andmebaasi avalikku ja millist teavet nõuetele vastavuse ossa.

IV. JÄRELDUSED

Nõukogu seisukohas rõhutatakse komisjoni ettepaneku peamist eesmärki ning see kajastab täielikult kompromissi, milleni jõuti nõukogu ja Euroopa Parlamendi vahelistel mitteametlikel läbirääkimistel, mis toimusid komisjoni toetusel.

Seda kompromissi kinnitati Euroopa Parlamendi tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni (ITRE) esimehe poolt 4. detsembril 2019 eesistujariigile saadetud kirjas. Nõukogu kinnitas kompromissi 16. detsembril 2019, kiites heaks poliitilise kokkuleppe eesmärgiga võtta vastu esimese lugemise seisukoht.
