

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 1235/2011,**29. november 2011,****millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 1222/2009 seoses rehvide märghaardumise klassifitseerimise, veeretakistuse mõõtmise ja kontrollimenetlusega****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. novembri 2009. aasta määrust (EÜ) nr 1222/2009 rehvide kütusesäästlikkuse ja muude oluliste parameetrite märgistamise kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 11 punkte a ja c,

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1222/2009 eesmärk on luua raamistik, millega antakse märgistamise abil rehvi parameetrite kohta ühtlustatud teavet, mis võimaldab lõppkasutajatel teha rehve ostes teadlik valik.
- (2) Rehvide veeretakistus määrab rehvide kütusesäästlikkuse klassi. Veeretakistuse mõõtmist peab olema võimalik korrata; samade rehvidega tehtavad katsed eri laborites peavad andma samad tulemused, et tagada eri tarnijate rehvide õiglane võrdlemine. Lisaks aitab katsetulemuste hea korratavus hoida ära olukorra, kus turujärelevalveasutused saavad samade rehvide katsetamisel erineva tulemuse kui tarnijad.
- (3) Katsetulemuste korratavust oleks võimalik parandada menetlusega, mille abil võrreldakse katselaboreid ja viiakse nende veeretakistuse mõõtmised kooskõlla.
- (4) Kuna Rahvusvahelise Standardiorganisatsiooni (ISO) tasemel on välja töötatud sobiv ühtlustatud katsemeetod märghaardumise mõõtmiseks, tuleks nüüd kehtestada C2 ja C3 klassi rehvide märghaardumise klassifikatsioon kooskõlas määruse (EÜ) nr 1222/2009 artikli 11 punktiga a.
- (5) Määruse (EÜ) nr 1222/2009 IV lisas esitatud vastavus-tõendamise kontrollimenetlust tuleks täpsustada, kehtestades kiinnised, mille alusel käsitletakse märgistusnõuete kohaseid esitatud väärtusi kõnealusele määrusele vastavastena.
- (6) Seepärast tuleks määrust (EÜ) nr 1222/2009 vastavalt muuta.

- (7) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 1222/2009 artikli 13 alusel asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1**Määruse (EÜ) nr 1222/2009 muutmine**

Määrust (EÜ) nr 1222/2009 muudetakse järgmiselt.

- 1) I lisa I A osa: kütusesäästlikkuse klassid: esimene lause asendatakse järgmisega:

„Kütusesäästlikkuse klass tuleb määrata kindlaks veeretakistuse koefitsiendi (*rolling resistance coefficient RRC*) alusel vastavalt allpool täpsustatud klassidele A–G; veeretakistuse koefitsient mõõdetakse kooskõlas ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 6. lisaga ja selle edasiste muudatustega ning see on viidud kooskõlla IVa lisas esitatud menetluse kohaselt.”;

- 2) I lisa B osa: märghaardumise klassid: tekst ja tabel asendatakse järgmisega:

„1. C1 klassi rehvide märghaardumise klass määratakse kindlaks märghaardumise indeksi (G) alusel vastavalt allpool esitatud tabelis täpsustatud klassidele A–G; märghaardumise indeks arvutatakse kooskõlas punktiga 3 ja seda mõõdetakse kooskõlas V lisaga.

2. C2 klassi ja C3 klassi rehvide märghaardumise klass määratakse kindlaks märghaardumise indeksi (G) alusel vastavalt allpool esitatud tabelis täpsustatud klassidele A–G; märghaardumise indeks arvutatakse kooskõlas punktiga 3 ja seda mõõdetakse kooskõlas standardiga ISO 15222:2011, kusjuures kasutatakse järgmisi standardeid võrdlusrehve (*Standard Reference Test Tyres SRTT*):

- i) C2 klassi rehvide puhul SRTT 225/75 R 16 C, ASTM F 2872-11;

- ii) selliste C3 klassi rehvide puhul, mille ristlõike nimilaisus on alla 285 mm, SRTT 245/70R19.5, ASTM F 2871-11;

⁽¹⁾ ELT L 342, 22.12.2009, lk 46.

iii) selliste C3 klassi rehvide puhul, mille ristlõike nimilaius on vähemalt 285 mm, SRTT 315/70R22.5, ASTM F 2870-11.

3. Märghaardumise indeksi (G) arvutamine

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

kus: $G(T)$ = kandidaatrehvi märghaardumise indeks mõõdetuna ühes katsetsükklis

C1 klassi rehvid		C2 klassi rehvid		C3 klassi rehvid	
G	Märghaardumise klass	G	Märghaardumise klass	G	Märghaardumise 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
—	D	—	D	$0,80 \leq G \leq 0,94$	D
$1,10 \leq G \leq 1,24$	E	$0,95 \leq G \leq 1,09$	E	$0,65 \leq G \leq 0,79$	E
$G \leq 1,09$	F	$G \leq 0,94$	F	$G \leq 0,64$	F
—	G	—	G	—	G”;

3) IV lisa: kontrollimenetlus: tekst asendatakse järgmisega:

„IV LISA

Kontrollimenetlus

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

- a) i) kõigepealt katsetatakse ühte rehvi või ühte rehvikomplekti. Katse on edukalt läbitud, kui mõõdetud väärtused vastavad esitatud klassidele või välise veeremismüra esitatud väärtus jääb tabelis 1 määratletud lubatud hälbe piiridesse, ning
- ii) kui mõõdetud väärtused ei vasta esitatud klassidele või esitatud välise veeremismüra 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, 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 edasiste muudatustele, võivad liikmesriigid kasutada mõõtmisandmeid, mis on saadud rehvi tootenõuetele vastavuse katsetel.

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

Tabel 1

Mõõdetav parameeter	Kontrollimisel lubatud hälbed
Veeretakistuse koefitsient (kütusesäästlikkus)	Kooskõlla viidud mõõdetud väärtus ei ületa esitatud klassi ülempiiri (suurim RRC) rohkem kui 0,3 kg / 1 000 kg.
Väline veeremismüra	Mõõdetud väärtus ei ületa N jaoks esitatud väärtust rohkem kui 1 dB(A).
Märghaardumine	Mõõdetud väärtus ei jää esitatud klassi alampiirist (G väikseim väärtus) allapoole.”

- 4) Käesoleva määruse lisa tekst lisatakse IVa lisana.

Artikkel 2

Jõustumine

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

Määrust kohaldatakse alates 30. maist 2012.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 29. november 2011

Komisjoni nimel

president

José Manuel BARROSO

LISA

„IVa LISA

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

Laborite kooskõlastusmenetluse kohaldamisel kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (1) „referentlabor” – labor, kes kuulub selliste laborite võrgustikku, kelle võrdlusväärtused on avaldatud kooskõlastusmenetluse kohaldamise eesmärgil *Euroopa Liidu Teatajas* ning kes suudavad saavutada punkti 3 kohased täpsed katsetulemused;
- (2) „kandidaatlabor” – muu kui referentlabor, kes osaleb kooskõlastusmenetluses;
- (3) „kooskõlastusrehv” – rehvi, mida katsetatakse kooskõlastusmenetluse rakendamiseks;
- (4) „kooskõlastusrehvide komplekt” – vähemalt viiest kooskõlastusrehvist koosnev komplekt;
- (5) „määratud väärtus” – teoreetilises laboris mõõdetud ühe kooskõlastusrehvi teoreetiline väärtus, mis on kooskõlastusmenetluses osalevate referentlaborite võrgustiku jaoks representatiivne.

2. ÜLDSÄTTED**2.1. Põhimõte**

Referentlaboris (*l*) mõõdetud veeretakistuse koefitsient (RRC_m) viiakse kooskõlla referentlaborite võrgustiku määratud väärtustega.

Kandidaatlaboris (*c*) mõõdetud RRC_m viiakse kooskõlla referentlaborite võrgustikku kuuluva sellise referentlabori kaudu, mille kandidaatlabor on vabalt valinud.

2.2. Rehvi valikunõuded

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 hõlmab nii C1 kui ka C2 klassi rehvide või C3 klassi rehvide eri RRC_m vahemikku. Igal juhul on rehvikomplekti suurima RRC_m ja rehvikomplekti väikseima RRC_m vahe vähemalt järgmine:
 - i) 3 kg/t C1 ja C2 klassi rehvide puhul ning
 - ii) 2 kg/t C3 klassi rehvide puhul.
- b) Kandidaat- või referentlaborites (*c* või *l*) peab RRC_m , mis põhineb kasutatavas komplekti kuuluva iga kooskõlastusrehvi kohta esitatud väärtustel, jääma järgmisesse vahemikku ja jaotuma ühtlaselt:
 - i) 1,0 +/- 0,5 kg/t C1 ja C2 klassi rehvide puhul ning
 - ii) 1,0 +/- 0,5 kg/t C3 klassi rehvide puhul.
- c) Iga kooskõlastusrehvi ristlõike laius valitakse järgmiselt:
 - i) ≤ 245 mm C1 ja C2 klassi rehve mõõtvate seadmete puhul ning
 - ii) ≤ 385 mm C3 klassi rehve mõõtvate seadmete puhul.
- d) Iga kooskõlastusrehvi ristlõike laius valitakse järgmiselt:
 - i) 510–800 mm C1 ja C2 klassi rehve mõõtvate seadmete puhul ning
 - ii) vahemikus 771–1 143 mm C3 klassi rehve mõõtvate seadmete puhul.

- e) Koormusindeksi väärtused peavad asjakohaselt katma kõiki katsetatavaid rehve, millega tagatakse, et veeretakistusjõu (RRF) väärtused katavad samuti kõiki katsetatavaid rehve.

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

- a) selle olukord on selline, mis välistab edasiste katsete tegemise ja/või
- b) RRC_m hälve on suurem kui 1,5 protsenti võrreldes varasemate mõõtmistega ja korrigeeritud mõõtmisseadme võimaliku triivi arvestamiseks.

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, kasutades ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 6. lisa punktiga 3 ja selle edasiste muudatustega ettenähtud tingimusi.

Kandidaatlabor mõõdab iga kooskõlastusrehvi ($n + 1$) korda (n on täpsustatud 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 edasiste muudatustega ettenähtud tingimusi.

Iga kord pärast seda, kui kooskõlastusrehvi on mõõdetud, tuleb rehvi/ratta koost seadmelt eemaldada ning ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 6. lisa punktis 4 ja selle edasistes muudatustes kirjeldatud menetlus tuleb alusest peale uuesti läbi viia.

Kandidaat- või referentlabor arvutab järgmise:

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

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

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

kus:

i on kooskõlastusrehvide arvu loendamisparameeter vahemikus 1 kuni p

j on mõõdetava kooskõlastusrehviga tehtud kordusmõõtmiste arvu loendamisparameeter vahemikus 2 kuni n

n on rehviiga tehtud kordusmõõtmiste arv ($n \geq 4$)

p on kooskõlastusrehvide arv ($p \geq 5$).

2.4. Arvutusteks ja tulemuste esitamiseks kasutatavad andmevormingud

- RRC mõõdetud väärtused (korrigeeritud temperatuuri ja trumli läbimõõduga) ümardatakse kahe kümnendkohani.
- Edasi tehakse kõik arvutused ümardamata, v.a lõplike kooskõlastusvõrrandite arvutused.
- Kõik standardhälbe väärtused esitatakse kolme kümnendkoha täpsusega.
- Kõik RRC väärtused esitatakse kahe kümnendkoha täpsusega.
- Kõik kooskõlastuskoefitsiendid ($A1_l$, $B1_l$, $A2_c$ ja $B2_c$) ümardatakse ja esitatakse nelja kümnendkoha täpsusega.

3. REFERENTLABORITE SUHTES KOHALDATAVAD NÕUDMISED JA MÄÄRATUD VÄÄRTUSTE KINDLAKSMÄÄRAMINE

Referentlaborite võrgustik määrab kindlaks iga kooskõlastusrehvi määratud väärtused. Iga kahe aasta järel hindab võrgustik määratud väärtuste stabiilsust ja kehtivust.

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

i) ei ületa 0,05 kg/t C1 ja C2 klassi rehvide puhul ning

ii) ei ületa 0,05 kg/t C3 klassi rehvide puhul.

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

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

4. REFERENTLABORITE KOOSKÕLLAVIIMINE MÄÄRATUD VÄÄRTUSTEGA

Iga referentlabor (l) viib ennast kooskõlastusrehvi komplekti määratud väärtustega kooskõlla, kasutades selleks lineaarset regressiooni, A1 l and B1 l arvutatakse järgmiselt:

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

kus:

RRC on veeretakistuskoeffitsiendi määratud väärtus;

RRC_m on referentlabori (l) mõõdetud veeretakistuskoeffitsient (korregeeritud temperatuuri ja trumli läbimõõdu arvestamiseks).

5. KANDIDAATLABORITE SUHTES KOHALDATAVAD NÕUDMISED

Kandidaatlaborid kordavad kooskõlastusmenetlust vähemalt iga kahe aasta tagant ning alati pärast märkimisväärseid muudatusi seadmetes või kui selgub, et kontrollrehviga kontrollimise tulemustes esineb triiv.

Punkti 2.2 spetsifikatsioonile vastavat viiest eri rehvi koosnevat ühist komplekti mõõdab punkti 2.3 kohaselt kandidaatlabor ja üks referentlabor. Kandidaatlabori taotlusel võidakse 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 spetsifikatsioone ning tema soovituslik standardhälve (σ_m):

i) ei ületa 0,075 kg/t C1 ja C2 klassi rehvide puhul ning

ii) ei ületa 0,06 kg/t C3 klassi rehvide puhul.

Kui kandidaatlabori standardhälbed (σ_m) ületavad kolme mõõtmise puhul eespool esitatud väärtusi, suurendatakse kordusmõõtmiste arvu järgmiselt:

$$n = (\sigma_m/\gamma)^2, \text{ ümardatud lähima suurema täisarvulise väärtuseni}$$

kus:

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

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

6. KANDIDAATLABORI KOOSKÕLASTUSMENETLUS

Võrku kuuluv referentlabor (l) arvutab kandidaatlabori (c) lineaarse regressiooni, A2_c ja B2_c arvutatakse järgmiselt:

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

kus:

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

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

Kandidaatlaboris katsetatud rehvide RRC arvutatakse järgmiselt:

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