

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 1222/2009,

25. november 2009,

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,

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

olles konsulteerinud Regioonide Komiteega,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Vastavalt komisjoni 8. juuli 2008. aasta teatise „Keskkonnanahoidlik transport” rõhutatule on säästev liikuvus ühendusele oluline küsimus, arvestades kliimamuutust ja vajadust toetada Euroopa konkurentsivõimet.
- (2) Komisjoni 19. oktoobri 2006. aasta teatise „Energiatehnikate tegevuskava: Potentsiaali realiseerimine” toodi esile sihtotstarbeliste meetmete (sealhulgas rehvide märgistamise) potentsiaali energia kogutarbimise vähendamisel 20 % võrra aastaks 2020.
- (3) Komisjoni 7. veebruari 2007. aasta teatise „Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidide vähendamist käsitleva ühenduse strateegia läbivaatamise tulemused” toodi esile kütusetarbimist enim mõjutavate autoosade (nt rehvid) suhtes kehtestatavate täiendavate meetmete potentsiaali süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamisel.
- (4) Rehvid mõjutavad kütuse kogukulu 20–30 % ulatuses peamiselt veeretakistuse tõttu. Seepärast võib veeretakistuse vähendamine aidata muuta maanteetransporti tunduvalt kütusesäästlikumaks ja seega aidata vähendada heitkoguseid.
- (5) Rehve iseloomustavad mitu omavahel seotud parameetrit. Ühe parameetri, näiteks veeretakistuse parandamine võib negatiivselt mõjutada teisi parameetreid, nt märghaardumist. Seevastu võib märghaardumise optimeerimine negatiivselt mõjutada välist veeremismüra. Rehvitootjaid tuleks innustada optimeerima kõiki parameetreid ja ületama juba saavutatud standardid.
- (6) Kütusesäästlikud rehvid on kulutõhusad, sest kütusesääst enam kui kompenseerib rehvide kõrgema ostuhinna, mis tuleneb suurematest tootmiskuludest.
- (7) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuli 2009. aasta määruses (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) ⁽³⁾ kehtestatakse rehvide veeretakistuse miinimumnõuded. Tänu tehnoloogia arengule on võimalik vähendada rehvide veeretakistusest tulenevat energiakulu tunduvalt rohkem, kui on ette nähtud kõnealuste miinimumnõuetega. Maanteetranspordi keskkonnamõju vähendamiseks on seega asjakohane kehtestada sätteid, millega nähakse ette ühtlustatud teabe esitamise kütusesäästlikkuse kohta, et innustada lõppkasutajaid ostma kütusesäästlikumaid rehve.
- (8) Liiklusmüra on väga häiriv ja see mõjub halvasti tervisele. Määruses (EÜ) nr 661/2009 kehtestatakse rehvide välise veeremismüra miinimumnõuded. Tänu tehnoloogia arengule on rehvide välist veeremismüra võimalik vähendada tunduvalt rohkem, kui on ette nähtud kõnealuste miinimumnõuetega. Liiklusmüra vähendamiseks on seega asjakohane kehtestada sätteid, millega nähakse ette ühtlustatud teabe esitamine välise veeremismüra kohta, et innustada lõppkasutajaid ostma paremate välise veeremismüra parameetritega rehve.
- (9) Ühtlustatud teabe esitamine rehvide välise veeremismüra kohta aitaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiivi 2002/49/EÜ (mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega) ⁽⁴⁾ raames lihtsustada ka liiklusmüra vähendavate meetmete rakendamist ja suurendada teadlikkust selle kohta, kuidas rehvid mõjutavad liiklusmüra.

⁽¹⁾ ELT C 228, 22.9.2009, lk 81.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 22. aprilli 2009. aasta arvamus (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata), nõukogu 20. novembri 2009. aasta ühine seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja Euroopa Parlamendi 24. novembri 2009. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

⁽³⁾ ELT L 200, 31.7.2009, lk 1.

⁽⁴⁾ EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12.

- (10) Määruses (EÜ) nr 661/2009 kehtestatakse rehvide märkehaardumise miinimumnõuded. Tänu tehnoloogia arengule on võimalik parandada rehvide märkehaardumist tunduvalt rohkem, kui on ette nähtud kõnealuste miinimumnõuetega, ja seega vähendada pidurdusteekeenda märjal teel. Liiklusohutuse suurendamiseks on seega asjakohane kehtestada sätteid, millega nähakse ette ühtlustatud teabe esitamine märkehaardumise kohta, et innustada lõppkasutajaid ostma paremate märkehaardumise parameetritega rehve.
- (11) Märkehaardumise kohta teabe esitamine ei pruugi kajastada spetsiaalselt lume- ja jääoludes kasutamiseks ette nähtud rehvide esmaseid näitajaid. Arvestades asjaolu, et selliste rehvide jaoks ei ole veel olemas ühtlustatud katsemeetodeid, on asjakohane näha ette võimalus kohandada nende haardumise klassi hilisemas etapis.
- (12) Ühtse märke kasutamine rehvi parameetrite kohta teabe andmiseks aitab tõenäoliselt mõjutada lõppkasutajaid otsustama ohutumate, vaiksemate ja kütusesäästlikumate rehvide kasuks. Tõenäoliselt innustab see omakorda rehvi tootjaid optimeerima kõnealuseid rehvi parameetreid, mis aitaks muuta tarbimist ja tootmist säästlikumaks.
- (13) Liikmesriikides kehtivate rehvide märkegistamise eeskirjade rohkus takistaks ühendusesisest kaubandust ning suurendaks rehvi tootjate halduskoormust ja katsetamise maksumust.
- (14) Asendusrehvide turuosa rehviturul on 78 %. Seepärast on asjakohane anda lõppkasutajatele teavet nii asendusrehvide kui ka uutele sõidukitele paigaldatavate rehvide parameetrite kohta.
- (15) Tarbijad, nagu ka sõidukiparkide haldajad ja transporditevõtjad, on huvitatud täpsema teabe saamisest rehvide kütusesäästlikkuse ja muude parameetrite kohta, sest neil on raske võrrelda eri rehvimarkide parameetreid, kuna puudub märkegistamissüsteem ja ühtlustatud katsetamiskord. Seega on asjakohane, et C1, C2 ja C3 klassi rehvid kuuluksid käesoleva määruse reguleerimisalasse.
- (16) Energiamärke, mida kasutatakse toodete jaotamisel klassidesse A–G ja mida kohaldatakse kodumasinat suhtes vastavalt nõukogu 22. septembri 1992. aasta direktiivile 92/75/EMÜ (kodumasinat energia ja muude ressurside tarbimise näitamise kohta märkegistuses ja ühtses tootekirjelduses), ⁽¹⁾ on tarbijatele hästi teada ja see on osutunud edukaks vahendiks, mille abil soodustatakse tõhusamate seadmete kasutamist. Rehvide kütusesäästlikkuse märkegistamisel tuleks kasutada sama kujundust.
- (17) Märke kujutamine müügikohas müüdavatel rehvidel ja tehnilistes tutvustusmaterjalides peaks aitama tagada, et nii levitajad kui ka võimalikud lõppkasutajad saavad ühtlustatud teavet rehvide kütusesäästlikkuse, märkehaardumise ja välise veeremismüra kohta ostuotsuse tegemise kohas ja ajal.
- (18) Mõned lõppkasutajad valivad rehvid enne müügikohta saabumist või ostavad rehvid postimüügi teel. Selleks et ka kõnealused lõppkasutajad saaksid teha teadliku otsuse rehvide kütusesäästlikkust, märkehaardumist ja välist veeremismüra käsitleva ühtlustatud teabe põhjal, tuleks märkeid kasutada kõigis tehnilistes tutvustusmaterjalides, sh Interneti kaudu kättesaadavates materjalides. Tehniliste tutvustusmaterjalide hulka ei kuulu reklaamid reklaamtulpadel, ajalehtedes, ajakirjades, raadiosaadetes, televisioonis ega samalaadses Interneti kaudu levitatavas vormis.
- (19) Võimalikele lõppkasutajatele tuleks anda teavet, mis selgitab märke iga elementi ja selle tähtsust. See teave tuleks esitada tehnilistes tutvustusmaterjalides, näiteks tarnijate veebisaitidel.
- (20) Teave tuleks esitada kooskõlas ühtlustatud katsemeetoditega, mis peaksid olema usaldusväärsed, täpsed ja korratavad, et lõppkasutajad saaksid võrrelda eri rehve ja tootjatele oleks võimalik vähendada katsetamise maksumust.
- (21) Selleks et vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid ja muuta maanteetransport ohutumaks, võivad liikmesriigid kehtestada kütusesäästlike, ohutumate ja madalama müra tasemega rehvide kasutamist stimuleerivad meetmed. On asjakohane määrata kindlaks kütusesäästlikkuse ja märkehaardumise miinimumklassid, millest madalamate klasside suhtes ei või selliseid stimuleerivaid meetmeid kohaldada, et vältida siseturu killustumist. Sellised stimuleerivad meetmed võivad kujutada endast riigiabi. Käesolev määrus ei tohiks mõjutada asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaselt stimuleerivate meetmete suhtes läbi viidavate tulevaste riigiabi menetluste tulemusi ning käesolev määrus ei peaks hõlmama maksustamist ega fiskaalküsimusi.
- (22) Selleks et märkegistamissätteid täidaksid oma eesmärgi ja et kogu ühenduses tagataks võrdsed võimalused, on oluline, et tarnijad ja levitajad järgiksid kõnealuseid sätteid. Seepärast peaksid liikmesriigid tegema turujärelevalvet ja korrapäraseid järelkontrole eelkõige vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta määrusele (EÜ) nr 765/2008 (millega sätestatakse akrediteerimise ja turujärelevalve nõuded seoses toodete turustamisega) ⁽²⁾.
- (23) Liikmesriigid peaksid käesoleva määruse asjaomaste sätete rakendamisel hoiduma selliste meetmete rakendamisest, millega kehtestatakse väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele põhjendamatu, bürokraatlikke või ülemäära keerukaid kohustusi.

⁽¹⁾ EÜT L 297, 13.10.1992, lk 16.⁽²⁾ ELT L 218, 13.8.2008, lk 30.

- (24) Rehvide tarnijaid ja levitajaid tuleks innustada täitma käesoleva määruse sätteid enne 2012. aastat, et märgis leiaks kiiremini tunnustust ja et sellest saadaks kasu.
- (25) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused ⁽¹⁾.
- (26) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus kehtestada nõuded seoses märghaardumise klasside määramisega C2 ja C3 klassi rehvide jaoks, kohandada spetsiaalselt lume- ja jääoludes kasutamiseks ette nähtud rehvide märghaardumise klassi ja kohandada lisasid, sealhulgas katsemeetodeid ja nendega seotud lubatud hälbeid vastavalt tehnika arengule. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähem oluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (27) Käesolev määrus tuleks läbi vaadata, et teha kindlaks see, kuidas lõppkasutajad märgisest aru saavad ja milline on käesoleva määruse võime saavutada turu ümberkorraldamine,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Eesmärk ja sisu

1. Käesoleva määruse eesmärk on muuta madala müratasemega kütusesäästlike ja ohutute rehvide edendamise abil maantee-transport ohutumaks ning majanduslikult tasuvamaks ja keskkonnasäästlikumaks.
2. Käesoleva määrusega kehtestatakse raamistik märgistamise abil ühtlustatud teabe andmiseks rehvi parameetrite kohta, võimaldades lõppkasutajatel teha rehve ostes teadlikku valikut.

Artikkel 2

Reguleerimisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse C1, C2 ja C3 klassi rehvide suhtes.
2. Käesolevat määrust ei kohaldata siiski 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 parandavate lisaelementidega, nt naastrehvid;
- h) rehvid, mis on konstrueeritud paigaldamiseks üksnes võidusõiduks kasutatavatele sõidukitele.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „C1, C2 ja C3 klassi rehvid” – määruse (EÜ) nr 661/2009 artiklis 8 määratletud rehviklassid;
- 2) „ajutiselt kasutatav T-tüüpi varurehv” – ajutiseks kasutamiseks ette nähtud varurehv, mis on sobiv kasutamiseks standard- või tugevdatud rehvist suurema rehvirõhuga;
- 3) „müügikoht” – rehvide esitlemise või ladustamise ja lõppkasutajatele müümise koht, sh autosalongid, kus lõppkasutajatele pakutakse müügiks rehve, mis ei ole sõidukitele paigaldatud;
- 4) „tehnilised tutvustusmaterjalid” – tehnilised juhendid, brošüürid, infolehed ja kataloogid (trükitud, elektroonilisel kujul või Interneti kaudu edastatavas vormis) ning samuti veebisaidid, mille eesmärk on turustada rehve lõppkasutajatele või levitajatele ning millel kirjeldatakse rehvi konkreetseid tehnilisi parameetreid;
- 5) „tehnilised dokumendid” – rehve käsitlev teave, sh tootja ja rehvimark, kütusesäästlikkuse, märghaardumise ja välise veemismüra klassi mõõdetud väärtuse esitamiseks kindlaks määratud rehvitüübi või rehvirühma kirjeldus; 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 laseb toote kolmandast riigist ühenduse turule;
- 8) „volitatud esindaja” – ühenduses asuv füüsiline või juriidiline isik, kes on saanud tootjalt kirjaliku volituse tegutseda tema nimel seoses käesoleva määrusega tootjale pandud kindlaks määratud ülesannetega;

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

- 9) „tarnija” – tootja või tema volitatud esindaja ühenduses või importija;
- 10) „levitaja” – tarneahelas osalev füüsiline või juriidiline isik, välja arvatud tarnija või importija, kes teeb rehvi turul kättesaadavaks;
- 11) „turul kättesaadavaks tegemine” – toote tasu eest või tasuta tarnimine ühenduse turule kaubandustegevuse käigus kas tustamiseks või kasutamiseks;
- 12) „lõppkasutaja” – tarbija, samuti sõidukipargi haldaja või maanteetranspordiettevõtja, kes ostab või kavatses rehve osta;
- 13) „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

1. Tarnijad tagavad, et levitajatele või lõppkasutajatele tarnitavate C1 ja C2 klassi rehvide puhul on
 - a) rehvi turvisel kleebis, millel on I lisa A osas sätestatud kütusesäästlikkuse klassi tähistav ja I lisa C osas sätestatud välise veeremismüra klassi tähistav ja mõõtmistulemust esitav märgis, ning kui see on asjakohane, I lisa B osas sätestatud märghaardumise klassi tähistav märgis,
 või
 - b) igal ühte või mitut sarnast rehvi sisaldaval tarnitaval partiiil trükitud märgis, millel on I lisa A osas sätestatud kütusesäästlikkuse klassi tähistav ja I lisa C osas sätestatud välise veeremismüra klassi tähistav ja mõõtmistulemust esitav märgis, ning kui see on asjakohane, I lisa B osas sätestatud märghaardumise klassi tähistav märgis.
2. Lõikes 1 osutatud kleebise ja märgise puhul tuleb järgida II lisa kirjeldatud vormi.
3. Tarnijad esitavad tehnilistes tutvustusmaterjalides, sealhulgas oma veebisaidil, C1, C2 ja C3 klassi rehvide kütusesäästlikkuse klassi, välise veeremismüra klassi ja mõõtmistulemuse, ning kui see on asjakohane, märghaardumise klassi vastavalt I lisale ja III lisa 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 üksikasjalikud, et ametiasutused saaksid kontrollida märgisel kütusesäästlikkuse, märghaardumise ja välise veeremismüra kohta esitatud teabe õigsust.

Artikkel 5

Rehvide levitajate kohustused

1. Levitajad tagavad, et
 - a) müügikohas oleks rehvidel selgelt nähtaval kohal kleebis, millel tarnijad on paigaldanud artikli 4 lõike 1 punkti 1 kohaselt,
 või
 - b) artikli 4 lõike 1 punktis b osutatud märgis on enne rehvi ostmist müügikohas rehvi vahetus läheduses lõppkasutajale nähtav ja selgelt esitatud.
2. Kui müüdadavad rehvid ei ole lõppkasutajatele nähtavad, annavad levitajad lõppkasutajatele teavet kõnealuste rehvide kütusesäästlikkuse, märghaardumise ning välise veeremismüra klassi ja mõõtmistulemuse kohta.
3. C1 ja C2 ja C3 klassi rehvide puhul märgivad levitajad kütusesäästlikkuse klassi, välise veeremismüra mõõtmistulemuse ning vajaduse korral I lisa sätestatud märghaardumise klassi rehve ostvatele lõppkasutajatele esitatavatel arvetel või koos nendega.

Artikkel 6

Sõidukite tarnijate ja levitajate kohustused

Kui lõppkasutajad saavad müügikohas valida nende omandatavale uuele sõidukile paigaldatavate erinevate rehvide vahel, esitavad sõiduki tarnijad ja levitajad neile C1, C2 ja C3 klassi rehvide korral iga pakutava rehvi puhul teavet kütusesäästlikkuse klassi, välise veeremismüra klassi ja mõõtmistulemuse, ning kui see on asjakohane, märghaardumise klassi kohta vastavalt I lisale ja III lisa täpsustatud järjekorras. Kõnealune teave peab sisalduma vähemalt tehnilistes tutvustusmaterjalides.

Artikkel 7

Ühtlustatud katsemeetodid

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

Artikkel 8

Kontrollimenetlus

Kooskõlas IV lisa sätestatud menetlusega hindavad liikmesriigid esitatud kütusesäästlikkuse ja märghaardumise klasside (mida on käsitletud I lisa A ja B osas) ning esitatud välise veeremismüra klassi ja mõõtmistulemuse (mida on käsitletud I lisa C osas) nõuetele vastavust.

Artikkel 9**Siseturg**

1. Kui järgitakse käesoleva määruse nõudeid, ei keela ega piira liikmesriigid artiklis 2 osutatud rehvide turul kättesaadavaks tegemist tootekirjelduse alusel.

2. Liikmesriigid käsivad märgiseid ja tootekirjeldusi käesolevale määrusele vastavatena, kui neil ei ole vastupidiseid tõendeid. Liikmesriigid võivad paluda tarnijatel esitada tehnilised dokumendid kooskõlas artikli 4 lõikega 4, et hinnata esitatud väärtuste ja klasside täpsust.

Artikkel 10**Stimuleerivad meetmed**

Liikmesriigid ei kehtesta stimuleerivaid meetmeid I lisa A ja B osas käsitletud kütusesäästlikkuse või märghaardumisega seoses C klassist madalamasse klassi kuuluvate rehvide suhtes. Käesoleva määruse kohaldamisel ei peeta stimuleerivateks meetmeteks maksumist puudutavaid ega fiskaalmeetmeid.

Artikkel 11**Muudatused ja kohandamine tehnika arenguga**

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

- C2 ja C3 klassi rehvide märghaardumise klassifitseerimisega seotud teavitamisnõuete kehtestamine, eeldusel et on olemas sobivad ühtlustatud katsemeetodid;
- vajaduse korral haardumise klassi kohandamine tehniliste eriomadustega selliste rehvide puhul, mis on eelkõige ette nähtud saavutama jää- ja/või lumeoludes paremaid tulemusi kui tavaline rehvi, pidades silmas nende suutlikkust alustada või säilitada sõiduki liikumist või sõiduki liikumine peatada;
- I–IV lisa kohandamine tehnika arenguga.

Artikkel 12**Jõustamine**

Liikmesriigid tagavad kooskõlas määrusega (EÜ) nr 765/2008, et turujärelevalve eest vastutavad ametiasutused kontrollivad käesoleva määruse artiklite 4, 5 ja 6 täitmist.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 25. november 2009

Euroopa Parlamendi nimel
president
J. BUZEK

Artikkel 13**Komiteemenetlus**

- Komisjoni abistab komitee.
- Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

Artikkel 14**Läbivaatamine**

- Komisjon hindab vajadust käesolev määrus läbi vaadata, võttes muu hulgas arvesse järgmist:
 - märgise kasutamise tõhusus lõppkasutajate teadlikkuse parandamisel, eelkõige, kas artikli 4 lõike 1 punkti b sätteid on käesoleva määruse eesmärkide saavutamisel sama tõhusad kui artikli 4 lõike 1 punkti a sätteid;
 - kas märgistamissüsteemi tuleks laiendada, et hõlmata protekteeritud rehve;
 - kas tuleks kehtestada uued rehvi parameetrid, näiteks läbisõit;
 - rehvi parameetreid käsitlev teave, mida sõidukite tarnijad ja levitajad esitavad lõppkasutajatele.
- Komisjon esitab selle hindamise tulemused Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt 1. märtsiks 2016. aastal ning vajaduse korral esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepanekud.

Artikkel 15**Üleminekusäte**

Artikleid 4 ja 5 ei kohaldata enne 1. juulit 2012 toodetud rehvide suhtes.

Artikkel 16**Jõustumine**

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

Seda kohaldatakse alates 1. novembrist 2012.

Nõukogu nimel
eesistuja
Å. TORSTENSSON

I LISA

REHVI PARAMEETRITE KLASSIFITSEERIMINE

A osa: kütusesäästlikkuse klassid

Kütusesäästlikkuse klass määratakse kindlaks veeretakistuse koefitsiendi (RRC) alusel vastavalt allpool täpsustatud klassidele A–G ning seda mõõdetakse kooskõlas ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjaga nr 117 ja selle edasiste muudatustega.

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: märkeardumise klassid

C1 klassi rehvide puhul määratakse märkeardumise klassid kindlaks märkeardumise indeksi (G) alusel vastavalt allpool täpsustatud klassidele A–G ning seda mõõdetakse kooskõlas ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjaga nr 117 ja selle edasiste muudatustega.

G	Märkeardumise klass
$1,55 \leq G$	A
$1,40 \leq G \leq 1,54$	B
$1,25 \leq G \leq 1,39$	C
—	D
$1,10 \leq G \leq 1,24$	E
$G \leq 1,09$	F
—	G

C osa: välise veeremismüra klassid ja mõõtmistulemus

Välise veeremismüra mõõtmistulemus (N) esitatakse detsibellides ning arvutatakse kooskõlas ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjaga nr 117 ja selle edasiste muudatustega.

Välise veeremismüra klass tuleb kindlaks määrata määruse (EÜ) nr 661/2009 II lisa C osas sätestatud piirväärtuste (LV) alusel järgmiselt:

N on väljendatud detsibellides (dB)

Välise veeremismüra klass

$N \leq LV - 3$



$LV - 3 < N \leq LV$



$N > LV$

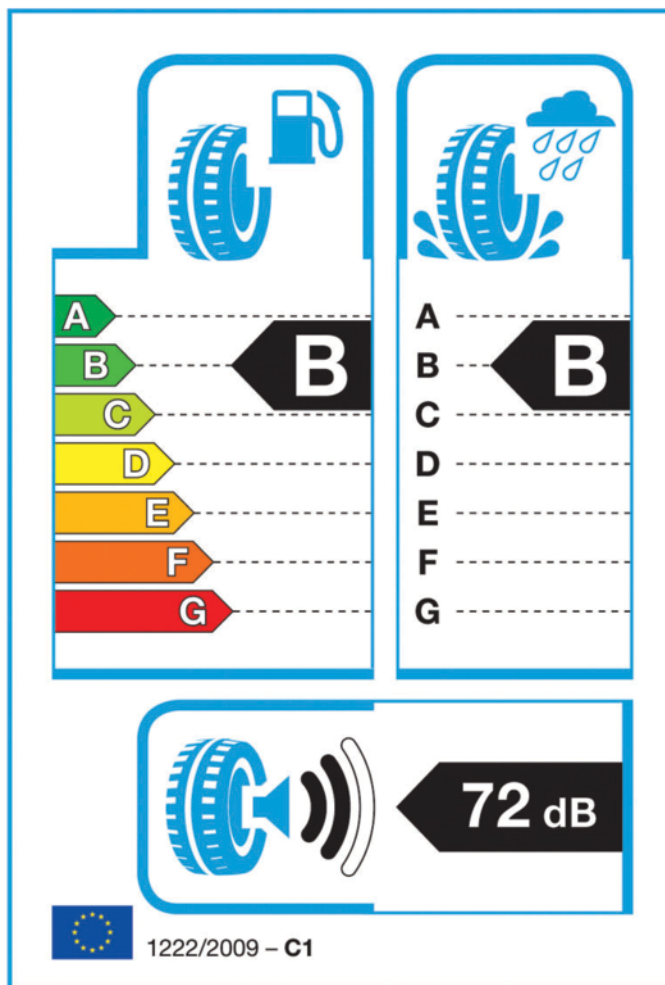


II LISA

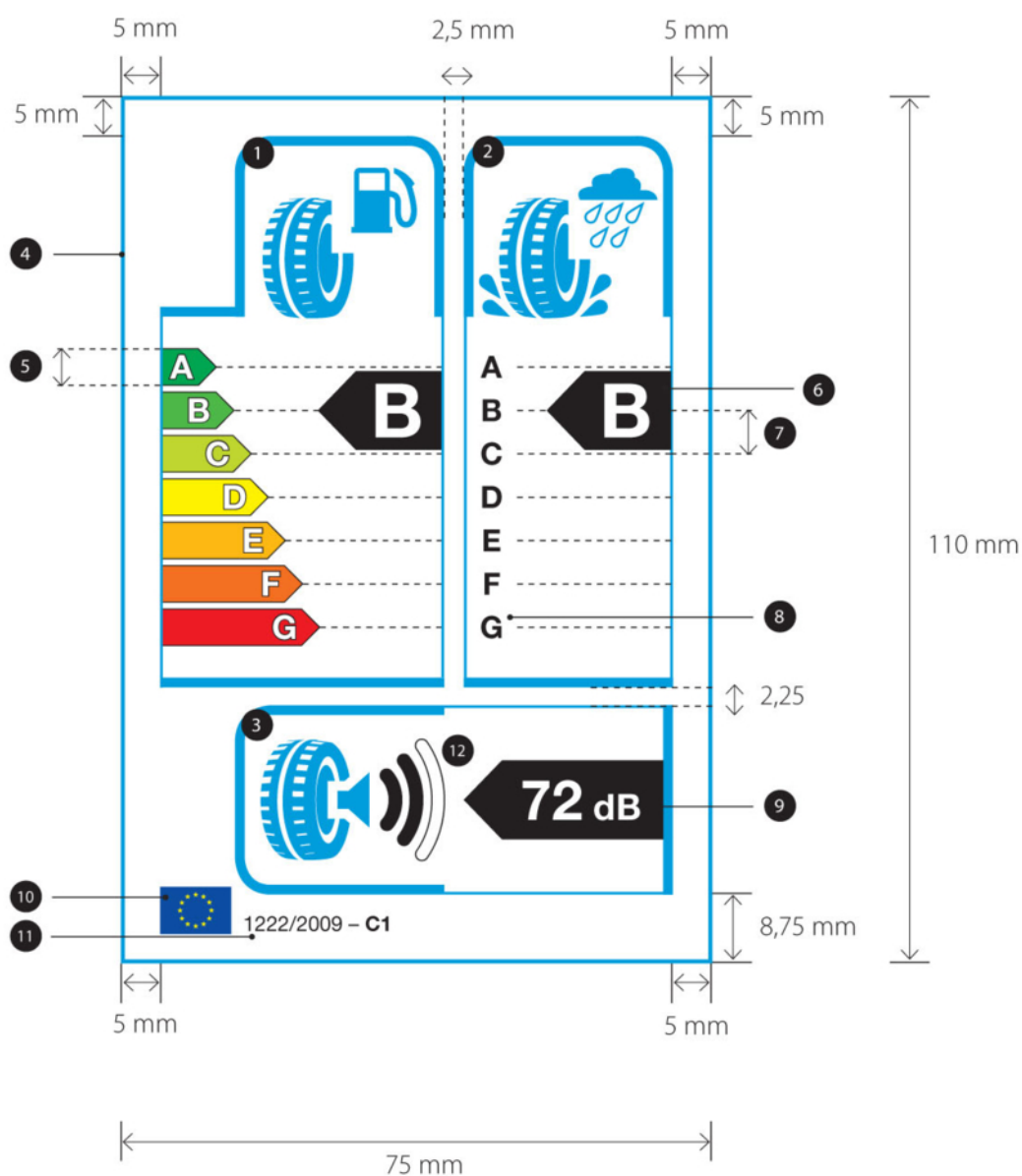
MÄRGISE VORM

1. Märgise kujundus

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



1.2. Märjise tehnilised nõuded on järgmised:



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

1.4. Märjise peab vastama järgmistele nõuetele.

- Neljavärvitükk (CMYK: tsüaansinine, magentapunane, kollane ja must) vastavalt järgmisele näidisele: 00-70-X-00: 0 % tsüaansinine, 70 % magentapunane, 100 % kollane, 0 % must.
- Allpool loetletud numbrid vastavad punktis 1.2 esitatud legendile.

1 Kütusesäästlikkus

Piktogrammi näidis: laius: 19,5 mm, kõrgus: 18,5 mm; piktogrammi äärejoon: joon: 3,5 pt, laius: 26 mm, kõrgus: 23 mm; klassifikatsiooni 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; piktogrammi 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 veeremismüra

Piktogrammi näidis: laius: 14 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 Märjise äär: joon: 1,5 pt; värv: X-10-00-05.**5** Skaala A–GNooled: 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** Välise veeremismüra mõõtmise tulemus

Nool: laius: 25,25 mm, kõrgus: 10 mm, 100 % must.

Tekst: Helvetica Bold 20 pt, 100 % valge.

Ühiku tekst: Helvetica Bold 13 pt, 100 % valge.

10 ELi logo: laius: 9 mm, kõrgus: 6 mm.**11** Viide määrusele: Helvetica Regular 7,5 pt, 100 % must.

Viide rehviklassile: Helvetica Bold 7,5 pt, 100 % must.

12 Välise veeremismüra klass, nagu on ette nähtud I lisa C osas: laius: 8,25 mm, kõrgus: 15,5 mm – 100 % must.

c) Taust peab olema valge.

1.5. Rehviklass (C1 või C2) tuleb näidata märjisel vastavalt punktis 1.2 esitatud joonisele.

2. Kleebis

- 2.1. Artikli 4 lõikes 1 ja artikli 5 lõikes 1 osutatud kleebis koosneb kahest osast: i) käesoleva lisa punktis 1 kirjeldatud vormi kohaselt trükitud märgisest ja ii) käesoleva lisa punktis 2.2 kirjeldatud tehniliste nõuete kohaselt trükitud rehvimargist.
 - 2.2. Kaubamärk: lisaks märgisele lisavad tarnijad kleebisele oma nime või kaubamärgi, rehvi tootesarja, rehvi mõõtmed, koormusindeksi, nimikiiruse ja muu tehnilise kirjelduse ning selleks võivad nad kasutada mis tahes värve, formaati ja kujundust, eeldusel et see ei sega käesoleva lisa punktis 1 kirjeldatud märgisel esitatud teabest arusaamist ega riku selle teabe terviklikkust. Kleebise kogupindala ei tohi olla suurem kui 250 cm² ning kleebis ei tohi olla kõrgem kui 220 mm.
-

III LISA

Tehnilistes tutvustusmaterjalides esitatav teave

1. Rehvide kohta antav teave tuleb esitada järgmises järjekorras:
 - i) kütusesäästlikkuse klass (täht A–G);
 - ii) mürghaardumise klass (täht A–G);
 - iii) välise veeremismüra klass ja mõõtmistulemus (dB).
 2. Punktis 1 esitatud 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) lingi asjaomasele komisjoni veebilehele, mis on pühendatud käesolevale määrusele;
 - ii) märgisele trükitud piktogrammide selgituse;
 - iii) 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 optimeerimiseks tuleks rehvirõhku korrapäraselt kontrollida;
 - peatumisteedkonda tuleks alati rangelt järgida.
-

IV LISA

Kontrollimenetlus

Esitatud kütusesäästlikkuse ja märghaardumise klasside ning esitatud välise veeremismüra klassi mõõtmistulemuse vastavust tuleb hinnata iga rehvitüübi või tarnija määratud iga rehvirühma puhul vastavalt ühele järgmistest menetlustest:

- a) i) esmalt katsetatakse ühte rehvi. Kui mõõtmistulemus vastab esitatud klassile või välise veeremismüra mõõtmistulemusele, on katse sooritatud,
- ning
- ii) kui mõõtmistulemus ei vasta esitatud klassile või välise veeremismüra mõõtmistulemusele, katsetatakse veel kolme rehvi. Vastavust esitatud teabele hinnatakse nelja katsetatud rehvi keskmise mõõtmistulemuse alusel,
- või
- b) kui märgisel esitatud klassid või väärtused on kindlaks määratud tüübikinnituse katsetulemuste põhjal, mis on saadud vastavalt direktiivile 2001/43/EÜ, määrusele (EÜ) nr 661/2009 või ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjale nr 117 ja selle edasistele muudatustele, võivad liikmesriigid kasutada nendest tüübikinnitustest pärinevaid rehvi toodangu nõuetele vastavuse andmeid.

Toodangu nõuetele vastavuse andmete hindamisel tuleb võtta arvesse ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 punktis 8 ja selle edasistes muudatustes määratud lubatud hälbeid.
