

I

(Seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2020/740,

25. mai 2020,

mis käsitleb rehvide kütusesäästlikkuse ja muude näitajate märgistamist ning millega muudetakse määrust (EL) 2017/1369 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1222/2009

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

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

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Liit on võtnud kohustuse ehitada üles energialiit koos tulevikku suunatud kliimapoliitikaga. Kütusesäästlikkus on väga oluline element liidu kliima- ja energiapoliitika raamistikus aastani 2030 ning energianõudluse vähendamise võtmetegur.
- (2) Komisjon hindas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 1222/2009 ⁽³⁾ ning jõudis seisukohale, et selle sätteid on määruse tõhustamise eesmärgil vaja ajakohastada.
- (3) On asjakohane määrus (EÜ) nr 1222/2009 asendada, et selgitada ja ajakohastada selle teatavate sätete sisu, võttes arvesse rehvide tehnoloogia valdkonnas saavutatud edu.
- (4) Transpordisektori arvele langeb kolmandik liidu energiatarbimisest. Maanteetransport tekitab ligikaudu 22 % liidu kasvuhoonegaaside koguheitest 2015. aastal. Rehvid mõjutavad sõidukite kütusekulu 20–30 % ulatuses peamiselt veeretakistuse tõttu. Seepärast võiks rehvide veeretakistuse vähendamine aidata muuta maanteetransporti tunduvalt kütusesäästlikumaks ja seega vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid ja transpordisektori CO₂-heidet.
- (5) Maanteetranspordi CO₂-heite vähendamise probleemi lahendamiseks on asjakohane, et liikmesriigid pakuksid koostöös komisjoniga stiimuleid ja töötaksid välja uuendusi kütusesäästlike ja ohutute C1-, C2- ja C3-klassi rehvide tootmiseks.

⁽¹⁾ ELT C 62, 15.2.2019, lk 280.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 26. märtsi 2019. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ning nõukogu 25. veebruari 2020. aasta esimese lugemise seisukoht (ELT C 105, 31.3.2020, lk 1). Euroopa Parlamendi 13. mai 2020. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. novembri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1222/2009 rehvide kütusesäästlikkuse ja muude oluliste parameetrite märgistamise kohta (ELT L 342, 22.12.2009, lk 46).

- (6) Rehve iseloomustavad mitu omavahel seotud näitajat. Ühe näitaja parandamine, näiteks veeretakistuse vähendamine, võib negatiivselt mõjutada teisi näitajaid, näiteks märjale teele vastavat haardevõimet, märjale teele vastava haardevõime parandamine võib aga suurendada rehvide sõidumüra. Rehvitootjaid tuleks innustada optimeerima kõiki näitajaid kehtivaid standardeid ületades.
- (7) Kütusesäästlikud rehvid võivad olla kulutõhusad, sest nende abil saavutatav kütusesääst enam kui kompenseerib rehvide kõrgema ostuhinna, mis tuleneb nende rehvide suurematest tootmiskuludest.
- (8) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 661/2009⁽⁴⁾ on sätestatud rehvide veeretakistuse miinimumnõuded. Tänu tehnoloogia arengule on võimalik vähendada rehvide veeretakistusest tulenevat energiakulu märkimisväärselt rohkem, kui on ette nähtud kõnealuste miinimumnõuetega. Maanteetranspordi keskkonnamõju vähendamiseks on seega asjakohane ajakohastada rehvide märgistamise sätteid, et innustada lõppkasutajaid ostma kütusesäästlikumaid rehve, andes neile veeretakistuse näitaja kohta ühtlustatud teavet.
- (9) Rehvide märgistuse täiustamine annab tarbijatele asjakohasemat ja paremini võrreldavat teavet kütusesäästlikkuse, ohutuse ja müra kohta ja aitab neil teha rehve ostes kulutasuvaid ja keskkonnahoidlikke otsuseid.
- (10) Liikluse müra on väga häiriv ja mõjub halvasti tervisele. Määruses (EÜ) nr 661/2009 on kehtestatud rehvide sõidumüra miinimumnõuded. Tänu tehnoloogia arengule on rehvide sõidumüra võimalik vähendada tunduvalt rohkem, kui on ette nähtud kõnealuste miinimumnõuetega. Liikluse müra vähendamiseks on seega asjakohane ajakohastada märgistamise sätteid, et innustada lõppkasutajaid ostma parema sõidumüra näitajaga rehve, andes neile rehvide sõidumüra näitaja kohta ühtlustatud teavet.
- (11) Ühtlustatud teabe esitamine rehvide sõidumüra kohta lihtsustab Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/49/EÜ⁽⁵⁾ raames ka liikluse müra vähendavate meetmete rakendamist ja aitab suurendada teadlikkust selle kohta, et rehvid mõjutavad liikluse müra.
- (12) Määrusega (EÜ) nr 661/2009 on samuti kehtestatud miinimumnõuded rehvide haardevõime kohta märjal teel. Tänu tehnoloogia arengule on võimalik parandada rehvide haardevõimet märjal teel tunduvalt rohkem, kui on ette nähtud kõnealuste miinimumnõuetega, ja seega vähendada pidurdusteed märjal teel. Liiklusohutuse suurendamiseks on seega asjakohane ajakohastada rehvide märgistamise sätteid, et innustada lõppkasutajaid ostma rehve, millel on parem haardevõime märjal teel, andes neile märjale teele vastava haardevõime näitaja kohta ühtlustatud teavet.
- (13) Et tagada kooskõla rahvusvahelise raamistikuga, viidatakse määruses (EÜ) nr 661/2009 ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjale nr 117⁽⁶⁾, milles on esitatud rehvide veeretakistuse, sõidumüra ning märjale teele vastava haardevõime ja lumeoludele vastava haardevõime mõõtmise meetodid.
- (14) Rehvimärgisel tuleks esitada teave selliste rehvide haardevõime kohta, mis on spetsiaalselt ette nähtud kasutamiseks rasketes lume- ja jääoludes. Teave lumeoludele vastava haardevõime kohta peaks põhinema ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 kõige ajakohasemal liidu suhtes kohaldataval versioonil (ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskiri nr 117) ja selles sisalduv mäe sümboli piktogramm peaks olema lisatud sellise rehvi märgisele, mis vastab kõnealuses eeskirjas sätestatud väikseimatele lumeoludes haardumise indeksi väärtustele. Teave jääoludele vastava haardevõime kohta peaks pärast standardi ametlikku vastuvõtmist põhinema ISO standardil ISO 19447 ja jääoludes haardevõime piktogramm peaks olema lisatud sellise rehvi rehvimärgisele, mis vastab kõnealuses ISO standardis sätestatud väikseimatele jääoludes haardumise indeksi väärtustele. Kuni ISO standardi ISO 19447 vastuvõtmiseni tuleks jääoludele vastavat haardevõimet hinnata usaldusväärsete, täpsete ja korratavate meetoditega, mille puhul võetakse arvesse üldtunnustatud tehnika taset. Jääoludele vastava haardevõime miinimumstandarditele vastava rehvi märgisel peaks olema I lisas sätestatud jääoludes haardevõime piktogramm.

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmetike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid (ELT L 200, 31.7.2009, lk 1).

⁽⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/49/EÜ, mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega (EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12).

⁽⁶⁾ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskiri nr 117: ühtsed sätted, milles käsitletakse rehvide tüübikinnitust seoses veeremismüra ja märghaarduvusega ja/või veeretakistusega [2016/1350] (ELT L 218, 12.8.2016, lk 1).

- (15) Rehvide kasutamisel esinev kulumine tekitab suurel hulgal keskkonnale ja inimeste tervisele kahjulikke plastiosakesi. Komisjoni teatises „Euroopa strateegia plasti kohta ringmajanduses“ mainitakse vajadust leida lahendus plastiosakeste soovimatule eraldumisele rehvidest, muu hulgas selliste teavitusmeetmete abil nagu rehvide märgistamine ja rehvide miinimumnõuete sätestamine. Rehvide kulumisega on seotud läbisõidu mõiste, nimelt kui palju kilomeetreid rehvi vastu peab, enne kui see tuleb turvise kulumise tõttu välja vahetada. Lisaks rehvide ja turvise kulumisele sõltub rehvi kasutusiga reast teguritest, nagu kulumiskindlus (mis hõlmab turvise koostist, muustrit ja rehvi struktuuri), teeolud, hooldus, rehvirõhk ja juhi sõidustiil.
- (16) Praegu ei ole veel sobivat katsemeetodit rehvide kulumise ja läbisõidu mõõtmiseks. Seepärast peaks komisjon tegema ülesandeks kõnealuse katsemeetodi väljatöötamise, võttes seejuures täielikult arvesse teaduse ja tehnika taset ning kõiki olemasolevaid ja kavandatavaid rahvusvahelisi standardeid ja norme ning tööstusharu tehtud tööd.
- (17) Protekteeritud rehvidel on oluline osa raskeveokite rehvide turul. Protekteerimine pikendab nende rehvide kasutusiga ja aitab täita ringmajanduse eesmärgi, näiteks vähendada jäätmekoguseid. Märgistamisnõuete kohaldamine selliste rehvide suhtes aitaks oluliselt energiat säästa. Käesoleva määrusega tuleks ette näha protekteeritud rehvide toimivuse mõõtmiseks sellise sobiva katsemeetodi edaspidine lisamine, mida praegu veel ei kasutata.
- (18) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2017/1369 ⁽⁷⁾ kohaselt sätestatud energiamärgist, millega liigitatakse tooted energiatarbimise järgi klassidesse „A“ kuni „G“, tunnustab liidu tarbijatest üle 85 % kui selget ja läbipaistvat teabevahendit ning sellest on saanud edukas energiatõhusamate toodete propageerija. Rehvimärgise kujundust tuleks võimalikult vähe muuta, kuid rehvi näitajate eripäraga tuleks arvestada.
- (19) Ühtse rehvimärgise kasutamine rehvi näitajate kohta võrreldava teabe andmiseks aitab tõenäoliselt mõjutada lõppkasutajaid otsustama kütusesäästlikumate, pikka aega kestvate, ohutamate ja vaiksemate rehvide kasuks. Tõenäoliselt innustab see omakorda rehvitootjaid optimeerima rehvi näitajaid, mis aitaks muuta rehvide tarbimist ja tootmist kestlikumaks.
- (20) Lõpptarbijad, sealhulgas need, kes ostavad vahetusrehve, ja uutele sõidukitele rehvide ostjad, aga ka sõidukiparkide haldajad ja transpordiettevõtjad, on huvitatud täpsema teabe saamisest rehvide kütusesäästlikkuse ja muude näitajate kohta, sest neil on raske võrrelda eri rehvimärke, kui puudub märgistamissüsteem ja ühtlustatud katsetamiskord. Seepärast on asjakohane nõuda, et kõigil sõidukiga koos pakutavatel või sõidukile paigaldatud rehvidel oleks rehvimärgis.
- (21) Praegu on nõutud rehvimärgised sõiduautode rehvidel (C1-klassi rehvid) ja kaubikute rehvidel (C2-klassi rehvid), kuid mitte raskeveokite rehvidel (C3-klassi rehvid). C3-klassi rehvide korral on kütusetarbimine ja aastas läbisõidetud kilomeetrite arv suurem kui C1- või C2-klassi rehvide puhul, seega on võimalik märkimisväärselt vähendada raskeveokite kütusekulu ja kasvuhoonegaaside heidet. Seega peaks C3-klassi rehvid käesoleva määruse kohaldamisalasse lisama. C3-klassi rehvide täielik lisamine käesoleva määruse kohaldamisalasse on samuti kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/956, ⁽⁸⁾ mis käsitleb uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seiret ja aruandlust, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/1242, ⁽⁹⁾ millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid.
- (22) Paljud lõppkasutajad teevad rehvide ostmise otsuse ilma rehvi nägemata, nii ei näe nad ka rehvide kinnitatud märgist. Sellistel juhtudel tuleb rehvimärgist lõppkasutajale enne ostuotsuse tegemist näidata. Rehvimärgise kujutamine müügikohas müüdavatel rehvidel ja tehnilistes tutvustusmaterjalides peaks aitama tagada, et nii turustajad kui ka võimalikud lõppkasutajad saavad ühtlustatud teavet rehvide näitajate kohta ostuotsuse tegemise kohas ja ajal.

⁽⁷⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2017. aasta määrus (EL) 2017/1369, millega kehtestatakse energiamärgistuse raamistik ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2010/30/EL (ELT L 198, 28.7.2017, lk 1).

⁽⁸⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. juuni 2018. aasta määrus (EL) 2018/956 uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta (ELT L 173, 9.7.2018, lk 1).

⁽⁹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202).

- (23) Mõned lõppkasutajad teevad rehviostuotsuse enne müügikohta saabumist või ostavad rehve postimüügi teel või internetist. Selleks et ka need lõppkasutajad saaksid teha teadliku otsuse, muu hulgas kütusesäästlikkust, märjale teele vastavat haardevõimet ja sõidumüra käsitleva ühtlustatud teabe põhjal, tuleks rehvimärgiseid kasutada kõigis tehnilistes tutvustusmaterjalides ja teatavat tüüpi rehvide visuaalreklaamides, sealhulgas interneti kaudu kättesaadavates materjalides. Kui visuaalreklaamid puudutavad mitte üksnes konkreetset rehvitüüpi, vaid kogu rehvitüüpikonda, ei pea rehvimärgist näitama.
- (24) Võimalikele lõppkasutajatele tuleks anda teavet, mis selgitab rehvimärgise iga elementi ja selle tähtsust. See teave tuleks esitada kõigis tehnilistes tutvustusmaterjalides, näiteks tarnijate veebisaitidel, kuid see ei peaks olema nõutav visuaalreklaamides. Tehniliste tutvustusmaterjalide hulka ei tohiks lugeda reklaamimist reklaamtulpadel, ajalehtedes, ajakirjades ning raadio- ja teleaadetes.
- (25) Ilma et see piiraks liikmesriikide turujärelevalvekohustusi või tarnijate kohustust kontrollida toote vastavust, peaksid tarnijad tegema toote nõuetele vastavust käsitleva nõutava teabe elektrooniliselt kättesaadavaks toodete andmebaasis. Tarbijate ja turustajate jaoks asjakohane teave tuleks teha avalikult kättesaadavaks toodete andmebaasi avalikus osas. Kõnealune teave tuleks teha kättesaadavaks avatud andmetena, et anda mobiilirakenduste ja teiste võrdlusvahendite arendajatele võimalus seda kasutada. Lihtsat ja vahetut juurdepääsu toodete andmebaasi avalikule osale tuleks hõlbustada kasutajatele suunatud trükitud rehvimärgisel esitatava vahenditega, näiteks dünaamilise ruutkoodiga (QR-kood).
- (26) Toodete andmebaasi nõuetele vastavuse osa suhtes tuleks kohaldada rangeid andmekaitseenorme. Toodete andmebaasi nõuetele vastavuse osas sisalduvad tehnilise dokumentatsiooni konkreetsed nõutud osad tuleks teha kättesaadavaks nii turujärelevalveasutustele kui ka komisjonile. Kui tehniline teave on tehnilise dokumentatsiooni hulka lisamiseks liiga tundlik, peaks turujärelevalveasutustel olema õigus saada vajaduse korral kõnealusele teabele juurdepääs tulenevalt tarnijate koostöökohustusest või tarnijate poolt toodete andmebaasi vabatahtlikult üles laaditud tehnilise dokumentatsiooni täiendavate osade kaudu.
- (27) Otse tarnijatelt ostmise asemel suureneb rehvide müük internetimüügi platvormide kaudu. Seetõttu peaksid veebimajutusteenuse osutajad võimaldama tarnija esitatud rehvimärgise ja tootekirjelduse kuvamist toote hinna läheduses. Nad peaksid turustajat teavitama rehvimärgise ja tootekirjelduse kuvamise kohustusest, kuid ei peaks vastutama rehvimärgisel ja tootekirjelduses esitatud teabe õigsuse ega sisu eest. Käesoleva määrusega veebimajutusteenuse osutajatele kehtestatud kohustused peaksid piirduma sellega, mis on mõistlik, ning need ei tohiks tähendada üldist kohustust jälgida teavet, mida nad talletavad, või otsida aktiivselt fakte või asjaolusid, mis viitavad tegevustele, mis ei vasta käesoleva määruse nõuetele. Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/31/EÜ⁽¹⁰⁾ artikli 14 lõikele 1 peaksid veebimajutusteenuse osutajad siiski juhul, kui nad soovivad kasutada selles sättes ette nähtud vastutusest vabastamist, kiiresti kõrvaldama teabe, mida nad talletavad oma teenuste saajate taotlusel ja mis ei vasta käesolevas määruses sätestatud nõuetele (nt puuduvad, mittetäielikud või ebaõiged rehvimärgised või tootekirjeldused), või blokeerima sellele juurdepääsu. Nad peaksid seda tegema niipea, kui kõnealune teave saab neile teatavaks, või juhul, kui tegemist on kahju hüvitamise nõuetega, niipea kui nad saavad sellist teavet, näiteks saades konkreetset teavet turujärelevalveasutusest. Tarnija suhtes, kes müüb tooteid otse lõppkasutajatele oma veebisaidi kaudu, kehtivad samad kohustused, mida kohaldatakse turustajapoolsele kaugmüügile.
- (28) Veeretakistust, märjale teele vastavat haardevõimet, sõidumüra ja muid näitajaid tuleks mõõta usaldusväärsete, täpsete ja korratavate meetoditega, milles võetakse arvesse üldtunnustatud ajakohaseid mõõtmis- ja arvutusmeetodeid. Sellised meetodid peaksid niipalju kui võimalik kajastama keskmise tarbija käitumist ning olema töökindlad, et vältida nii tahtlikku kui ka tahtmatut kõrvalehoidmist. Rehvimärgis peaks kajastama võrreldavaid tulemusi tegelikus kasutuses, võttes arvesse piiranguid, mis tulenevad vajadusest kasutada usaldusväärseid, täpseid ja korratavaid laborikatseid, et lõppkasutajad saaksid rehve võrrelda ja tootjatel oleks võimalik vähendada katsetamise maksumust.

⁽¹⁰⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. juuni 2000. aasta direktiiv 2000/31/EÜ infoühiskonna teenuste teatavate õiguslike aspektide, eriti elektroonilise kaubanduse kohta siseturul (direktiiv elektroonilise kaubanduse kohta) (EÜT L 178, 17.7.2000, lk 1).

- (29) Juhul, kui neil on piisavalt põhjust arvata, et tarnija ei ole taganud rehvimärgisel esitatud teabe täpsust, ning selleks, et suurendada tarbijate usaldust, peaksid Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/858⁽¹¹⁾ artikli 3 punktis 37 määratletud riiklikud ametiasutused kontrollima, kas rehvimärgisel esitatud veeretakistusklass, märjale teele vastava haardevõime ja sõidumüra klassid ning muid näitajaid kajastavad piktogrammid vastavad tarnija poolt katsetulemuste ja arvutuste põhjal esitatud dokumentidele. Kõnealused kontrollid võib teha tüübikinnitusprotsessi käigus ning need ei nõua tingimata rehvi füüsilist katsetamist.
- (30) Rehvide märgistamist puudutavate nõuete täitmine tarnijate, hulgimüüjate ja teiste turustajate poolt on väga oluline, et tagada neile liidus ühetaolised tingimused. Seepärast peaksid liikmesriigid jälgima nõuete täitmist, tehes korrapäraseid järelkontrole ning turujärelevalvet kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/1020⁽¹²⁾.
- (31) Nõuetele vastavuse kontrollimise lihtsustamiseks ja selleks, et anda lõppkasutajatele kasulik vahend ning pakkuda turustajatele alternatiivseid võimalusi tootekirjelduste saamiseks, tuleks rehvid kanda määruse (EL) 2017/1369 alusel loodud toodete andmebaasi. Kõnealust määrust tuleks seetõttu vastavalt muuta.
- (32) Selleks et lõpptarbijad saaksid usaldada rehvimärgiseid, ei tohiks muud rehvimärgised, mis neid jäljendavad, olla lubatud. Samal põhjusel ei tohiks lubada muid täiendavaid märgiseid, tähiseid, sümboleid või silte, mis võiksid tõenäoliselt lõppkasutajaid eksitada või segadusse ajada seoses rehvimärgisel kasutatavate näitajatega.
- (33) Käesoleva määruse ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide sätete rikkumise suhtes kohaldatavad karistused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
- (34) Energiatõhususe, kliimamuutuste leevendamise, liiklusohutuse ja keskkonnakaitse edendamiseks peaks liikmesriikidel olema võimalus luua stiimuleid energiatõhusate ja ohutute rehvide kasutamiseks. Liikmesriikidel on õigus otsustada selliste stiimulite laadi üle. Kõnealused stiimulid peaksid vastama liidu riigiabi reeglitele ega tohiks endast kujutada põhjendamatuid turutõkkeid. Käesolev määrus ei piira selliste stiimulitega seoses Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artiklite 107 ja 108 kohaselt tulevikus tehtavate riigiabi menetluste tulemusi.
- (35) Selleks et muuta rehvimärgise sisu ja vormi, kehtestada nõuded protekteeritud rehvide, rehvi kulumise ja läbisõidu kohta ning kohandada lisasid vastavalt teaduse ja tehnika arengule, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes⁽¹³⁾ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (36) Kui on olemas usaldusväärne, täpne ja korratav meetod rehvi kulumise ja läbisõidu katsetamiseks ja mõõtmiseks, peaks komisjon hindama, kas on võimalik lisada rehvimärgisele teavet rehvi kulumise ja läbisõidu kohta. Kui komisjon esitab delegeeritud õigusakti ettepaneku rehvimärgise kulumist ja läbisõitu käsitleva teabe lisamiseks, peaks ta seda hinnangut arvesse võtma ning tegema sobivate katsemeetodite väljatöötamisel tihedat koostööd tööstuse, asjaomaste standardiorganisatsioonide, nagu Euroopa Standardikomitee (CEN), ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni või Rahvusvahelise Standardiorganisatsiooni (ISO), ja muude sidusrühmade huvide esindajatega. Rehvi kulumist ja läbisõitu käsitlev teave peaks olema ühemõtteline ja see ei tohi halvendada rehvimärgise kui terviku mõistetavust ja tõhusust lõppkasutajate jaoks. Selline teave aitaks ka lõppkasutajatel teha teadliku valiku seoses rehvide, nende kasutusea ja plastiosakeste soovimatu eraldumisega, mis omakorda aitaks kaitsta keskkonda, ja ühtlasi lubaks see tarbijatel hinnata rehvide kasutuskulusid pikema aja jooksul.

⁽¹¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

⁽¹²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1020 turujärelevalve ja toodete vastavuse kohta ning millega muudetakse direktiivi 2004/42/EÜ ja määruseid (EÜ) nr 765/2008 ja (EL) nr 305/2011 (ELT L 169, 25.6.2019, lk 1).

⁽¹³⁾ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

- (37) Rehve, mis on turule viidud enne käesoleva määruse nõuete kohaldamist, ei tuleks varustada uue rehvimärgisega.
- (38) Rehvimärgise suurus peaks jääma selliseks, nagu on sätestatud määruses (EÜ) nr 1222/2009. Rehvimärgis peaks sisaldama teavet haardevõime kohta lume- ja jääoludes ning QR-koodi.
- (39) Komisjon peaks käesolevat määrust hindama. Vastavalt 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppe artiklile 22 peaks nimetatud hindamine tuginema sellistele kriteeriumitele nagu tõhusus, tulemuslikkus, asjakohasus, sidusus ja lisaväärtus ning moodustama aluse võimalike tulevaste meetmete mõju hindamisele.
- (40) Kuna käesoleva määruse eesmärki, milleks on maanteetranspordi ohutuse, tervisekaitse ning keskkonna- ja majandusliku tõhususe suurendamine sel teel, et lõppkasutajatele antakse teavet, mis võimaldab neil valida kütusesäästlikumaid, pikka aega kestvaid, ohutumaid ja vaiksemaid rehve, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, kuna see nõuab ühtlustatud teavet lõppkasutajate jaoks, küll aga saab seda ühtlustatud õigusraamistiku ja tootjatele võrdsete võimaluste loomise vajadusest tulenevalt paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu (ELi leping) artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Määrus on sobiv õigusakt, sest sellega kehtestatakse selged ja üksikasjalikud õigusnormid, mis takistavad liikmesriikidel neid erinevalt üle võtta, ja seega tagatakse suurem ühtlus kogu liidus. Ühtlustatud õigusraamistik liidu, mitte liikmesriikide tasandil vähendab tarnijate kulusid ning tagab võrdsed võimalused ja kaupade vaba liikumise siseturul. ELi lepingu artiklis 5 sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (41) Määrus (EÜ) nr 1222/2009 tuleks seepärast tunnistada kehtetuks alates käesoleva määruse kohaldamise alguskuupäevast,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimise

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

Artikkel 2

Kohaldamisala

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

Protekteeritud rehvidele esitatavaid nõudeid kohaldatakse siis, kui on olemas sobiv katsemeetod selliste rehvide toimivuse mõõtmiseks vastavalt artiklile 13.

2. Käesolevat määrust ei kohaldata järgmise suhtes:

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

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „C1-klassi rehvid“, „C2-klassi rehvid“ ja „C3-klassi rehvid“ – määruse (EÜ) nr 661/2009 artikli 8 lõikes 1 määratletud vastavatesse rehviklassidesse kuuluvad rehvitüübid;
- 2) „protekteeritud rehvi“ – kasutatud rehvi, mille kulunud turvis on taastatud uue materjaliga;
- 3) „ajutiselt kasutatav T-tüüpi varurehvi“ – ajutiseks kasutamiseks ettenähtud varurehvi, mis on sobiv kasutamiseks standard- või tugevdatud rehvi suurema rehvirõhuga;
- 4) „professionaalsed maastikurehvid“ – eriotstarbeliste rehvide alarühma kuuluvad rehvid, mida kasutatakse peamiselt rasketes maastikutingimustes;
- 5) „rehvimärgis“ – graafiline diagramm trükitud või elektroonilisel kujul, sealhulgas kleebise vormis, mis sisaldab sümboleid, et teavitada lõpptarbijaid rehvide või rehvipartii toimivusest võrreldes I lisas sätestatud näitajatega;
- 6) „müügikoht“ – rehvide esitlemise või ladustamise ja müümise koht, sealhulgas autosalongid, kus lõppkasutajatele müüakse rehve, mis ei ole sõidukitele paigaldatud;
- 7) „tehnilised tutvustusmaterjalid“ – trükitud või elektrooniline dokumentatsioon, mida toodab tarnija lisaks reklaamile ja mis sisaldab vähemalt IV lisas sätestatud teavet;
- 8) „tootekirjeldus“ – standardne trükitud või elektroonilises vormis dokument, mis sisaldab III lisas sätestatud teavet;
- 9) „tehniline dokumentatsioon“ – dokumentatsioon, mis on piisav võimaldamaks turujärelevalveasutustel hinnata rehvimärgise ja tootekirjelduse täpsust, sealhulgas VII lisa punktis 2 sätestatud teavet;
- 10) „toodete andmebaas“ – määruse (EL) 2017/1369 artikli 12 alusel loodud toodete andmebaas;
- 11) „kaugmüük“ – müügi-, rendi- või järeelmaksuga müügi pakkumine posti teel, kataloogide, interneti või telefonimüügi kaudu või muul viisil, mille puhul ei saa eeldada, et potentsiaalne lõpptarbija esitletavat rehvi näeks;
- 12) „tootja“ – määruse (EL) 2019/1020 artikli 3 punktis 8 määratletud tootja;
- 13) „importija“ – määruse (EL) 2019/1020 artikli 3 punktis 9 määratletud importija;
- 14) „volitatud esindaja“ – liidus asuv füüsiline või juriidiline isik, kes on saanud tootjalt kirjaliku volituse tegutseda tootja nimel seoses kindlate ülesannetega, mis tulenevad tootja kohustustest, mis on sätestatud käesoleva määruse nõuetes;
- 15) „tarnija“ – liidus asuv tootja, sellise tootja volitatud esindaja, kelle asukoht ei ole liidus, või importija, kes laseb toote liidu turule;
- 16) „turustaja“ – tarneahelas osalev füüsiline või juriidiline isik, kes ei ole tarnija ja kes teeb toote turul kättesaadavaks;
- 17) „turul kättesaadavaks tegemine“ – määruse (EL) 2019/1020 artikli 3 punktis 1 määratletud turul kättesaadavaks tegemine;
- 18) „turule laskmine“ – määruse (EL) 2019/1020 artikli 3 punktis 2 määratletud turule laskmine;
- 19) „lõppkasutaja“ – tarbija, sõidukipargi haldaja või maanteetranspordiettevõtja, kes ostab või kavatseb osta rehve;
- 20) „näitaja“ – rehvi omadus, mis rehvi kasutamisel mõjutab märkimisväärselt keskkonda, liiklusohutust või tervist, nt rehvi kulumine, läbisõit, veeretakistus, märjale teele vastav haardevõime, sõidumüra, haardevõime lumeoludes või haardevõime jääoludes;
- 21) „rehvitüüp“ – rehvi versioon, mille kõikide ühikute puhul on rehvimärgisel samad tehnilised näitajad ning millel on sama tootekirjeldus ning tüübitähis;
- 22) „lubatud hälve“ – turujärelevalveasutuste poolt või nende nimel teostatud kontrollkatsete suurim lubatud mõõtmis- ja arvutustulemuste hälve võrreldes deklareeritud või avaldatud parameetrite väärtustega, mis tuleneb laboritevaheliste katsetulemuste erinevustest;

- 23) „rehvitüübi tähis“ – tavaliselt tähtnumbriline kood, mis eristab konkreetset rehvitüüpi teistest tarnija sama kaubanime või kaubamärgiga rehvitüüpidest;
- 24) „võrdväärne rehvitüüp“ – rehvitüüp, mille sama tarnija on turule lasknud erineva rehvitüübi tähisega ning millel on samad rehvimärgise seisukohast olulised tehnilised näitajad ja sama tootekirjeldus kui mõnel teisel rehvitüübil.

Artikkel 4

Rehvide tarnijate kohustused

1. Tarnijad tagavad, et turule lastavatele C1-, C2- ja C3-klassi rehvidele lisatakse tasuta:
 - a) iga üksikrehvi puhul kleebise kujul rehvimärgis, mis vastab II lisa nõuetele ning millel esitatakse teave ja klass iga I lisas sätestatud rehvi näitaja kohta ning tootekirjeldus, või
 - b) iga ühest või mitmest ühesugusest rehvist partii kohta trükitud rehvimärgis, mis vastab II lisa nõuetele ning millel esitatakse teave ja klass iga I lisas sätestatud rehvi näitaja kohta ning tootekirjeldus.

2. Kaugmüügi teel müüdavate või müügiks pakutavate rehvide puhul peavad tarnijad tagama, et rehvimärgis kuvatakse toote hinna läheduses ning et tootekirjeldus on kättesaadav prinditud kujul, sealhulgas lõppkasutaja nõudmise korral. Internetis müüdavate või müügiks pakutavate rehvide puhul võivad tarnijad teha rehvimärgise kättesaadavaks konkreetse rehvitüübi jaoks pesastatud aknas.

Rehvimärgise suurus peab olema selline, et see on selgelt nähtav ning loetav ning selle mõõtude suhe peab olema sama, mis II lisa punktis 2.1 esitatud kirjelduses.

3. Tarnijad tagavad, et igas teatavat tüüpi rehvi visuaalreklaamis kujutatakse nimetatud rehvitüübi rehvimärgist. Kui visuaalses reklaamis esitatakse hind, tuleb rehvimärgis esitada hinna läheduses.

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

4. Tarnijad tagavad, et kõigis teatavat tüüpi rehvi tehnilistes tutvustusmaterjalides esitatakse nimetatud rehvitüübi rehvimärgis ja et need sisaldavad IV lisas sätestatud teavet.

5. Tarnijad esitavad määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 37 määratletud asjakohasele riiklikule ametiasutusele asjaomaste klasside määramiseks kasutatud väärtused ja toimivust käsitleva lisateabe, mille nad esitavad rehvitüüpide rehvimärgisel vastavalt käesoleva määruse I lisale, ning käesoleva määruse II lisas sätestatud nõuetele vastava rehvimärgise. See teave esitatakse käesoleva määruse artikli 5 lõigete 1 ja 2 kohaselt asjakohasele riiklikule ametiasutusele enne kõnealuste rehvitüüpide turulelaskmist, et kõnealune asutus saaks kontrollida rehvimärgise täpsust.

6. Tarnijad tagavad, et nende rehvimärgistel ja tootekirjeldustes esitatud teave on täpne.

7. Tarnijad võivad teha tehnilise dokumentatsiooni kättesaadavaks muudele kui lõikes 5 osutatud liikmesriikide asutustele või taotluse korral asjaomastele riiklikele akrediteeritud asutustele.

8. Tarnijad teevad koostööd turujärelevalveasutustega ja võtavad enda algatusel või turujärelevalveasutuste nõudmisel viivitamata meetmeid sellistel juhtudel, kui rikutakse mingit käesolevas määruuses sätestatud nõuet, mis kuulub nende vastutusalasse.

9. Tarnijad ei tohi pakkuda ega esitada selliseid märgiseid, tähiseid, sümboleid või silte, mis ei vasta käesolevale määruusele ning mis võivad lõppkasutajaid I lisas sätestatud näitajate osas eksitada või segadusse ajada.

10. Tarnijad ei tohi pakkuda ega esitada rehvimärgiseid, mis jälgendavad käesolevas määruuses sätestatud märgist.

*Artikkel 5***Rehvide tarnijate kohustused toodete andmebaasi osas**

1. Alates 1. maist 2021 sisestavad tarnijad enne pärast nimetatud kuupäeva toodetud rehvi turule laskmist toodete andmebaasi VII lisas sätestatud teabe.
2. Rehvide puhul, mis on toodetud ajavahemikul 25. juunist 2020 kuni 30. aprillini 2021, sisestab tarnija toodete andmebaasi VII lisas sätestatud teabe hiljemalt 30. novembriks 2021.
3. Kui rehvid on turule lastud enne 25. juunit 2020, võib tarnija sisestada toodete andmebaasi VII lisas sätestatud teabe.
4. Kuni veel toimub lõigetes 1 ja 2 sätestatud teabe sisestamine toodete andmebaasi, teeb tarnija pärast turujärelevalveasutusele vastava taotluse saamist tehnilise dokumentatsiooni elektroonilisel kujul kümne tööpäeva jooksul kättesaadavaks, et seda saaks kontrollida.
5. Kui tüübikinnitusasutus või turujärelevalveasutus peaks oma käesoleva määruse kohaste ülesannete täitmiseks vajama muud kui VII lisas esitatud teavet, peab neil olema võimalik sellist teavet tarnijalt saada pärast taotluse esitamist.
6. Kui rehvis tehakse muudatusi, mis on rehvimärgise või tootekirjelduse seisukohast olulised, käsitatakse toodet uut tüüpi rehvinä. Tarnija teeb andmebaasi kande, kui teatavat tüüpi rehve ei lasta enam turule.
7. Pärast seda, kui teatavat tüüpi rehvi viimane ühik on turule lastud, säilitavad tarnijad toodete andmebaasi nõuetele vastavuse osas teavet selle rehvitüübi kohta viis aastat.

*Artikkel 6***Rehvide turustajate kohustused**

1. Turustajad tagavad, et
 - a) müügikohas vastab rehvidel rehvimärgis II lisale ning on esitatud sellise kleebise kujul, mille tarnija esitab kooskõlas artikli 4 lõike 1 punktiga a, mis on selgelt nähtaval kohal ja tervikuna loetav, ning et tootekirjeldus on kättesaadav, sealhulgas taotluse korral trükitud kujul, või
 - b) enne sellise rehvi müümist, mis kuulub ühest või mitmest ühesugusest rehvist koosnevasse partiisse, on II lisas sätestatud nõuetele vastav trükitud rehvimärgis lõppkasutajale näidatud ja müügikohas rehvi läheduses selgelt nähtavalt esitatud ning et tootekirjeldus on kättesaadav.
2. Turustajad tagavad, et igas teatavat tüüpi rehvi visuaalreklaamis kujutatakse trükitud rehvimärgist. Kui visuaalses reklaamis esitatakse hind, tuleb rehvimärgis esitada hinna läheduses.

Teatavale rehvitüübile internetis tehtava visuaalse reklaami puhul võivad turustajad teha rehvimärgise kättesaadavaks pesastatud aknas.
3. Turustajad tagavad, et kõigis teatavat tüüpi rehvi tehnilistes tutvustusmaterjalides esitatakse rehvimärgis ja et need sisaldavad IV lisas sätestatud nõudeid.
4. Turustajad tagavad, et kui müüdavad rehvid ei ole lõppkasutajatele müügi ajal nähtavad, esitavad nad lõppkasutajale enne müüki rehvimärgise koopia.
5. Turustajad tagavad, et iga paberipõhise kaugmüügi korral on rehvimärgis nähtav ning lõppkasutajal on internetis vaba juurdepääs tootekirjeldusele ja ta saab tellida tootekirjelduse väljatrüki.
6. Telefonimüügi kaudu toimuvat kaugmüüki kasutavad turustajad teavitavad lõppkasutajaid näitajate klassidest rehvimärgisel ning teavitavad lõppkasutajaid, et neil on juurdepääs rehvimärgisele ja tootekirjeldusele, kasutades vaba juurdepääsuga veebisaiti ning tellides trükitud koopia.
7. Internetis müüdavate või müügiks pakutavate rehvide puhul peavad turustajad tagama, et rehvimärgis kuvatakse toote hinna läheduses ning tootekirjeldus on kättesaadav. Rehvimärgise suurus peab olema selline, et see on selgelt nähtav ning loetav, ning selle mõõtude suhe peab olema sama, mis II lisa punktis 2.1 esitatud kirjelduses.

Turustajad võivad teatavat tüüpi rehvi osas teha rehvimärgise kättesaadavaks pesastatud aknas.

Artikkel 7

Sõidukite tarnijate ja turustajate kohustused

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

Artikkel 8

Veebimajutusteenuse osutajate kohustused

Kui direktiivi 2000/31/EÜ artiklis 14 osutatud veebimajutusteenuse osutaja lubab müüa rehve oma veebisaidi kaudu, võimaldab teenuseosutaja kuvada tarnija esitatud rehvimärgise ja tootekirjelduse hinna läheduses ning teavitab turustajat kohustusest rehvimärgis ja tootekirjeldus nähtavaks teha.

Artikkel 9

Katse- ja mõõtmismeetodid

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

Artikkel 10

Kontrollimenetlus

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

Artikkel 11

Liikmesriikide kohustused

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

Artikkel 12

Liidu turujärelevalve ja liidu turule sisenevate toodete kontrollimine

1. Käesoleva määrusega ja selle alusel vastu võetud asjakohaste delegeeritud õigusaktidega hõlmatud rehvide suhtes kohaldatakse määrust (EL) 2019/1020.
2. Komisjon innustab ja toetab rehvide märgistamise turujärelevalvega seotud koostööd ja teabevahetust nende liikmesriikide asutuste vahel, kes vastutavad turujärelevalve või liidu turule sisenevate rehvide kontrollimise eest, ning nimetatud asutuste ja komisjoni vahel, eelkõige kaasates senisest enam rehvimärgistuse halduskoostöörühma.
3. Määruse (EL) 2019/1020 artikli 13 kohaselt koostatud liikmesriikide turujärelevalveprogrammid hõlmavad meetmeid, millega tagatakse käesoleva määruse tulemuslik jõustamine.
4. Turujärelevalveasutused võivad käesoleva määruse või selle alusel vastu võetud asjaomaste delegeeritud õigusaktide tarnijapoolse mittejärgimise korral tarnijatelt sisse nõuda dokumentide kontrollimisest ja toote füüsilisest katsetamisest tulenevad kulud.

Artikkel 13

Delegeeritud õigusaktid

1. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 14 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta:
 - a) II lisa seoses rehvimärgise sisu ja vormiga;
 - b) I lisa D ja E osa ning II, III, IV, V, VI ja VII lisa, kohandades neis sätestatud väärtusi, arvutusmeetodeid ja nõudeid tehnika arenguga.
2. Hiljemalt 26. juuniks 2022 võtab komisjon kooskõlas artikliga 14 vastu käesolevat määrust täiendavad delegeeritud õigusaktid, millega kehtestatakse lisades uued nõuded protekteeritud rehvide kohta esitatavale teabele, tingimusel et sobiv katsemeetod on olemas.
3. Komisjonil on samuti õigus võtta kooskõlas artikliga 14 vastu delegeeritud õigusakte, et lisada rehvide kulumise ja läbisõidu parameetreid või teabele esitatavaid nõudeid, niipea kui Euroopa või rahvusvahelised standardiorganisatsioonid saavad kasutada usaldusväärseid, täpseid ja korratavaid meetodeid rehvide kulumise ja läbisõidu testimiseks ja mõõtmiseks, ning eeldusel, et täidetud on järgmised tingimused:
 - a) komisjon on teostanud põhjaliku mõju hindamise ja
 - b) komisjon on asjaomaste sidusrühmadega nõuetekohaselt konsulteerinud.
4. Kui see on asjakohane, küsib komisjon delegeeritud õigusaktide väljatöötamise käigus rehvimärgiste sisu ja vormi kohta arvamust liidu tarbijate esindajate rühmadelt, tagamaks, et rehvimärgised on selgelt arusaadavad, ning avaldab tulemused.

Artikkel 14

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 13 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 25. juunist 2020. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist uuendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 13 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 13 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 15

Hindamine ja aruandlus

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

Kõnealuses aruandes hinnatakse, kui tulemuslikult on käesolev määrus ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktid aidanud lõpptarbijatel valida paremate näitajatega rehve, võttes arvesse käesoleva määruse ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide mõju ettevõtjatele, kütusekulule, ohutusele, kasvuhoonegaaside heitele, tarbijate teadlikkusele ning turujärelevalve meetmetele. Samuti hinnatakse kulusid ja kasu, mida annab kohustuslik sõltumatu kontroll, mida teeb kolmas osaline, kes kontrollib rehvimärgisel esitatud teavet, võttes arvesse kogemusi, mis on saadud määruses (EÜ) nr 661/2009 sätestatud laiemas raamistikus.

Artikkel 16

Määruse (EL) 2017/1369 muutmine

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

- „a) aidata turujärelevalveasutustel täita oma ülesandeid, mis tulenevad käesolevast määrusest ja asjakohastest delegeeritud õigusaktidest, hõlmates muu hulgas nende jõustamist, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EL) 2020/740 (*).

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 2020. aasta määrus (EL) 2020/740, mis käsitleb rehvide kütusesäästlikkuse ja muude näitajatega seotud märgistamist ning millega muudetakse määrust (EL) 2017/1369 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1222/2009 (ELT L 177, 5.6.2020, lk 1).“

Artikkel 17

Määruse (EÜ) nr 1222/2009 kehtetuks tunnistamine

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

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

Artikkel 18

Jõustumine

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

Seda kohaldatakse alates 1. maist 2021.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 25. mai 2020

Euroopa Parlamendi nimel
president
D. M. SASSOLI

Nõukogu nimel
Eesistuja
A. METELKO-ZGOMBIĆ

I LISA

REHVIDE NÄITAJATE MÄÄRAMINE KATSELISELT JA MÕÕTMISE TEEL NING NÄITAJATE KLASSIFIITSEERIMINE

A osa. Kütusesäästlikkuse klassid ja veeretakistustegur

Kütusesäästlikkuse klass esitatakse rehvimärgisel ja määratakse veeretakistusteguri (RRC, N/kN) alusel vastavalt allpool esitatud tabelis täpsustatud klassidele A–E; veeretakistustegurit mõõdetakse kooskõlas ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 6. lisaga ning kooskõlastatakse V lisas esitatud laborite kooskõlastusmenetluse abil.

Kui rehvitüüp kuulub rohkem kui ühte rehviklassi (nt C1 ja C2), tuleb kõnealuse rehvitüübi kütusesäästlikkuse klassi määramisel kasutada skaalat, mida kohaldatakse kõrgema rehviklassi suhtes (nt C2, mitte C1).

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

B osa. Märjale teele vastava haardevõime klassid

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

2. Märjale teele vastava haardevõime indeksi (G) arvutamine

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

kus:

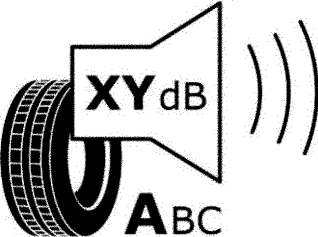
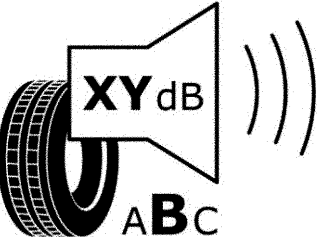
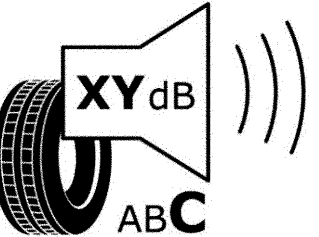
$G(T)$ on kandidaatrehvi märjale teele vastava haardevõime indeks mõõdetuna ühes katsetsüklis

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

C osa. Rehvi sõidumüraklassid ja mõõtmistulemus

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

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

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

D osa. Haardevõime lumeoludes

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

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



E osa. Haardevõime jääoludes

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

Sellise rehvi rehvimärgis, mis vastab asjakohasele väikseimale jääoludes haardevõime indeksi väärtusele, hõlmab järgmist piktogrammi.

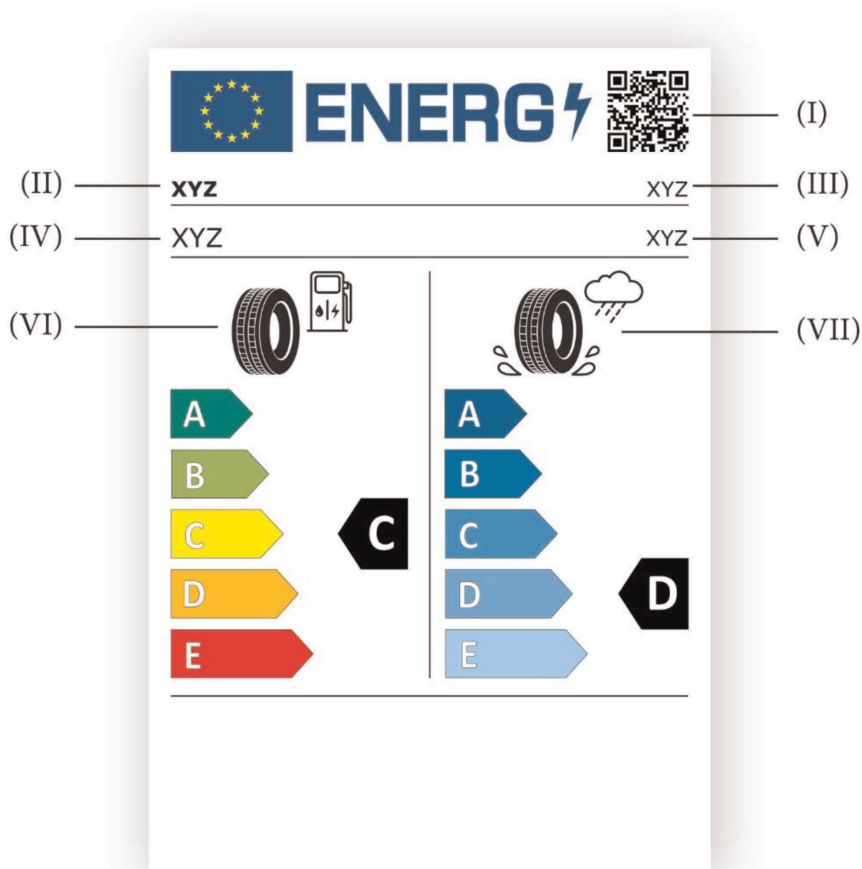


II LISA

REHVIMÄRGISE SISU JA VORM

1. Rehvimärgise sisu

1.1. Teave, mis esitatakse rehvimärgise ülemises osas:



I. ruutkood;

II. tarnija kaubanimi või kaubamärk;

III. rehvitüübi tähis;

IV. rehvimõõdu tähistus, kandevõime indeks ja kiiruskategooria tähis, nagu on märgitud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 30 ⁽¹⁾ kõige ajakohasemas liidu suhtes kohaldatavas versioonis ning ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 54 ⁽²⁾ kõige ajakohasemas liidu suhtes kohaldatavas versioonis C1-, C2- ja C3-klassi rehvide puhul;

V. rehviklass, st C1, C2 või C3;

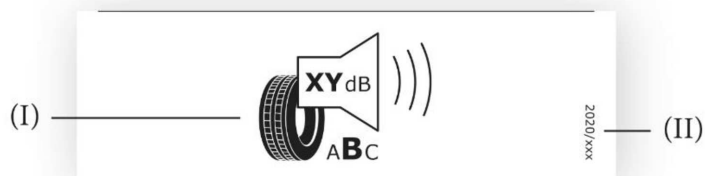
VI. kütusesäästlikkuse piktogramm, skaala ja toimivusklass;

⁽¹⁾ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskiri nr 30 – ühtsed sätted mootorsõidukite ja nende haagiste õhkrehvide tüübikinnituste kohta (ELT L 201, 30.7.2008, lk 70).

⁽²⁾ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UN/ECE) eeskiri nr 54 – kommertsveokite ja nende haagiste õhkrehvide tüübikinnituse ühtsed sätted (ELT L 183, 11.7.2008, lk 41).

VII. märghaardumise piktogramm, skaala ja toimivusklass.

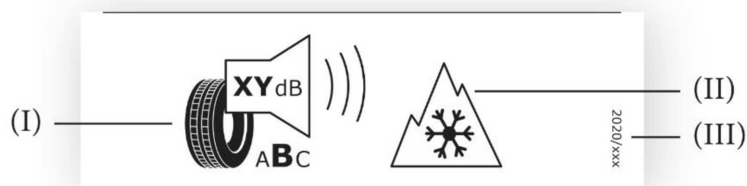
- 1.2. Teave, mis tuleb esitada rehvimärgise alumises osas kõigi rehvide puhul, välja arvatud rehvid, mis vastavad ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 117 sätestatud väikseimatele lumeoludes haardevõime indeksi väärtustele või asjakohastele väikseimatele jääoludes haardevõime indeksi väärtustele või mõlemale:



I. välise veeremismüra piktogramm, väärtus (väljendatuna dB(A)des ja ümardatuna täisarvuni) ja toimivusklass;

II. käesoleva määruse number: „2020/740“.

- 1.3. Teave, mis tuleb esitada rehvimärgise alumises osas selliste rehvide puhul, mis vastavad ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 117 sätestatud väikseimatele lumeoludes haardevõime indeksi väärtustele:

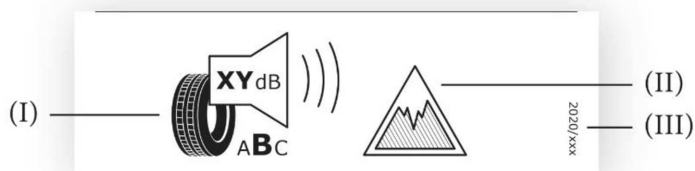


I. välise veeremismüra piktogramm, väärtus (väljendatuna dB(A) ja ümardatuna täisarvuni) ja toimivusklass;

II. lumeoludes haardevõime piktogramm;

III. käesoleva määruse number: „2020/740“.

- 1.4. Teave, mis tuleb esitada rehvimärgise alumises osas selliste rehvide puhul, mis vastavad asjakohastele väikseimatele jääoludes haardevõime indeksi väärtustele:

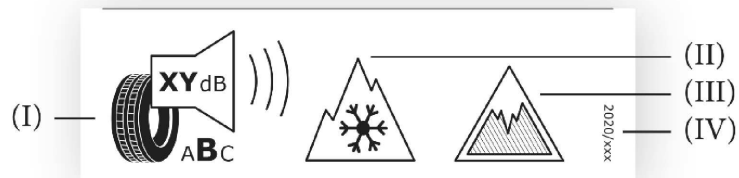


I. välise veeremismüra piktogramm, väärtus (väljendatuna dB(A)des ja ümardatuna täisarvuni) ja toimivusklass;

II. jääoludes haardevõime piktogramm;

III. käesoleva määruse number: „2020/740“.

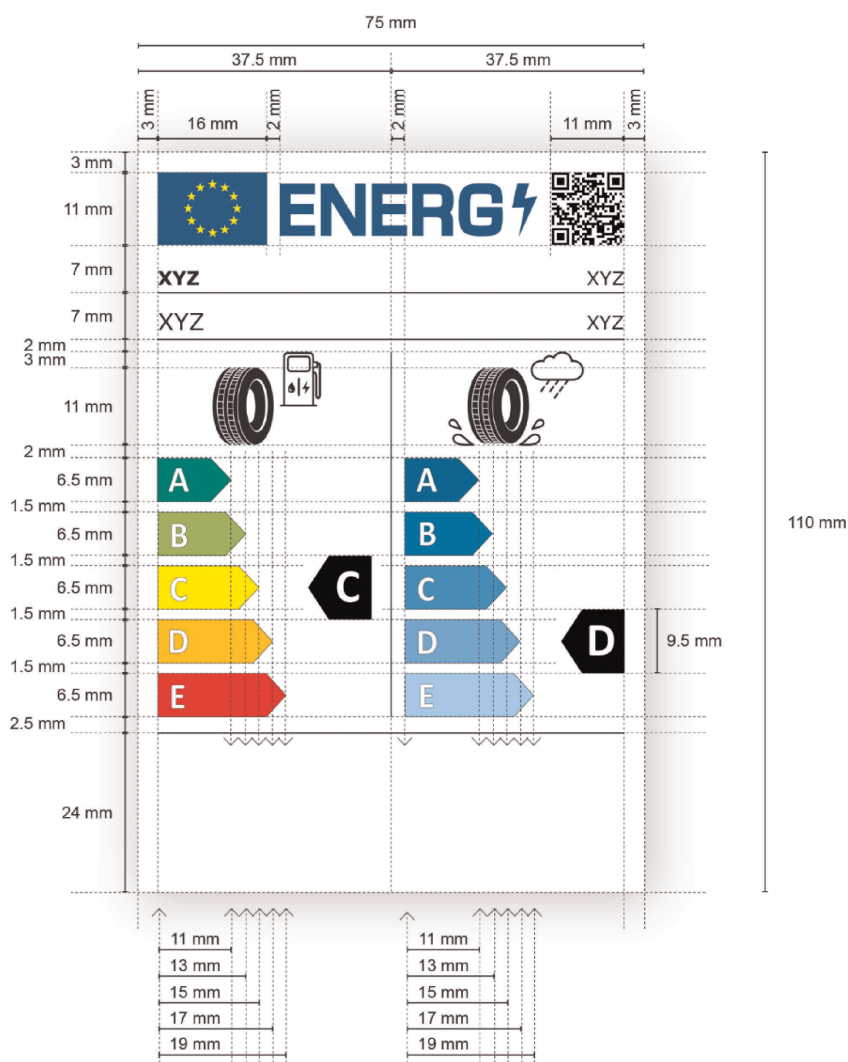
- 1.5. Teave, mis tuleb esitada rehvimärgise alumises osas selliste rehvide puhul, mis vastavad nii ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 117 sätestatud väikseimatele lumeoludes haardevõime indeksi väärtustele kui väikseimatele jääoludes haardevõime indeksi väärtustele:



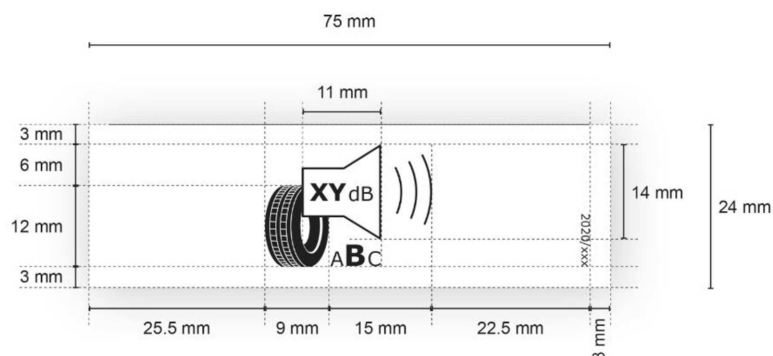
- I. välise veeremismüra piktogramm, väärtus (väljendatuna dB(A)des ja ümardatuna täisarvuni) ja toimivusklass;
 II. lumeoludes haardevõime piktogramm;
 III. jääoludes haardevõime piktogramm;
 IV. käesoleva määruse number: „2020/740“.

2. Rehvimärgise vorm

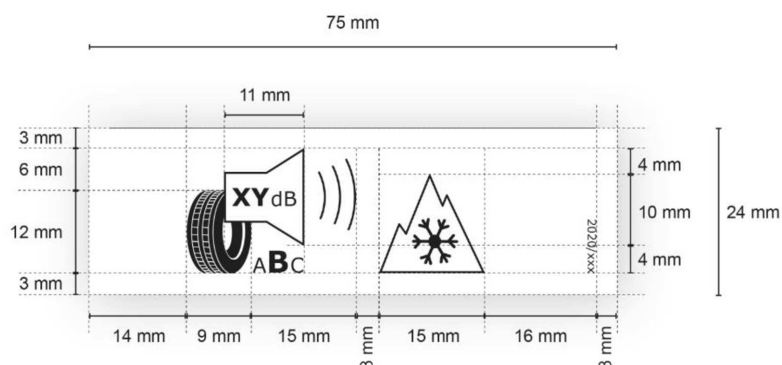
2.1. Rehvimärgise ülemise osa vorm:



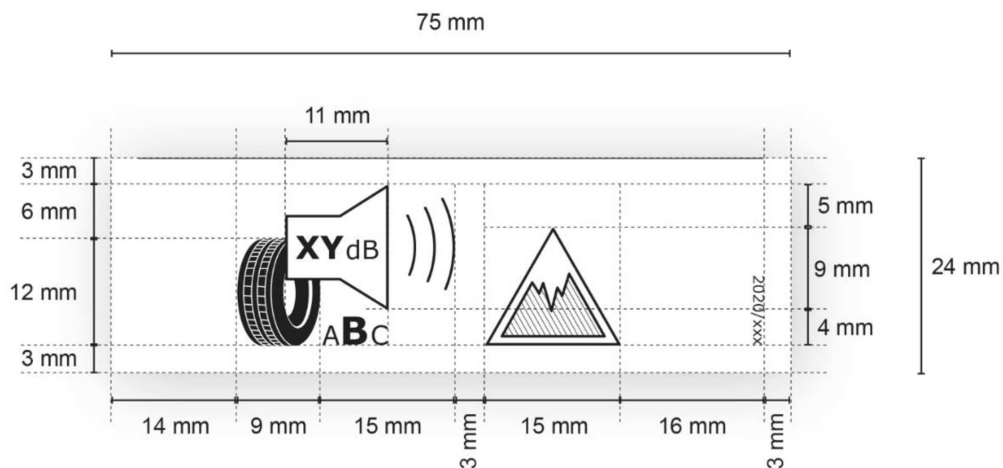
2.1.1. Rehvimärgise alumise osa vorm kõigi rehvide puhul, välja arvatud rehvid, mis vastavad ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 117 sätestatud väikseimatele lumeoludes haardevõime indeksi väärtustele või asjakohastele väikseimatele jääoludes haardevõime indeksi väärtustele või mõlemale:



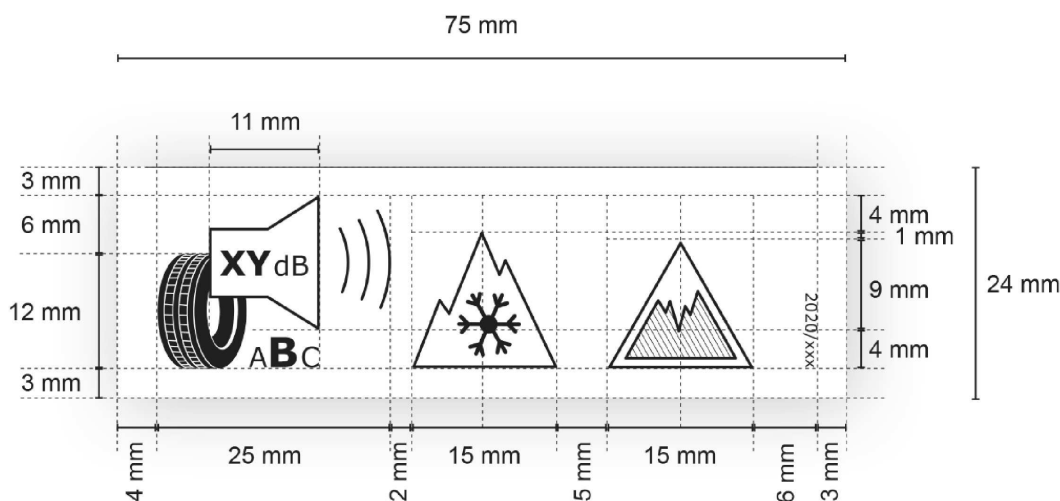
2.1.2. Rehvimärgise alumise osa vorm selliste rehvide puhul, mis vastavad ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 117 sätestatud väikseimatele lumeoludes haardevõime indeksi väärtustele:



2.1.3. Väikseimatele jääoludes haardevõime indeksi väärtustele vastava talverehvi rehvimärgise alumise osa vorm:



2.1.4. Rehvimärgise alumise osa vorm selliste rehvide puhul, mis vastavad nii ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 117 sätestatud väikseimatele lumeoludes haardevõime indeksi väärtustele kui minimaalsetele jääindeksi väärtustele:



2.2. Punkti 2.1 kohaldamisel on:

- rehvimärgise minimaalne suurus: laius 75 mm ja kõrgus 110 mm. Kui rehvimärgis trükitakse suuremas formaadis, peab selle mõõtude suhe jääma samaks kui eespool esitatud kirjelduses;
- rehvimärgise taust: 100 % valge;
- kirjatüübid: Verdana ja Calibri;
- rehvimärgise elementide mõõtmed ja spetsifikatsioonid: nagu on sätestatud eespool;
- värvikoodid, mille puhul kasutatakse tsüaansinist, magentapunast, kollast ja musta värvi, peavad vastama kõigile järgmistele nõuetele:

— ELi logo värvid:

— taust: 100,80,0,0;

— tähed: 0,0,100,0;

— energialogo värvus: 100,80,0,0;

— ruutkood: 100 % musta värvi;

— tarnija kaubanimi või kaubamärk: 100 % musta värvi ja kirjatüübis Verdana 7 p, paksus kirjas;

— rehvitüübi tähis: 100 % musta värvi ja kirjatüübis Verdana 7 p, tavalises kirjas;

— rehvi mõõtme tähis, koormusindeks ja kiirusekategorია sümbool: 100 % musta värvi ja kirjatüübis Verdana 10 p, tavalises kirjas;

— rehvi klass: 100 % musta värvi ja kirjatüübis Verdana 7 p, tavalises kirjas, paremal pool;

— kütusesäästlikkuse skaala ja märghaardumise skaala tähed: 100 % valget värvi ja kirjatüübis Calibri 19 p, paksus kirjas; tähed peavad asuma teljel 4,5 mm kaugusel noolte vasakust servast;

— kütusesäästlikkuse skaala A–E noolte värvikoodid (CMYK) on järgmised:

— A-klass: 100,0,100,0;

— B-klass: 45,0,100,0;

— C-klass: 0,0,100,0;

— D-klass: 0,30,100,0;

— E-klass: 0,100,100,0;

- märghaardumise skaala A–E noolte värvikoodid (CMYK) on järgmised:
 - A: 100,60,0,0;
 - B: 90,40,0,0;
 - C: 65,20,0,0;
 - D: 50,10,0,0;
 - E: 30,0,0,0;
 - sisemised eraldusjooned: suurus 0,5 p, 100 % musta värvi;
 - kütusesäästlikkusetõhususe klassi tähistav täht: 100 % valget värvi ja kirjatüübis Calibri 33 p, paksus kirjas. Kütusesäästlikkuse ja märghaardumise klassi nooled ning vastavad nooled skaalal A–E peavad olema paigutatud nii, et nende otsad on joondatud. Kütusetõhususe klassi täht ja märghaardumise klassi nool paigutatakse noole ristkülikukujulise osa keskele, nool on 100 % musta värvi;
 - kütusesäästlikkuse piktogramm: laius 16 mm, kõrgus 14 mm, suurus 1 p, värv: 100 % musta värvi;
 - märghaardumise piktogramm: laius 20 mm, kõrgus 14 mm, suurus 1 p, värv: 100 % musta värvi;
 - välise veeremismüra piktogramm: laius 24 mm, kõrgus 18 mm, suurus 1 p, värv: 100 % musta värvi. Detsibellide arv valjuhääldis kirjatüübis Verdana 12 p, paksus kirjas, ühik „dB“ 9 p, tavalises kirjas; välise veeremismüra müraklasside (A–C) vahemik asub piktogrammi all keskel, kusjuures kohaldatava välise veeremismüra müraklassi täht on kirjatüübis Verdana 16 p, paksus kirjas, ja muud välise veeremismüra müraklasside tähed on kirjatüübis Verdana 10 p, tavalises kirjas;
 - lumeoludes haardevõime piktogramm: laius 15 mm, kõrgus 13 mm, suurus 1 p, värv: 100 % musta värvi;
 - jääoludes haardevõime piktogramm: laius 15 mm, kõrgus 13 mm, suurus 1 p, kaldjoonte suurus 0,5 p, värv: 100 % musta värvi;
 - määruse number on kirjatüübis Verdana 6 p, tavalises kirjas, 100 % musta värvi.
-

III LISA

TOOTEKIRJELDUS

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

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

IV LISA

TEHNILISTES TUTVUSTUSMATERJALIDES ESITATAV TEAVE

1. Tehnilistes tutvustusmaterjalides tuleb esitada rehvide kohta teave järgmises järjekorras:
 - a) kütusesäästlikkuse klass (täht „A“–„E“);
 - b) märjale teele vastava haardevõime klass (täht „A“–„E“);
 - c) rehvi sõidumüraklass ja sõidumüra mõõdetud tugevus (dB);
 - d) märke selle kohta, kas rehvi on rasketes lumeoludes kasutatav talverehvi;
 - e) märke selle kohta, kas rehvi on jääoludes haardevõimele vastav talverehvi.
2. Punktis 1 osutatud teave peab vastama järgmistele nõuetele:
 - a) see peab olema kergesti loetav;
 - b) see peab olema kergesti arusaadav;
 - c) kui rehvitüüpe liigitatakse rehvitüüpkonna piires erinevalt sõltuvalt mõõtmetest või muudest näitajatest, tuleb märkida vahemik madalaimate näitajatega rehvitüübist kõrgeimate näitajatega rehvitüübini.
3. Tarnijad peavad avaldama oma veebisaidil järgmise teabe:
 - a) link asjaomasele komisjoni veebilehele, mis viitab käesolevale määrusele;
 - b) rehvimärgisele trükitud piktogrammide selgitus;
 - c) teatis, milles rõhutatakse, et tegelik kütusesääst ja liiklusohutus sõltuvad peamiselt juhi sõidustiilist ja eelkõige järgmisest:
 - keskkonnasäästlik sõidustiil võib aidata märkimisväärselt vähendada kütusekulu;
 - rehvirõhku tuleks märjale teele vastava haardevõime ja kütusesäästlikkuse optimeerimiseks korrapäraselt kontrollida;
 - peatumisteed peab alati arvesse võtma.
4. Tarnijad ja turustajad peavad vajaduse korral avaldama oma veebisaidil teatise, milles rõhutatakse asjaolu, et jääoludes haardevõimele vastavad talverehvid on spetsiaalselt projekteeritud jää ja kompaktsel lumel kaetud teepindade jaoks ning neid tuleks kasutada üksnes väga rasketes kliimatingimustes (nt madalad temperatuurid) ning et nende kasutamine vähem rasketes kliimatingimustes (nt märjad tingimused või kõrgemad temperatuurid) võib põhjustada mitteoptimaalset toimivust, eelkõige märghaarduvuse, käsitlemise ja kulumise osas.

V LISA

LABORITE KOOSKÖLASTUSMENETLUS VEERETAKISTUSE MÕÕTMISE PUHUL

1. Mõisted

Laborite kooskõlastusmenetluse kohaldamisel veeretakistuse mõõtmiseks kasutatakse järgmisi mõisteid:

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

2. Üldsätted

2.1. Põhimõte

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

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

2.2. Rehvi valiku nõuded

Laborite kooskõlastusmenetluse jaoks valitakse kooskõlastusrehvi komplekt, mis vastab järgmistele kriteeriumidele. Üks kooskõlastusrehv valitakse nii, et see hõlmab nii C1- kui ka C2-klassi rehve, ning üks komplekt valitakse C3-klassi rehvide jaoks:

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

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

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

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 ning ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 117 6. lisa punktiga 3 ettenähtud tingimuste kohaselt.

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

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

Kandidaat- või referentlabor arvutab järgmise:

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

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

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

kus:

- i on kooskõlastusrehvi järjekorranumber vahemikus $1-p$;
- j on mõõdetava kooskõlastusrehviga tehtud n kordusmõõtmise järjekorranumber vahemikus $2 - n + 1$;
- $n + 1$ on rehvi mõõtmiste arv (referentlaborites on $n + 1 = 4$ ning kandidaatlaborites on $n + 1 \geq 4$);
- p on kooskõlastusrehvide arv ($p \geq 5$).

2.4. Arvutusteks ja tulemuste esitamiseks kasutatavad andmevormingud

Mõõdetud tegurid RRC (mis on ümber arvutatud temperatuuri ja trumli läbimõõtu arvestades) ümardatakse kahe kümnendkohani.

Edasised arvutused tehakse ümardusteta: ümardused tehakse alles lõplike kooskõlastusvalemite puhul.

Kõik standardhälbed esitatakse kolme kümnendkoha täpsusega.

Kõik RRC väärtused esitatakse kahe kümnendkoha täpsusega.

Kõik kooskõlastustegurid ($A1_b$, $B1_b$, $A2_c$ ja $B2_c$) ümardatakse ja esitatakse nelja kümnendkoha täpsusega.

3. Referentlaborite suhtes kohaldatavad nõuded ning määratud väärtuste leidmine

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

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

- ei ületa $0,05\text{ N/kN}$ C1- ja C2-klassi rehvide puhul ega
- ületa $0,05\text{ N/kN}$ C3-klassi rehvide puhul.

Punkti 2.2 kohaselt valitud kooskõlastusrehvide komplekte mõõdab iga võrku kuuluv referentlabor kooskõlas punktiga 2.3.

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

4. Referentlaborite kooskõllaviimine vastavalt määratud väärtustele

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

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

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

kus:

RRC on veeretakistusteguri määratud väärtus;

RRC_m on üksik referentlabori (*l*) mõõdetud veeretakistustegur (korrigeeritud temperatuuri ja trumli läbimõõdu arvestamiseks).

5. Kandidaatlaboritele esitatavad nõuded

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

Punkti 2.2 kohaselt valitud viiest eri rehvi koosnevat ühist komplekti mõõdab punkti 2.3 kohaselt kõigepealt kandidaatlabor ja seejärel üks referentlabor. Kandidaatlabori taotlusel võib katsetada rohkem kui viit kooskõlastusrehvi.

Kandidaatlabor edastab valitud referentlaborile kooskõlastusrehvide komplekti.

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

a) ei ületa 0,075 nN/kN C1- ja C2-klassi rehvide puhul ega

b) ületa 0,06 N/kN C3-klassi rehvide puhul.

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

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

kus:

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

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

6. Kandidaatlabori kooskõlastamise menetlus

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

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

kus:

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

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

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

Kandidaatlaboris katsetatud rehvide kooskõlastatud RRC arvutatakse järgmiselt:

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

VI LISA

KONTROLLIMENETLUS

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

1. Kõigepealt katsetatakse ühte rehvi või ühte rehvirühma. Kui mõõdetud suurus vastab esitatud klassile või kui rehvi sõidumüra esitatud väärtus jääb allolevas tabelis osutatud kontrollimisel lubatud hälvete piiridesse, loetakse rehvimärgis käesolevale määrusele vastavaks.

Kui mõõdetud väärtused ei vasta esitatud klassidele või kui rehvi sõidumüra esitatud väärtus ei jää allolevas tabelis osutatud kontrollimisel lubatud hälvete vahemikku, tuleb katsetada lisaks kolme rehvi või rehvikomplekti; katsetatud kolme lisarehvi või lisarehvikomplekti keskmist mõõtmistulemust tuleb kasutada selleks, et hinnata esitatud teabe vastavust allolevas tabelis osutatud kontrollimisel lubatud hälvetele.

2. Kui rehvimärgisel esitatud klassid või väärtused on määratud tüübikinnituskatse tulemuste põhjal, mis on saadud vastavalt määrusele (EÜ) nr 661/2009 või ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjale nr 117, võivad liikmesriigid kasutada mõõtmisandmeid, mis on saadud rehvi tootenõuetele vastavuse katsetel, mis on tehtud määrusega (EL) 2018/858 kehtestatud tüübikinnitusmenetlust kohaldades.

Tootenõuetele vastavuse katsetel saadud mõõtmisandmete hindamisel võetakse arvesse allolevas tabelis osutatud kontrollimisel lubatud hälbeid.

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

VII LISA

TARNIJA POOLT TOODETE ANDMEBAASI SISESTATAV TEAVE

1. Toodete andmebaasi avalikku osasse sisestatav teave:
 - a) tarnija kaubanimi või kaubamärk ning aadress, kontaktandmed ja muud juriidilise isiku tunnused;
 - b) rehvitüübi tähis;
 - c) rehvimärgis elektroonilisel kujul;
 - d) klass(id) ja muud rehvimärgisel esitatud parameetrid ning
 - e) tootekirjelduse parameetrid elektroonilisel kujul.
 2. Toodete andmebaasi nõuetele vastavuse osasse sisestatav teave:
 - a) juba turule lastud kõigi samaväärsete rehvitüüpide mudelitähised;
 - b) rehvitüübi üheseks ja lihtsaks identifitseerimiseks piisav üldkirjeldus, sealhulgas mõõtmed, koormusindeks ja kiiruskategooriad;
 - c) I lisas sätestatud rehvide näitajate katselise ja mõõtmise teel määramise ning näitajate klassifitseerimise protokollid;
 - d) olemasolu korral konkreetsed ettevaatusmeetmed, mida tuleb võtta rehvitüübi kokkupanemisel, paigaldamisel, hooldamisel või katsetamisel;
 - e) rehvitüübi mõõdetud tehnilised parameetrid, kui see on asjakohane, ja
 - f) mõõdetud tehniliste parameetritega tehtud arvutused.
-

VIII LISA

VASTAVUSTABEL

Määrus (EÜ) nr 1222/2009	Käesolev määrus
Artikli 1 lõige 1	–
Artikli 1 lõige 2	Artikkel 1
Artikli 2 lõige 1	Artikli 2 lõige 1
Artikli 2 lõige 2	Artikli 2 lõige 2
Artikli 3 punkt 1	Artikli 3 punkt 1
–	Artikli 3 punkt 2
Artikli 3 punkt 2	Artikli 3 punkt 3
–	Artikli 3 punkt 4
–	Artikli 3 punkt 5
Artikli 3 punkt 3	Artikli 3 punkt 6
Artikli 3 punkt 4	Artikli 3 punkt 7
–	Artikli 3 punkt 8
Artikli 3 punkt 5	Artikli 3 punkt 9
–	Artikli 3 punkt 10
–	Artikli 3 punkt 11
Artikli 3 punkt 6	Artikli 3 punkt 12
Artikli 3 punkt 7	Artikli 3 punkt 13
Artikli 3 punkt 8	Artikli 3 punkt 14
Artikli 3 punkt 9	Artikli 3 punkt 15
Artikli 3 punkt 10	Artikli 3 punkt 16
Artikli 3 punkt 11	Artikli 3 punkt 17
–	Artikli 3 punkt 18
Artikli 3 punkt 12	Artikli 3 punkt 19
Artikli 3 punkt 13	Artikli 3 punkt 20
–	Artikli 3 punkt 21
–	Artikli 3 punkt 22
–	Artikli 3 punkt 23
–	Artikli 3 punkt 24
Artikkel 4	Artikkel 4
Artikli 4 lõige 1	Artikli 4 lõige 1
Artikli 4 lõike 1 punkt a	Artikli 4 lõike 1 punkt b
Artikli 4 lõike 1 punkt b	Artikli 4 lõike 1 punkt b
Artikli 4 lõige 2	–

Määrus (EÜ) nr 1222/2009	Käesolev määrus
–	Artikli 4 lõige 2
–	Artikli 4 lõige 3
Artikli 4 lõige 3	Artikli 4 lõige 4
Artikli 4 lõige 4	Artikli 4 lõige 5
–	Artikli 4 lõige 6
–	Artikli 4 lõige 7
–	Artikli 4 lõige 8
–	Artikli 4 lõige 9
–	Artikli 4 lõige 10
–	Artikkel 5
Artikli 5 lõige 1	Artikli 6 lõige 1
Artikli 5 lõike 1 punkt a	Artikli 6 lõike 1 punkt a
Artikli 5 lõike 1 punkt b	Artikli 6 lõike 1 punkt b
–	Artikli 6 lõige 2
–	Artikli 6 lõige 3
Artikli 5 lõige 2	Artikli 6 lõige 4
Artikli 5 lõige 3	–
–	Artikli 6 lõige 5
–	Artikli 6 lõige 6
–	Artikli 6 lõige 7
Artikkel 6	Artikkel 7
–	Artikkel 8
Artikkel 7	Artikkel 9
Artikkel 8	Artikkel 10
Artikli 9 lõige 1	Artikli 11 lõige 1
Artikli 9 lõige 2	Artikli 11 lõige 1
Artikli 9 lõike 2 teine lause	Artikli 4 lõige 5
Artikkel 10	Artikli 11 lõige 2
–	Artikli 11 lõige 3
Artikli 11 punkt a	–
Artikli 11 punkt b	–
Artikli 11 punkt c	Artikli 13 lõike 1 punkt b
Artikkel 12	Artikli 11 lõige 4
–	Artikli 11 lõige 5
–	Artikkel 12

Määrus (EÜ) nr 1222/2009	Käesolev määrus
–	Artikkel 13
–	Artikli 13 lõige 1
–	Artikli 13 lõige 2
–	Artikli 13 lõige 3
–	Artikli 13 lõige 4
–	Artikkel 14
Artikkel 13	–
Artikkel 14	–
–	Artikkel 15
Artikkel 15	–
–	Artikkel 16
–	Artikkel 17
Artikkel 16	Artikkel 18
I lisa	I lisa
II lisa	II lisa
–	III lisa
III lisa	IV lisa
IV lisa	VI lisa
IVa lisa	V lisa
V lisa	–
–	VII lisa
–	VIII lisa