

**ET**

**ET**

**ET**



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 13.11.2008  
KOM(2008) 779 lõplik

2008/0221 (COD)

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV**

**rehvide kütusesäästlikkuse ja muude oluliste parameetrite märgistamise kohta**

(komisjoni esitatud)

{SEK(2008) 2860}

{SEK(2008) 2861}

## SELETUSKIRI

### 1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Arvestades asjaolu, et maanteetransport tekitab 23 % kogu CO<sub>2</sub> heitkogustest,<sup>1</sup> on sõidukite energiakulu ja heitkoguste vähendamine ELis oluline lahendamist vajav probleem.

Energiatõhususe tegevuskavas<sup>2</sup> ja teatises „Keskkonnahoidlik transport”<sup>3</sup> on sätestatud, et 2008. aastal tehakse ettepanek rehvide energiamärgistuse kohta. Eesmärk on soodustada turul üleminekut kütusesäästlikele rehvidele ehk väikese veeretakistusega rehvidele.

Kõnealune märgistamist käsitlev ettepanek põhineb rehve hõlmaval terviklikul lähenemisviisil, millega tagatakse, et esitatakse standardteave nii kütusesäästlikkuse kui ka märghaardumise ja välise veeremismüra kohta, et tarbijad ja lõppkasutajad saaksid teha teadliku valiku. Eesmärk on turujõududele tuginedes parandada dünaamiliselt kõiki parameetreid nii, et need vastaksid tüübikinnituse (menetlus, millega tagatakse juurdepääs ELi turule) miinimumnõuetest rangematele nõuetele.

- **Üldine taust**

Rehvid võivad aidata oluliselt vähendada sõidukite energiakulu ja heitkoguseid, kuna rehvid mõjutavad kütuse kogukulu 20–30 % ulatuses. Kõnealune osa kütusest kulub peamiselt hüsteresikaost (energiakadu, mis tuleneb rataste veeremisega kaasnevast soojusest ja deformatsioonist) tingitud veeretakistuse ületamiseks. Uued tehnoloogiad võimaldavad veeretakistust vähendada, kusjuures see näitaja erineb praegu kuni 100 % kõikide rehvikategooriate lõikes. Näiteks sõiduautode puhul on parimate ja halvimate näitajatega rehvikomplekti kütusekulu erinevus kuni 10 %.

Uuringud näitavad, et kütusesäästlikud rehvid on kulutõhusad: paremate näitajatega rehvide kõrgema hinna kompenseerib rehvide eluea jooksul kokkuhoitav raha. Seepärast on rehvide ostjatel otsene huvi vähendada kütusele tehtavaid kulutusi ja ühiskonnal on huvi vähendada maanteetranspordist tulenevaid heitkoguseid. Sellel oleks märkimisväärne mõju ELi tasandil: mõjuhinnangu raames tehtud välisuuring näitas, et võimalik sääst on 0,56–1,51 miljonit tonni naftaekvivalenti aastas, sõltuvalt ülemineku kiirusest turul. Sellel oleks samasugune mõju nagu ELi teedelt 0,5–1,3 miljoni sõiduauto kõrvaldamisel (või 3–8 % kõikidest uutest registreeritud sõiduautodest).

Rehvide veeretakistuse vähendamist on algseadmete turul<sup>4</sup> soodustanud ja soodustavad veelgi autotootjad, kes on huvitatud kütusesäästlike rehvide paigaldamisest sõidukitele,

---

<sup>1</sup> Euroopa Keskkonnaagentuur. Iga-aastane Euroopa Ühenduse kasvuhoonegaaside järelevalve ajavahemikus 1990–2005 ja 2007. aasta järelevalvearuanne, lk 88.

<sup>2</sup> KOM(2006) 545.

<sup>3</sup> KOM(2008) 433.

<sup>4</sup> Uutele sõidukitele paigaldatud rehvide turuosa on 22 %.

et vähendada kooskõlas tüübikinnitust käsitlevate õigusaktidega mõõdetavaid sõidukitest põhjustatud heitkoguseid. Lisaks keelatakse mootorsõidukite üldist ohutust käsitleva määrusega<sup>5</sup> ettenähtud veeretakistuse miinimumnõuete rakendamise abil kõige halvemate kütusesäästlikkuse näitajatega rehvide kasutamine. Kõnealused kaks toetavat tegurit ei võimalda aga saavutada optimaalset üleminekut turul, sest lõppkasutajatel ei ole piisavalt teavet, eriti kehtib see asendusrehvide turu kohta.

Asendusrehvide turuosa on 78 %<sup>6</sup> ning tarbijatel ja ettevõtjatel puudub kõnealusel turul juurdepääs objektiivsele teabele rehvide veeretakistuse kohta, samuti ei saa nad võrrelda kõrgemat hinda kütusesäästuga. Turu-uuringud on ka näidanud, et tarbijad oleksid huvitatud kütusesäästlike rehvide ostmisest.

Lisaks on rehvide näitajad omavahel seotud ja ühe parameetri, nt energiasäästlikkuse muutmine võib negatiivselt mõjutada teist parameetrit, nt märghaardumist, ning märghaardumise optimeerimine võib negatiivselt mõjutada välist veeremismüra. Rehvide märghaardumise ja välise veeremismüra osas on võimalik saavutada paremaid näitajaid kui tüübikinnitust käsitlevates õigusaktides sätestatud miinimumnõuetele vastavad näitajad<sup>7</sup>. Seega on ühiskonna huvides edendada kõnealuse kahe parameetri ja veeretakistuse optimeerimist.

ELi tasandil rakendatava rehvide märgistamissüsteemi eesmärk on lahendada olukord, kus teabepuuduse tõttu ei toimu turul optimaalset üleminekut kütusesäästlikele rehvidele. Märgistamissüsteem võimaldaks tarbijatel teha teadlik valik, innustaks rehvitootjaid tooteid ajakohastama ning aitaks suurendada teadlikkust.

- **Ettepaneku valdkonnas kehtivad õigusnormid**

Rehvide märgistamist käsitlev käesolev ettepanek on osa terviklikust lähenemisviisist, mille eesmärk on vähendada maanteetranspordiga seotud kütusekulu ja heitkoguseid. Ettepanek on suunatud turu nõudluse poolele ja see täiendab selliseid rehvide tüübikinnitust käsitlevaid õigusakte, mis miinimumnõuete abil mõjutavad pakkumise poolt. Mootorsõidukite üldist ohutust käsitleva määrusega ettenähtud veeretakistuse, märghaardumise ja välise veeremismüra miinimumnõuded peaksid jõustuma 2012. aasta oktoobris ja nendega tagatakse rehvide kvaliteedi ühtne tase, samal ajal kui kõnealusest tasemest paremad näitajad saavutatakse märgistamissüsteemi abil. Arvestades suurenenud konkurentsi rehviturul, tagatakse sellega kõigile võrdsed võimalused ja ettevõtjatel on võimalus saada kasu toodete eristamisest, nii et konkurents ei põhineks mitte ainult hindadel, vaid ka toodete kvaliteedil. Tõenäoliselt aitab see ka vähendada mainega seotud turutõkkeid uute turuletulijate puhul. Tööstussektor omakorda saaks rohkem tagasi teadus- ja arendustegevusse tehtud investeeringutest, kuna tarbijatel ja lõppkasutajatel oleks juurdepääs rehvi parameetreid käsitlevale objektiivsele, usaldusväärsele ja võrreldavale teabele.

Ühtlustatud ja täpsed katsemeetodid on olulised, et anda võrreldavat teavet rehvi parameetrite kohta. Selleks et vähendada tootjate halduskoormust ja katsetamise maksumust, tuleks kohaldada samu katsemeetodeid nagu on määratletud rehvide

---

<sup>5</sup> Vastuvõtmisel olev ettepanek KOM(2008) 316, ELT C, ..., lk...

<sup>6</sup> Sõidukitele pärast originaalrehvide kulumist paigaldatavad rehvid (tavaliselt pärast 40 000 km läbimist sõiduautode puhul).

<sup>7</sup> KOM(2008) 316, vt joonealune märkus 5.

tüübikinnitust käsitlevates õigusaktides.

- **Kooskõla Euroopa Liidu muude tegevuspõhimõtete ja eesmärkidega**

Energiamärgistamise süsteemi kasutuselevõtt suurendab kütusesäästlike rehvide kasutamist ja võimaldab 2020. aastaks säästa 20 % energiat, s.t saavutada eesmärk, mis on sätestatud energiatõhususe tegevuskavas<sup>8</sup> ja mille on kiitnud heaks energeetika nõukogu, Euroopa Ülemkogu ja Euroopa Parlament<sup>9</sup>.

Käesolev ettepanek on kooskõlas sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidide vähendamist käsitleva ühenduse läbivaadatud strateegiaga<sup>10</sup> ja CARS 21 kõrgetasemelise tööühikuga<sup>11</sup> ettepanekutega. Kõnealune strateegia põhineb terviklikul lähenemisviisil, mille eesmärk on saavutada süsinikdioksiidide tase 120 g/km aastaks 2012: tase 130 g/km saavutatakse tüübikinnituse<sup>12</sup> menetluse käigus mõõdetavaid autodega seotud heitkoguseid käsitleva õigusakti abil ja veel 10 g/km või sellega võrdväärne tase saavutatakse lõplikus loetelus sätestatud lisameetmetega, sh kütusesäästlike rehvide soodustamisega. Kõnealuse strateegia ja autode märgistamist käsitleva läbivaadatud ettepaneku<sup>13</sup> koosmõju aitab samuti kaasa rehvide märgistamissüsteemi tunnustamisele.

Kütusesäästlikele rehvidele ülemineku soodustamine turul on kooskõlas Lissaboni strateegia ja uuendatud säästva arengu strateegiaga, sest sellega soodustatakse teadus- ja arendustegevusse investeerimist, luuakse kõigile võrdsed võimalused ja vähendatakse maanteetranspordist tulenevat süsinikdioksiidideid ning seega aidatakse kaasa säästva liikuvuse poliitikavaldkonna eesmärkide saavutamisele.

Ühenduse Lissaboni programmis aastateks 2008–2010<sup>14</sup> on ühe peamise eesmärgina sätestatud säästlikule tootmisele ja tarbimisele suunatud tööstuspoliitika edendamine, mida on veelgi edasi arendatud säästva tarbimise ja tootmise ning säästva tööstuspoliitika tegevuskavas<sup>15</sup>.

Rehvide märgistamine on samuti oluline, et saavutada tarbijate mõjukuse suurendamise eesmärk, mis on sõnastatud ELi tarbijapoliitika strateegias 2007–2013,<sup>16</sup> sest märgistamine võimaldab tarbijatel asendusrehve ostes teha teadlik valik.

---

<sup>8</sup> KOM(2006) 545.

<sup>9</sup> Transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (energeetika), 23. november 2006, 15210/06; Brüsselis 8.–9. märtsil 2007 toimunud Euroopa Ülemkogu eesistujariigi järelused 7224/07; Euroopa Parlamendi resolutsioon, 24. oktoober 2007, sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidide vähendamist käsitleva ühenduse strateegia kohta (2007/2119 (INI)), punkt 32.

<sup>10</sup> KOM(2007) 19.

<sup>11</sup> KOM(2007) 22.

<sup>12</sup> KOM(2007) 856.

<sup>13</sup> Uuesti sõnastatud direktiiv 1999/94/EÜ.

<sup>14</sup> KOM(2007) 804.

<sup>15</sup> KOM(2008) 397/3.

<sup>16</sup> KOM(2007) 99.

## 2. KONSULTEERIMINE HUVITATUD ISIKUTEGA JA MÕJU HINDAMINE

### • Konsulteerimine huvitatud isikutega

#### Konsultatsioonimeetodid, peamised sihtvaldkonnad ja vastajate üldiseloolestus

Sidusrühmade arvamusi koguti kogu protsessi jooksul toimunud kahepoolsetel kohtumistel ja erinevatel konsultatsioonidel, kus osalesid liikmesriikide esindajad, valitsusvälised organisatsioonid, tarbija- ja äriorganisatsioonid, rehvitööstuse esindajad, sõidukiparkide haldajad, rehvimüüjad ja autotootjad.

– Esimene tagasiside saadi ettevõtluse peadirektoraadi korraldatud (2007. aasta august–oktoober) avalikul arutelul, kus keskenduti mootorsõidukite ohutuse kõrgele tasemele ja kus tehti ettepanek kehtestada rehvide kütusesäästlikkuse klassid. Kõnealune säte jäeti lõpuks ettevõtluse peadirektoraadi ettepanekust välja, et seda saaks põhjalikumalt analüüsida, kuid avaliku arutelu käigus saadud tagasisidet on arvesse võetud.

– 21. aprillil 2008 sai eksperdirühm kokku rehvitööstuse esindajatega, et täpsustada tehnilisi küsimusi.

– 26. mail 2008 toimus sidusrühmade seminar. Europa veebisaidil avaldati seminaril käsitletavate poliitikavalikutega seotud küsimusi sisaldav töödokument, sidusrühmade vastused ja seminari protokoll.

#### Vastuste kokkuvõte ja nende arvessevõtmine

Konsultatsioonid sidusrühmadega olid olulised poliitikavalikute kindlakstegemisel ja märgistamissüsteemi võimaliku kavandi loomisel. Konsultatsioonide vältel toetasid üldiselt kõik vastajad märgistamissüsteemi kehtestamist, kuid reservatsioonidega mõne tehnilise küsimuse osas.

– Ettevõtluse peadirektoraadi korraldatud esimesel avalikul arutelul rõhutati, et kütusesäästlike rehve toetava märgistamissüsteemi kavandamisel tuleks vältida olukorda, kus sellega kaasneks rehvide ohutusnäitajate halvenemine. Rehvitööstus arendas rehvide näitajate osas välja tervikliku lähenemisviisi, mille kohaselt tuleb kõiki asjakohaseid parameetreid koos arvesse võtta. Seda küsimust võeti märgistamissüsteemi kavandamisel arvesse ja süsteemiga on ette nähtud mitmest kriteeriumist koosnev klassifitseerimissüsteem.

– Taotleti ambitsioonikamate kütusesäästlikkuse klasside kavandamist ja tehti ettepanek järgida sama kavandit, mida kasutatakse kodumasinade puhul (klassid A–G)<sup>17</sup>. Seejärel viidi välisuuringu raames läbi ulatuslikud uuringud, et teha täpselt kindlaks tehniline tase, rehvide kütusesäästlikkuse suurendamise tehnoloogiline potentsiaal ja sellega seotud tootmiskulud. Neid tulemusi võeti kütusesäästlikkuse klasside kavandamisel arvesse nii, et A klassi rehvidele esitatavad nõuded oleksid piisavad, et soodustada turul üleminekut kütusesäästlikele rehvidele, kuid tagaksid selle, et rehvid oleksid lõppkasutajate jaoks kulutõhusad, st kütusesääst kompenseeriks

---

<sup>17</sup> Direktiiv 1992/75/EÜ.

kõrgema hinna.

– Mõned sidusrühmad taotlesid, et välist veeremismüra võetaks märgistamissüsteemi kavandamisel arvesse. Sellest tulenevalt võeti arvesse väline veeremismüra, mis ei sisaldunud algselt mõjuhindamises.

– Arutati ka laialdaselt, kas C2 ja C3 klassi rehve (väike- ja raskeveokitele paigaldatavad rehvid) on asjakohane hõlmata märgistamissüsteemiga. Maanteeveoettevõtjad ja nende föderatsioon Rahvusvaheline Maanteeveo Liit (IRU) soovisid, et kõnealused rehviklassid hõlmataks märgistamissüsteemiga. Kuna mõjuhindang näitas, et seoses kõnealuste rehvidega on võimalik oluliselt kütust säästa, otsustati need rehvid lisada õigusakti ettepaneku reguleerimisalasse.

28. aprillist 2008 kuni 30. maini 2008 toimus Internetis avalik arutelu. Komisjon sai 14 vastust. Tulemused on esitatud järgmisel veebilehel: [http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under\\_discussion\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm).

### • Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine

#### Asjaomased teadus- / erialavaldkonnad

Konsortsiumiga European Policy Evaluation Consortium sõlmiti leping välisuuringu korraldamiseks detsembrist 2007 kuni juulini 2008, et koguda teavet mõjuhindangu jaoks.

#### Kasutatud meetod

Uuringus keskenduti märgistamissüsteemi kavandit toetavale tehnilisele taustale, sh rehvi eri parameetrite ühildatavusele, turu struktuuridele ja tasuvusanalüüsile.

Kütusesäästlikkuse ja märghaardumise klasside konkreetne kavandamine põhineb muu hulgas järgmistel teguritel: 1) tehniline tase, 2) veeretakistuse või märghaardumise teatava taseme saavutamiseks vajalikud tootmiskulud, mis võrreldes sellest tuleneva kütusesäästu või ohutuse suurenenud tasemega määravad 3) kulutõhususe taseme, mille suunas turg ratsionaalsete eelduste kohaselt tõenäoliselt liigub, 4) katsemeetodite täpsus, mis võib mõjutada klasside suurust.

#### Peamised organisatsioonid / eksperdid, kellega konsulteeriti

Konsulteeriti liikmesriikide esindajate, valitsusväliste organisatsioonide, tarbija- ja äriorganisatsioonide, rehvitööstuse esindajate, rehvimüüjate ja autotootjatega.

#### Kokkuvõtte saadud ja kasutatud nõuannetest

Võimalike pöördumatute tagajärgedega tõsiseid ohte ei nimetatud.

Mõjuhindang hõlmab tehnilisi ettepanekuid ja tasuvusanalüüsi.

#### Eksperdiarvamuse avalikustamiseks kasutatud vahendid

Välisuuringu saab alla laadida järgmiselt veebilehelt:

[http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under\\_discussion\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm).

- **Mõju hindamine**

Mõjuhindangus kaaluti järgmisi poliitikavalikuid, et soodustada turu üleminekut kütusesäästlikumatele rehvidele:

- Valik 1. ELi tasandil ei võeta meetmeid. See on põhistsenaarium, mis hõlmab mootorsõidukite üldist ohutust käsitleva määrusega ettenähtud veeretakistuse miinimumnõuete vastuvõtmist ja ka autotootjate huvi paigaldada sõidukitele kütusesäästlikud rehvid, et vähendada tüübikinnituse käigus mõõdetavat heitetaset.
- Valik 2. Ühel kriteeriumil (kütusesäästlikkus) põhinev sõiduautode rehvide (C1 klassi rehvid) märgistamissüsteem, mille kohaselt teiste parameetrite (märghaardumine ja väline veeremismüra) suhtes kohaldatakse miinimumnõudeid.
- Valik 3. Kahel kriteeriumil (kütusesäästlikkus ja märghaardumine) põhinev C1 klassi rehvide märgistamissüsteem, mille kohaselt välise veeremismüra osas esitatakse miinimumnõuded.
- Valik 4. Mitmel kriteeriumil (kütusesäästlikkus ja märghaardumine) põhinev C1 klassi rehvide märgistamissüsteem, mida laiendatakse välisele veeremismürale.
- Valik 5. C1 klassi rehvide jaoks väljaarendatud märgistamissüsteemi (valik 2, 3 või 4) laiendamine C2 ja C3 klassi rehvidele.
- Valik 6. Majandushoovad ja riigihanked.

Poliitikavalikute võrdlus näitab, et mitmel kriteeriumil põhinev C1 klassi rehvide märgistamissüsteem (valik 4) annab kõige rohkem kasu, kui seda laiendatakse ka C2 ja C3 klassi rehvidele (valik 5). Kütusesäästlike rehvide aeglasemat kasutuselevõttu võrreldes valikuga 2 (ühel kriteeriumil põhinev märgistamissüsteem) aitab kompenseerida ohutuse suurenenud tase, samal ajal kui märgistamissüsteemi laiendamine C2 ja C3 klassi rehvidele suurendaks märkimisväärselt kütuse kogusäästu.

Komisjon tegi töödokumendis osutatud mõjuhindangu, mida käsitlev aruanne on esitatud järgmisel veebilehel: [http://ec.europa.eu/governance/impact/cia\\_2008\\_en.htm](http://ec.europa.eu/governance/impact/cia_2008_en.htm)

### 3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

- **Kavandatud meetmete kokkuvõte**

Ettepanek käsitleb märgistamissüsteemi loomist C1, C2 ja C3 klassi rehvide (sõiduautodele, väike- ja raskeveokitele paigaldatavad rehvid) jaoks ning see hõlmab selliseid parameetreid nagu kütusesäästlikkus, märghaardumine ja väline veeremismüra. Süsteem võimaldab tänu rehvi näitajate klassifitseerimisele anda tarbijatele, ettevõtjatele ja jaemüüjatele ühtlustatud ja kergesti mõistetavat teavet. See tagab, et teave jõuab lõppkasutajateni eri vahendite (elektroonilised vahendid, kataloogid ja kleebised) kaudu.



- **Õiguslik alus**

Ettepaneku õiguslik alus on asutamislepingu artikkel 95.

- **Subsidiaarsuse põhimõte**

Subsidiaarsuse põhimõtet kohaldatakse, ettepaneku selles osas, mis ei kuulu ühenduse ainupädevusse.

Liikmesriigid ei suuda ettepaneku eesmärgi täielikult saavutada järgmistel põhjustel.

Nagu juba rõhutati seoses autode märgistamist käsitleva direktiivi<sup>18</sup> rakendamise, on 27 eri märgistamissüsteemi tootjatele suureks koormaks, sest neil tuleb tooteid erinevalt klassifitseerida, sõltuvalt sellest, mis riikides nad neid müüvad, ning see ei võimalda tõhusat üleminekut turul. Erinevused toodete klassifitseerimises tekitavad tarbijates segadust ja takistavad neil tegemast teadlikke otsuseid. Lisaks on liikmesriigid, tarbijaorganisatsioonid ja rehvitööstus toetanud ühtlustatud märgistamissüsteemi.

Ühenduse meetmed aitavad ettepaneku eesmärgi paremini saavutada järgmistel põhjustel.

Ühtlustatud märgistamissüsteem vähendab liikmesriikide ja rehvitööstuse halduskoormust. See aitab vältida siseturu killustumist ja tagab kõigile võrdsed võimalused.

Ettepaneku reguleerimisala piirdub tootekirjelduse ühtlustamisega; rakendamine ja turujärelevalve kuuluvad liikmesriikide kohustuste hulka.

Seepärast on ettepanek kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega.

- **Proportsionaalsuse põhimõte**

Ettepanek on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas järgmistel põhjustel.

Käesolev ettepanek ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik seadusandliku ettepaneku eesmärkide saavutamiseks. Selleks et vähendada rehvitootjate kulusid, on ette nähtud samad katsemeetodid nagu tüübikinnituse puhul. Tootja antud kinnitus peaks samuti vähendada katsetamise maksumust, mis on halvimal juhul hinnanguliselt ligikaudu 0,03 eurot rehvi kohta.

Samuti tehakse ettepanek võtta kasutusele kleebis, millel kujutatakse märgist sellises vormis, et seda on võimalik ilma tõlketa mõista. Selleks et vähendada logistikakulusid, kasutatakse piktogramme, mille abil tagatakse, et märgistamissüsteem on mõistetav, ilma et rehvitööstus või -müüjad peaksid kasutama vastavaid kleebiseid kõigis ELi ametlikes keeltes. Asjaomas keeles märgist selgitav täiendav teave esitatakse Internetis. Selleks et tarbijatel oleks lihtne märgisest aru saada, kasutatakse märgist,

---

<sup>18</sup> Direktiiv 1999/94/EÜ.

mille paigutus on samasugune nagu kodumasinade energiamärgistuse direktiivi kohasel kodumasinade märgisel.

Rehvide märgistamisega ei tohi kaasneda rehvide hinna kallinemine. Turul jätkatakse soodsa hinnaga rehvide müüki, ainuke erinevus on selles, et tarbijatele antakse objektiivset teavet rehvide kvaliteedi kohta, nii et konkurents ei põhineks üksnes hinnal, vaid toote tegelikel näitajatel.

- **Õigusakti valik**

Kavandatud(ad) õigusakt(id): direktiiv

Muud õigusaktid ei oleks asjakohased järgmis(t)el põhjus(t)el.

Turujärelevalve ja kooskõla direktiiviga on olulised süsteemi edukuse tagamiseks. Seepärast peaksid liikmesriigid looma oma järelevalvekorra. Lõppkasutajatele ja tarbijatele suunatud teadlikkuse tõstmise kampaaniad, mille eesmärk on selgitada märgistamissüsteemi, on tõhusamad, kui neid korraldatakse liikmesriigi tasandil. Seepärast tehakse ettepanek võtta vastu direktiiv, mille liikmesriigid võtavad üle oma siseriiklikku õigusesse.

Ettepanekus on kasutatud paralleelset lähenemisviisi, mille kohaselt direktiivi põhisätted võetakse vastu kaasotsustamismenetluse alusel, samal ajal kui komiteemenetlust kasutatakse tehniliste nõuete vastuvõtmiseks ja nende kohandamiseks tehnika arenguga, nagu on ette nähtud direktiivi 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt.

#### **4. MÕJU EELARVELE**

Ettepanek ei mõjuta ühenduse eelarvet.

#### **5. TÄIENDAV TEAVE**

- **Euroopa Majanduspiirkond**

Kavandatud õigusakt käsitleb Euroopa Majanduspiirkonnaga seotud küsimust, mistõttu tuleks seda laiendada EMPl.

Ettepanek:

## EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV

rehvide kütusesäästlikkuse ja muude oluliste parameetrite märgistamise kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eelkõige selle artiklit 95,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut<sup>19</sup>,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust<sup>20</sup>,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust<sup>21</sup>,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras<sup>22</sup>

ning arvestades järgmist:

- (1) Nagu teatistes „Keskkonnahoidlik transport”<sup>23</sup> rõhutatakse, on säästva liikuvusega seotud küsimused olulised ühenduses lahendamist vajavad küsimused, arvestades kliimamuutust ja vajadust suurendada Euroopa konkurentsivõimet.
- (2) Komisjoni teatistes „Energiaühenduse tegevuskava: potentsiaali realiseerimine”<sup>24</sup> rõhutati, et sihtotstarbeliste meetmete, sealhulgas rehvide märgistamise abil on võimalik energia kogutarbimist vähendada 20 % aastaks 2020.
- (3) Rehvid mõjutavad kütuse kogukulu 20–30 % ulatuses peamiselt veeretakistuse tõttu. Seepärast võib veeretakistuse vähendamine aidata muuta maanteetransporti tunduvalt kütusesäästlikumaks ja seega aidata vähendada heitkoguseid.
- (4) Rehve iseloomustavad mitu omavahel seotud parameetrit. Ühe parameetri, nt energiasäästlikkuse parandamine võib negatiivselt mõjutada teisi parameetreid, nt märghaardumist, ning märghaardumise optimeerimine võib negatiivselt mõjutada välist veeremismüra. Rehvitootjaid tuleb innustada optimeerima kõiki parameetreid.

---

<sup>19</sup> ELT C ..., ..., lk ....

<sup>20</sup> ELT C ..., ..., lk ....

<sup>21</sup> ELT C ..., ..., lk ....

<sup>22</sup> ELT C ..., ..., lk ....

<sup>23</sup> KOM(2008) 433.

<sup>24</sup> KOM(2006) 545.

- (5) Kütusesäästlikud rehvid on kulutõhusad, sest kütusesääst rohkem kui kompenseerib rehvide kõrgema hinna, mis tuleneb suurematest tootmiskuludest.
- (6) [Määruses (EÜ) nr .../...(mis käsitleb mootorsõidukite üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid)]<sup>25</sup> on sätestatud rehvide veeretakistuse miinimumnõuded. Tänu tehnoloogia arengule on võimalik vähendada rehvide veeretakistusest tulenevat energiakulu tunduvalt rohkem kui kõnealuste miinimumnõuetega on ette nähtud. Maanteetranspordi keskkonnamõju vähendamiseks on seega asjakohane kehtestada sätteid, millega nähakse ette ühtlustatud teabe esitamine lõppkasutajatele kütusesäästlikkuse kohta, et innustada neid ostma kütusesäästlikumaid rehve.
- (7) Liiklusmüra on väga häiriv ja see mõjub halvasti tervisele. [Määruses (EÜ) nr .../...(mis käsitleb mootorsõidukite üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid)] on sätestatud rehvide välise veeremismüra miinimumnõuded. Tänu tehnoloogia arengule on rehvide välist veeremismüra võimalik vähendada tunduvalt rohkem kui kõnealuste miinimumnõuetega on ette nähtud. Liiklusmüra vähendamiseks on seega asjakohane kehtestada sätteid, millega nähakse ette ühtlustatud teabe esitamine lõppkasutajatele välise veeremismüra kohta, et innustada neid ostma paremate välise veeremismüra parameetritega rehve.
- (8) Ühtlustatud teabe esitamine rehvide välise veeremismüra kohta aitaks samuti lihtsustada liiklusmüra vähendavate meetmete rakendamist ja suurendaks teadlikkust selle kohta, kuidas rehvid mõjutavad liiklusmüra, samuti aitaks see saavutada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiivi 2002/49/EÜ (mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega)<sup>26</sup> eesmärgi.
- (9) [Määruses (EÜ) nr .../...(mis käsitleb mootorsõidukite üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid)] on sätestatud rehvide märghaardumise miinimumnõuded. Tänu tehnoloogia arengule on võimalik parandada rehvide märghaardumist tunduvalt rohkem kui kõnealuste miinimumnõuetega on ette nähtud ja seega vähendada pidurdusteed märjal teel. Liiklusohutuse suurendamiseks on seega asjakohane kehtestada sätteid, millega nähakse ette ühtlustatud teabe esitamine märghaardumise kohta, et innustada lõppkasutajaid ostma paremate märghaardumise parameetritega rehve.
- (10) Teised rehvi parameetrid (nt vesiliu teke või juhitavus kurvides) mõjutavad samuti liiklusohutust. Samas ei ole praegu veel olemas ühtlustatud katsemeetodeid selliste parameetrite määramiseks. Seepärast on asjakohane näha ette võimalus hiljem vajaduse korral kehtestada sätteid, millega nähakse ette ühtlustatud teabe esitamine lõppkasutajatele kõnealuste rehvi parameetrite kohta.
- (11) Ühtse märglise kasutamine rehvi parameetrite kohta teabe andmiseks aitab tõenäoliselt mõjutada lõppkasutajaid otsustama ohutumate, vaiksemate ja kütusesäästlikumate rehvide kasuks. Tõenäoliselt innustab see omakorda rehvitootjaid optimeerima kõnealuseid rehvi parameetreid, mis aitaks muuta tarbimist ja tootmist säästlikumaks.

---

<sup>25</sup> Vastuvõtmisel olev ettepanek KOM(2008) 316, ELT C, ..., lk...

<sup>26</sup> EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12.

- (12) Liikmesriikides kehtivad rehvide märgistamise mitmed eri eeskirjad takistaksid ühendusesisest kaubandust ning suurendaksid rehvitootjate halduskoormust ja katsetamise maksumust.
- (13) Asendusrehvide turuosa rehviturul on 78 %. Seepärast on õigustatud anda lõppkasutajatele teavet nii asendusrehvide kui ka uutele sõidukitele paigaldatavate rehvide parameetrite kohta.
- (14) Tarbijad (sh sõidukiparkide haldajad ja transpordiettevõtjad) oleksid huvitatud täpsema teabe saamisest rehvide kütusesäästlikkuse ja muude parameetrite kohta, sest neil on raske võrrelda eri rehvimarkide parameetreid, kuna puudub märgistamissüsteem ja ühtlustatud katsetamiskord. Seega on asjakohane hõlmata C1, C2 ja C3 klassi rehvid direktiivi reguleerimisalaga.
- (15) Energiämärgis, mida kasutatakse toodete jaotamisel klassidesse A-st kuni G-ni ja mida kohaldatakse kodumasinade suhtes vastavalt direktiivile 1992/75/EÜ (kodumasinade energia ja muude ressursside tarbimise näitamise kohta märgistuses ja ühtses tootekirjelduses),<sup>27</sup> on tarbijatele hästi teada ja see on osutunud edukaks vahendiks, mille abil soodustatakse tõhusamate seadmete kasutamist. Rehvide kütusesäästlikkuse märgistamisel tuleks kasutada kõnealust sama kavandit.
- (16) Märgise kujutamine müügikohas müüdavatel rehvidel ja tehnilistes reklaamväljaannetes peaks aitama tagada, et nii turustajad kui ka võimalikud lõppkasutajad saavad ühtlustatud teavet rehvide kütusesäästlikkuse, märghaardumise ja välise veeremismüra kohta.
- (17) Mõned lõppkasutajad valivad rehvid enne müügikohta saabumist või ostavad rehvid postimüügi teel. Selleks et kõnelaused lõppkasutajad saaksid ka teha teadliku otsuse rehvide kütusesäästlikkust, märghaardumist ja välist veeremismüra käsitleva ühtlustatud teabe põhjal, tuleks märgiseid kujutada kõigis tehnilistes reklaamväljaannetes, sh Internetis avaldatavates väljaannetes.
- (18) Teave tuleks esitada kooskõlas [määruses (EÜ) nr .../... (mis käsitleb mootorsõidukite üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid)] sätestatud ühtlustatud katsemeetoditega, et lõppkasutajad saaksid võrrelda eri rehve ja tootjatel oleks võimalik vähendada katsetamise maksumust.
- (19) Kui liikmesriigid kehtestavad kütusesäästlike rehvide kasutamist stimuleerivad meetmed, on asjakohane määrata kindlaks kütusesäästlikkuse miinimumklassid, et vältida siseturu killustumist. Sellised stimuleerivad meetmed võivad kujutada endast riigiabi. Käesolev direktiiv ei piira asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaselt rakendatavate tulevaste riigiabi menetluste tulemuste kohaldamist.
- (20) Selleks et märgistamissätted täidaksid oma eesmärgi, on oluline, et tootjad, tarnijad ja turustajaid neid järgiksid. Seepärast peaksid liikmesriigid teostama turujärelevalvet ja korrapäraseid järelekontrole, et tagada kõnealuste sätete täitmine.

---

<sup>27</sup> EÜT L 297, 13.10.1992, lk 16.

- (21) Käesoleva direktiivi rakendusmeetmed tuleks vastu võtta kooskõlas nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusega 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendamisvolituste kasutamise menetlused<sup>28</sup>.
- (22) Eelkõige tuleks komisjonile anda volitus kehtestada nõuded seoses märghaardumise klasside määratlemisega C2 ja C3 klassi rehvide jaoks, samuti anda volitus kehtestada lisaks kütusesäästlikkusele, märghaardumisele ja välisele veeremismürale nõuded muude rehvi oluliste parameetrite kohta ja kohandada lisad vastavalt tehnika arengule. Kuna tegemist on üldmeetmetega, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi sätteid seda täiendades, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

**Artikkel 1**  
**Eesmärk ja sisu**

Käesoleva direktiivi eesmärk on muuta kütusesäästlike rehvide edendamise abil maanteetransport kütusesäästlikumaks.

Käesoleva direktiiviga kehtestatakse raamistik, et rehvi parameetrite kohta saaks märgistamise abil teavet anda.

**Artikkel 2**  
**Reguleerimisala**

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse C1, C2 ja C3 klassi rehvide suhtes.
2. Erandina lõikest 1 ei kohaldata käesolevat direktiivi järgmiste rehvide suhtes:
  - a) protekteeritud rehvid;
  - b) professionaalsed maastikurehvid;
  - c) rehvid, mis on ette nähtud paigaldamiseks üksnes nendele sõidukitele, mis on esmakordselt registreeritud enne 1. oktoobrit 1990;
  - d) ajutiselt kasutatavad T-tüüpi varurehvid;
  - e) rehvid, mille nimikiirus on alla 80 km/h;
  - f) rehvid, mille nominaalne veljediameter ei ületa 254 mm või on vähemalt 635 mm;
  - g) rehvid, mis on varustatud veomadusi parandatavate lisaelementidega, nt naastrehvid.

---

<sup>28</sup> EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

### *Artikkel 3*

#### *Mõisted*

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „C1, C2 ja C3 klassi rehvid” – [määruse (EÜ) nr .../... (mis käsitleb mootorsõidukite üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid)]<sup>29</sup> artiklis 8 määratletud rehviklassid;
- 2) „ajutiselt kasutatav T-tüüpi varurehv” – ajutiseks kasutamiseks ette nähtud varurehv, mis on sobiv kasutamiseks standard- või tugevdatud rehvist kõrgema rehvirõhuga;
- 3) „müügikoht” – rehvide esitlemise, ladustamise või müümise koht, sh autosalongid, kus esitletakse rehve, mis ei ole sõidukitele paigaldatud;
- 4) „tehnilised reklaamväljaanded” – kõik lõppkasutajatele või turustajatele suunatud trükitud ja elektroonilised materjalid, mida kasutatakse rehvide või sõidukite turustamiseks ja kus kirjeldatakse rehvi konkreetseid parameetreid; need hõlmavad tehnilisi juhendeid, brošüüre, Interneti-turundust, infolehti ja katalooge;
- 5) „tehnilised dokumendid” – rehve käsitlev teave, sh tootja ja rehvimark, rehvitüübi kirjeldus või kütusesäästlikkuse klassi, märghaardumise klassi ja välise veeremismüra mõõtmistulemuse alusel määratud rehvirühm, katsearuanded ja katsete täpsus;
- 6) „tootja” – füüsiline või juriidiline isik, kes valmistab toote või kes laseb sellise toote projekteerida või valmistada ja kes turustab seda toodet oma nime või kaubamärgi all;
- 7) „importija” – ühenduses asuv füüsiline või juriidiline isik, kes toob toote kolmandast riigist ühenduse turule;
- 8) „tarnija” – tootja või tema volitatud esindaja ühenduses või importija;
- 9) „turustaja” – tarneahelas osalev füüsiline või juriidiline isik, kes teeb rehvi turul kättesaadavaks, välja arvatud tarnija või importija;
- 10) „turul kättesaadavaks tegemine” – toote tarnimine ühenduse turule toote turustamiseks või kasutamiseks äritegevuses, kas tasu eest või tasuta;
- 11) „lõppkasutaja” – tarbija, sh sõidukipargi haldaja või maanteetranspordiettevõtja, kes ostab või kavatsseb rehve osta;

---

<sup>29</sup> [NB! Määruse ettepanekus (KOM(2008)316) esitatud praegusest rehvide klassifikatsioonist on välja jäetud väikeveokid (N1). Nõukogu tasandil on jõutud kokkuleppele vaadata läbi ettepaneku KOM(2008) 316 artiklis 8 esitatud määratlus, et lisada sellesse N1 klassi rehvid; kokkuleppele jõutakse hiljemalt oktoobris enne rehvide märgistamist käsitleva käesoleva direktiivi ettepaneku vastuvõtmist – see viide on esitatud teabe eesmärgil seadusandliku menetluse käigus ja tuleb vastuvõtmise ajal kustutada].

- 12) „oluline parameeter” – rehvi parameeter, nagu veeretakistus, märghaardumine või väline veeremismüra, mis rehvi kasutamise korral mõjutab märkimisväärselt keskkonda, liiklusohutust või tervist.

#### **Artikkel 4** **Rehvide tarnijate kohustused**

Liikmesriigid tagavad, et rehvide tarnijad järgivad järgmisi sätteid:

- 1) tarnijad tagavad, et turustajatele või lõppkasutajatele tarnitavate C1 ja C2 klassi rehvide turvistel on kleebis, millel on I lisa A osas sätestatud kütusesäästlikkuse klassi ja I lisa C osas sätestatud välise veeremismüra mõõtmistulemust kujutav märgis; samuti on C1 klassi rehvide märgisel näidatud I lisa B osas sätestatud märghaardumise klass;
- 2) esimeses punktis osutatud kleebise vorm on esitatud II lisas;
- 3) tarnijad esitavad tehnilistes reklaamväljaannetes kütusesäästlikkuse klassi, märghaardumise klassi ja välise veeremismüra mõõtmistulemuse vastavalt I lisale ja III lisas täpsustatud järjekorras;
- 4) tarnijad esitavad taotluse korral liikmesriikide ametiasutustele tehnilised dokumendid ajavahemiku kohta, mis lõppeb viis aastat pärast seda, kui asjaomasesse rehvitüüpi kuuluv viimane rehvi on turul kättesaadavaks tehtud; tehnilised dokumendid on piisavalt põhjalikud, et ametiasutused saaksid kontrollida märgisel kütusesäästlikkuse, märghaardumise ja välise veeremismüra kohta esitatud teabe õigsust.

#### **Artikkel 5** **Rehvide turustajate kohustused**

Liikmesriigid tagavad, et rehvide turustajad järgivad järgmisi sätteid:

- 1) turustajad tagavad, et müügikohas oleks rehvidel selgelt nähtaval kohal kleebis, mille tarnijad on paigaldanud artikli 4 punkti 1 kohaselt;
- 2) kui müüdavad rehvid ei ole lõppkasutajatele nähtavad, annavad tarnijad lõppkasutajatele teavet kõnealuste rehvide kütusesäästlikkuse klassi, märghaardumise klassi ja välise veeremismüra mõõtmistulemuse kohta;
- 3) C1 ja C2 klassi rehvide puhul esitavad tarnijad rehve ostvatele lõppkasutajatele arve, kus on märgitud kütusesäästlikkuse klass ja välise veeremismüra mõõtmistulemus. C1 klassi rehvide puhul esitatakse ka märghaardumise klass.

#### **Artikkel 6** **Autode tarnijate ja turustajate kohustused**

Liikmesriigid tagavad, et autode tarnijad ja turustajad järgivad järgmisi sätteid:



- 1) autode tarnijad ja turustajad tagavad, et tehnilistes reklaamväljaannetes esitatakse teave uutele sõidukitele paigaldatavate rehvide kohta; selline teave hõlmab I lisa A osas sätestatud kütusesäästlikkuse klassi, I lisa C osas sätestatud välise veeremismüra mõõtmistulemust ja C1 klassi rehvide puhul I lisa B osas sätestatud märghaardumise klassi;
- 2) kui uutele sõidukitele võib paigaldada eri tüüpi rehve, ilma et lõppkasutajad saaksid nende vahel valida, märgitakse tehnilistes reklaamväljaannetes kõnealuste rehvitüüpide väikseim kütusesäästlikkuse ja märghaardumise klass ning välise veeremismüra suurim mõõtmistulemus III lisas täpsustatud järjekorras;
- 3) kui lõppkasutajad saavad valida uutele sõidukitele paigaldatavate eri rehvitüüpide vahel, märgivad autode tarnijad tehnilistes reklaamväljaannetes kõnealuste rehvitüüpide kütusesäästlikkuse klassi ja märghaardumise klassi ning välise veeremismüra mõõtmistulemuse III lisas täpsustatud järjekorras;
- 4) kui lõppkasutajad saavad valida uutele sõidukitele paigaldatavate eri rehvitüüpide vahel, annavad autode turustajad neile enne ostmist teavet kõnealuste rehvitüüpide kütusesäästlikkuse klassi ja märghaardumise klassi ning välise veeremismüra mõõtmistulemuse kohta.

#### ***Artikkel 7*** ***Ühtlustatud katsemeetodid***

Artiklite 4, 5, ja 6 kohaselt esitatav teave rehvide kütusesäästlikkuse klassi, välise veeremismüra mõõtmistulemuse ja märghaardumise klassi kohta saadakse 1 lisa kohaste ühtlustatud katsemeetodite kohaldamisel.

#### ***Artikkel 8*** ***Kontrollimenetlus***

Kooskõlas IV lisas kirjeldatud menetlusega hindavad liikmesriigid esitatud kütusesäästlikkuse ja märghaardumise klasside vastavust I lisa A ja B osas sätestatule ning esitatud välise veeremismüra mõõtmistulemuse vastavust I lisa C osas sätestatule.

#### ***Artikkel 9*** ***Siseturg***

1. Kui järgitakse käesoleva direktiivi sätteid, ei keela ega piira liikmesriigid rehvide kättesaadavaks tegemist turul käesoleva direktiiviga hõlmatud tootekirjelduse alusel.
2. Liikmesriigid käsitavad märgiseid ja tootekirjeldusi käesoleva direktiivi sätetele vastavana, kui neil ei ole vastupidiseid tõendeid. Liikmesriigid võivad paluda tarnijatel esitada tehnilised dokumendid, et hinnata esitatud väärtuste õigsust.

**Artikkel 10**  
**Stimuleerivad meetmed**

Liikmesriigid ei kehtesta stimuleerivaid meetmeid selliste rehvide suhtes, mille kütusesäästlikkus on I lisa A osas sätestatud C klassist väiksem.

**Artikkel 11**  
**Muudatused ja kohandamine tehnika arenguga**

Järgmised meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi sätteid seda muu hulgas täiendades, võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele:

- 1) C2 ja C3 klassi rehvide märghaardumise klassifitseerimist käsitlevate nõuete kehtestamine, eeldusel et on olemas sobivad ühtlustatud katsemeetodid;
- 2) muude keskkonda ja tervist või ohutust mõjutavate oluliste parameetritega seotud nõuete kehtestamine, eeldusel et on olemas sobivad ühtlustatud katsemeetodid ja et sellised nõuded on kulutõhusad;
- 3) I–IV lisa kohandamine tehnika arenguga.

**Artikkel 12**  
**Karistused**

Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi alusel vastuvõetud siseriiklike õigusnormide rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada kõnealuste karistuste rakendamine. Kavandatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teatavad komisjonile neist sätetest hiljemalt 18 kuu jooksul alates käesoleva direktiivi jõustumisest ja annavad viivitamata teada kõikidest nende hilisematest muudatustest.

**Artikkel 13**  
**Komitee**

1. Komisjoni abistab komitee.
2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ja artiklit 7, võttes arvesse kõnealuse otsuse artikli 8 sätteid.

**Artikkel 14**  
**Läbivaatamine**

Hiljemalt viis aastat pärast käesoleva direktiivi kohaldamiskuupäeva hindab komisjon vajadust vaadata läbi I lisa sätestatud energiatõhususe ja märghaardumise klassid.

### ***Artikkel 15*** ***Ülevõtmine***

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 1. novembriks 2011. Nad edastavad kõnealuste normide teksti ning kõnealuste normide ja käesoleva direktiivi vahelise vastavustabeli viivitamata komisjonile.

Liikmesriigid kohaldavad neid norme alates 1. novembrist 2012.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

### ***Artikkel 16***

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

### ***Artikkel 17***

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*

**I lisa**  
**Rehvi parameetrite klassifitseerimine**

**A osa: Kütusesäästlikkuse klassid**

Kütusesäästlikkuse klass määratakse kindlaks veeretakistuse koefitsiendi (RRC) alusel vastavalt allpool täpsustatud klassidele A–G ja seda mõõdetakse kooskõlas [ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni määrusega..., viide *ELT-le lisatakse enne direktiivi lõplikku vastuvõtmist*]

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

C1 klassi rehvid		C2 klassi rehvid		C3 klassi rehvid	
RRC kg/t	Energiasäästlikkuse klass	RRC kg/t	Energiasäästlikkuse klass	RRC kg/t	Energiasäästlikkuse 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
–	D	–	D	$6,1 \leq RRC \leq 7,0$	D
$9,1 \leq RRC \leq 10,5$	E	$8,1 \leq RRC \leq 9,2$	E	$7,1 \leq RRC \leq 8,0$	E
$10,6 \leq RRC \leq 12,0$	F	$9,3 \leq RRC \leq 10,5$	F	$RRC \geq 8,1$	F
$RRC \geq 12,1$	G	$RRC \geq 10,6$	G	–	G

## B osa: Märghaardumise klassid

C1 klassi rehvide puhul määratakse märghaardumise klassid kindlaks märghaardumise indeksi ( $G$ ) alusel vastavalt allpool täpsustatud klassidele A–G ja seda mõõdetakse kooskõlas Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjaga nr 117 (ühtsed sätted, milles käsitletakse rehvide tüübikinnitust seoses veeremismüra taseme ja märja pinnaga haardumisega)<sup>30</sup>

$G$	Märghaardumise klassid
$155 \leq G$	A
$140 \leq G \leq 154$	B
$125 \leq G \leq 139$	C
–	D
$110 \leq G \leq 124$	E
$G \leq 109$	F
–	G

## C osa: Väline veeremismüra

Välise veeremismüra mõõtmistulemus esitatakse detsibellides ja seda mõõdetakse kooskõlas Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjaga nr 117 (ühtsed sätted, milles käsitletakse rehvide tüübikinnitust seoses veeremismüra taseme ja märja pinnaga haardumisega).

---

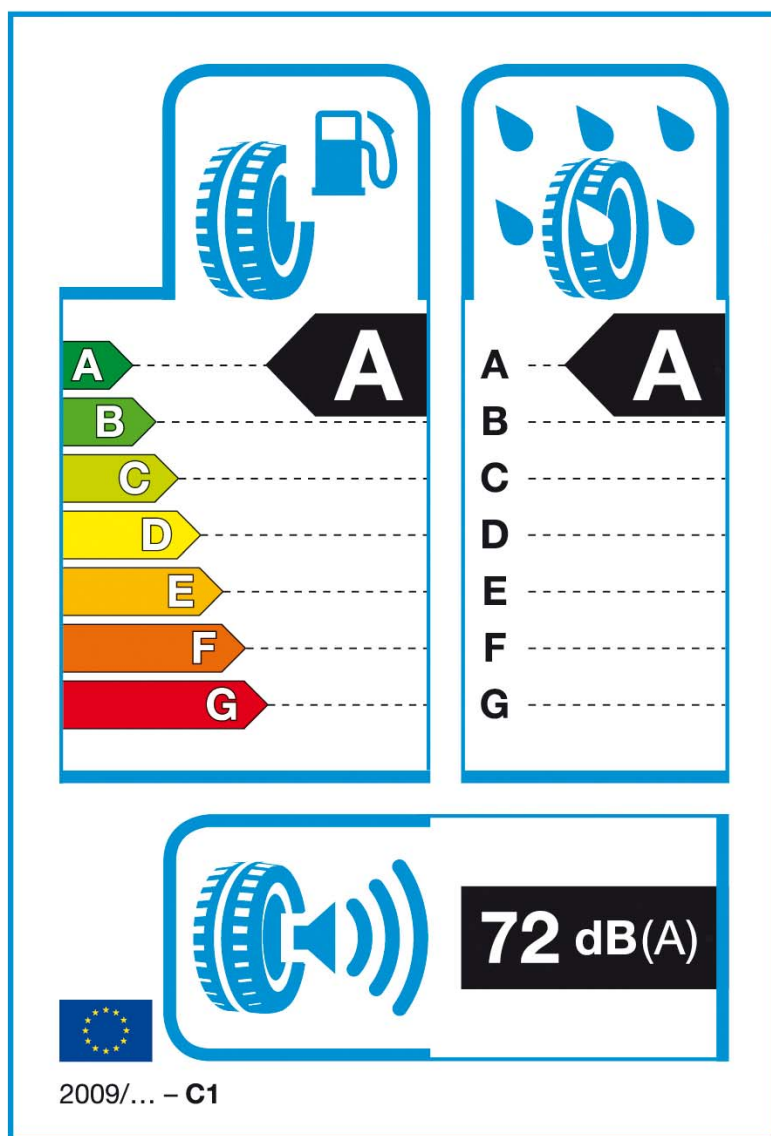
<sup>30</sup> ELT L 231, 29.8.2008, lk 19.

## II lisa: Märgise vorm

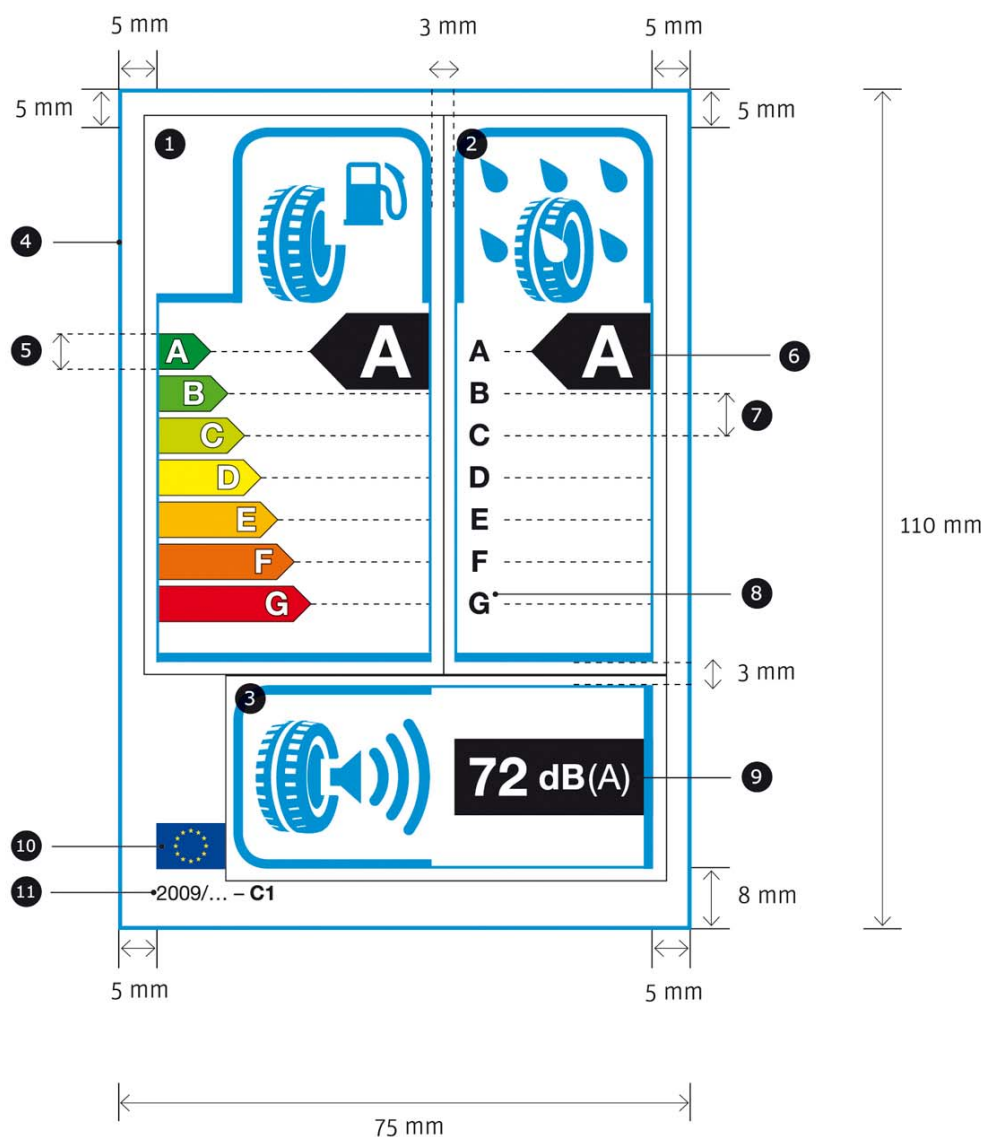
Artikli 4 punktis 1 ja artikli 5 punktis 1 osutatud kleebis koosneb kahest osast: 1) allpool kujutatud vormis trükitud märgisest ja 2) osast, kuhu märgitakse tarnija nimi ja rehvi tootesari, rehvi mõõtmed, koormusindeks, nimikiirus ja muu tehniline kirjeldus (edaspidi „rehvimargi jaoks ette nähtud osa”)

### 1. Märgise kavand

1.1 Artikli 4 punktis 1 ja artikli 5 punktis 1 osutatud kleebisele trükitav märgis peab olema kooskõlas allpool esitatud joonisega.



1.2 Märgise kirjeldus on järgmine:



1.3 Märgise laius on vähemalt 75 mm ja kõrgus 110 mm. Kui märgis trükitakse suuremas formaadis, peab sisu siiski jääma proportsionaalselt samaks eespool esitatud kirjeldusega.

1.4 Märgis peab vastama järgmistele nõuetele:

a) neljavärvitükk (CMYK: tsüaaniline, magentapunane, kollane ja must) vastavalt järgmisele näidisele: 00-70-X-00: 0 % tsüaaniline, 70 % magentapunane, 100 % kollane, 0 % must;

b) allpool loetletud numbrid osutavad jaotises 1.2 esitatud legendile.

① *Kütusesäästlikkus*

Piktogrammi näidis. Laius: 19,5 mm, kõrgus: 18,5 mm – Piktogramm: äärejoon: joon 3,5 pt, laius: 26 mm, kõrgus: 23 mm – Klassifikatsioon:

äärejoon: joon 1 pt – Väline äärejoon: joon 3,5 pt, laius: 36 mm – Värv: X-10-00-05;

② *Märghaardumine*

Piktogrammi näidis. Laius: 19 mm, kõrgus: 19 mm – Piktogramm: äärejoon joon: 3,5 pt, laius: 26 mm, kõrgus: 23 mm – Klassifikatsiooni äärejoon: joon: 1 pt – Väline äärejoon: joon: 3,5 pt, laius: 26 mm – Värv: X-10-00-05;

③ *Väline veeremisemüra*

Piktogrammi näidis. Laius: 23 mm, kõrgus: 15 mm – Piktogrammi äärejoon: joon: 3,5 pt, laius: 26 mm, kõrgus: 24 mm – Väärtus: äärejoon: joon: 1 pt – Väline äärejoon: joon: 3,5 pt, kõrgus: 24 mm – Värv: X-10-00-05;

④ *Märgise äär:* joon: 1,5 pt – Värv: X-10-00-05;

⑤ *Skaala A–G*

– *Nooled:* kõrgus: 4,75 mm, lünk: 0,75 mm, must joon: 0,5 pt – värvused:

- A: X-00-X-00;
- B: 70-00-X-00;
- C: 30-00-X-00;
- D: 00-00-X-00;
- E: 00-30-X-00;
- F: 00-70-X-00;
- G: 00-X-X-00.

– *Tekst:* Helvetica Bold 12 pt, 100 % valge, must piirjoon: 0,5 pt;

⑥ *Klassifikatsioon*

– *Nool:* Laius: 16 mm, kõrgus: 10 mm, 100 % must;

– *Tekst:* Helvetica Bold 27 pt, 100 % valge;

⑦ *Skaala jooned:* joon: 0,5 pt, kriipsjoon: 5,5 mm, 100 % must;

⑧ *Skaala tekst:* Helvetica Bold 11 pt, 100 % must;

⑨ *Müra tase:*

– *Lahter:* laius: 25 mm, kõrgus: 10 mm, 100 % must;

– *Tekst:* Helvetica Bold 20 pt, 100 % valge;

– *Ühiku tekst:* „A” puhul Helvetica Bold Regular 13 pt, 100 % valge;

⑩ *ELi logo:* laius: 9 mm, kõrgus: 6 mm;



- 11 *Viide direktiivile: Helvetica Regular 7,5 pt, 100 % must;*  
*Viide rehviklassile: Helvetica Bold 7,5 pt, 100 % must;*

c) Taust peab olema valge.

1.5 Rehviklass (C1, C2 või C3) tuleb näidata märgisel vastavalt jaotise 1.2 joonisele.

## 2. **Rehvimargi jaoks ette nähtud osa**

2.1 Lisaks märgisele lisavad tarnijad kleebisele oma nime, rehvi tootesarja, rehvi mõõtmed, koormusindeksi, nimikiiruse ja muu tehnilise kirjelduse ning selleks võivad nad kasutada mis tahes värve, formaati ja kavandit, eeldusel et margi jaoks ette nähtud osa ja märgise suuruse proportsionaalne suhe ei ole suurem kui 4:5 ning et koos märgisega avaldatud teave ei sega märgisest arusaamist.

**III lisa**  
**Tehnilistes reklaamväljaannetes esitatav teave**

1. Rehvide kohta antav teave esitatakse järgmises järjekorras:
  - i) kütusesäästlikkuse klass (täht A–G);
  - ii) mürghaardumise klass (täht A–G);
  - iii) välise veeremisemüra mõõtmistulemus (dB).
2. Kõnealune teave peab vastama järgmistele nõuetele:
  - i) see peab olema kergesti loetav;
  - ii) see peab olema kergesti arusaadav;
  - iii) kui konkreetse rehvitüübi jaoks on olemas eri klassifikatsioon sõltuvalt mõõtmetest või muudest parameetritest, tuleb märkida vahemik halvimate näitajatega rehvist parimate näitajatega rehviini.
3. Samuti peavad tarnijad avaldama oma veebisaidil:
  - i) märgisele trükitud piktogrammide selgituse;
  - ii) teatise, milles rõhutatakse, et tegelik kütusesääst ja liiklusohutus sõltuvad peamiselt juhi käitumisest ja eelkõige järgmisest:
    - keskkonnasäästlik sõidustiil võib aidata märkimisväärselt vähendada kütusekulu;
    - mürghaardumise ja kütusesäästlikkuse näitajate parandamiseks tuleks rehvirõhku korrapäraselt kontrollida;
    - peatumisteedkonda tuleks alati rangelt järgida.

#### **IV lisa: Kontrollimenetlus**

Esitatud kütusesäästlikkuse ja märghaardumise klasside ning esitatud välise veeremismüra mõõtmistulemuse vastavust hinnatakse iga rehvitüübi või tarnija määratud iga rehvirühma puhul vastavalt järgmisele menetlusele:

- (1) kõigepealt katsetatakse ühte rehvi. kui mõõtmistulemus vastab esitatud klassile või välise veeremismüra mõõtmistulemusele, on katse sooritatud;
- (2) kui mõõtmistulemus ei vasta esitatud klassile või välise veeremismüra mõõtmistulemusele, katsetatakse veel kolme rehvi. Vastavust esitatud teabele hinnatakse nelja katsetatud rehvi keskmise mõõtmistulemuse alusel.