

Brüssel, 4.3.2020
COM(2020) 83 final

2018/0148 (COD)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

nõukogu seisukohta seoses järgmise õigusakti vastuvõtmisega: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse rehvide kütusesäästlikkuse ja muude näitajatega seotud märgistamist ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1222/2009

(EMPs kohaldatav tekst)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

nõukogu seisukohta seoses järgmise õigusakti vastuvõtmisega: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse rehvide kütusesäästlikkuse ja muude näitajatega seotud märgistamist ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1222/2009

(EMPs kohaldatav tekst)

1. TAUSTTEAVE

Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku edastamise kuupäev (COM(2018) 296 (final) – 2018/0148 COD)):	17. mai 2018
Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse kuupäev:	17. oktoober 2018
Euroopa Parlamendi seisukoha kuupäev, esimene lugemine:	26. märts 2019
Muudetud ettepaneku edastamise kuupäev:	puudub.
Nõukogu seisukoha vastuvõtmise kuupäev:	25. veebruar 2020

2. KOMISJONI ETTEPANEKU EESMÄRK

17. mail 2018 võttis komisjon vastu ettepaneku Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, milles käsitletakse rehvide kütusesäästlikkust ja muid olulisi näitajaid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1222/2009

Rehvide veeretakistus moodustab 20–30 % sõiduki kütusekulust. Veeretakistuse vähendamine on seetõttu tähtis kütusesäästlikkuse suurendamise ja kasvuhoonegaaside heite vähendamise seisukohast.

Rehvide märgistamise määruse läbivaatamise eesmärk on tugevdada teabenõudeid rehvide kütusesäästlikkuse, müra ja ohutuse kohta ning kohaldada neid kõigi rehvitüüpide suhtes, olgu need siis sõiduautode, kaubikute või raskeveokite rehvid. Uued rehvide märgistamise eeskirjad võimaldavad lõppkasutajatel teha kütusesäästlikkuse ja ohutuse seisukohast parima valiku ning saada rahalist kasu.

Ettepanekuga nähakse samuti ette, et edaspidi lisatakse märgisele teave kulumise ja läbisõidu kohta (kui usaldusväärne katsemeetod on kättesaadav), mis kooskõlas komisjoni plastistrateegiaga aitaks vähendada mikroplastide eraldumist rehvidest. Samuti võimaldab see tarbijatel valida kauakestvaid rehve.

Kavandatava määrusega muudetakse olemasolevat määrust järgmiselt:

- parandatakse rehvimärgise nähtavust (märgis tuleb esitada kõigi müügi- ja reklaamimeetodite, näiteks interneti- ja kaugmüügi, jne puhul) ja suurendatakse teadlikkust;
- parandatakse jõustamist ja turujärelevalvet (rehvimärgise kandmine määruse (EL) 2017/1369 alusel loodud toodete andmebaasi);
- märgist ajakohastatakse, et optimeerida lõppkasutajatele antavat teavet;
- märgisele lisatakse teave rehvide haardevõime kohta lume- ja jääoludes;
- rehvimärgis viiakse visuaalselt vastavusse ELi energiamärgisega;
- edaspidi võimaldatakse lisada märgisele teave kulumise (mikroplast), läbisõidu ja protekteeritud rehvide kohta;
- tootjalt nõutakse, et nad esitaksid riiklikele ametiasutustele näitajate väärtused, mida nad kasutavad klasside deklareerimiseks märgistusel, et parandada märgistusel esitatava teabe usaldusväärsust.

3. MÄRKUSED NÕUKOGU SEISUKOHA KOHTA

Nõukogu seisukoht kajastab Euroopa Parlamendi ja nõukogu vahel 13. novembril 2019 toimunud mitteametlikul kolmepoolsel kohtumisel saavutatud poliitilist kokkulepet.

Komisjon väljendab heameelt nõukogu kokkuleppe üle kasutada rakendusaktide asemel delegeeritud õigusakte, et lisada **protekteeritud rehvid** määruse kohaldamisalasse, kui on olemas sobiv katsemeetod.

Komisjon väljendab heameelt ka selle üle, et nõukogu nõustus lisama määrusesse teabe **läbisõidu ja kulumise** kohta delegeeritud õigusaktide kaudu, kui on olemas sobiv katsemeetod, mitte seadusandliku tavamenetluse kaudu. Komisjon on võtnud kohustuse teha tihedat koostööd tööstusharu, reguleerivate või standardiorganisatsioonide ja muude sidusrühmadega sobivate katse- ja mõõtmismeetodite väljatöötamisel. Komisjon peab kahetsusväärseks, et nõukogu pidas vajalikuks seada õiguse saamise tingimuseks põhjaliku mõju hindamise ja nõuetekohase konsulteerimise, mis on nagunii komisjoni parema õigusloome protsessi raames vajalikud sammud.

Seoses märgise toimivusklasside klassifikatsiooni muutmisega avaldab komisjon kahetsust, et nõukogu otsustas mitte muuta klasside kehtivaid piirnorme, kuna komisjoni arvates on kasutamata jäetud võimalus stimuleerida innovatsiooni ja anda tarbijatele täpsemat teavet. Samuti avaldab komisjon kahetsust, et nõukogu ei andnud komisjonile õigust klasside ajakohastamiseks ja muutmiseks delegeeritud õigusaktide kaudu.

Kuigi komisjon väljendab heameelt asjaolu üle, et nõukogu nõustus „puhastama“ märghaardumise ja veeretakistuse klasse, st jätma välja üldise ohutuse määruse (EL) 2019/2144 kohaldamisel tühjaks jäetud klassid, leiab komisjon, et loogilisem oleks olnud samal viisi „puhastada“ ka müraklasse.

Komisjon väljendab heameelt ettepaneku üle hinnata määrust 1. juuniks 2025 ja peab vastuvõetavaks nõukogu lähenemisviisi, mille kohaselt tuleks määrust kohaldada alates 1. maist 2021.

Komisjon nõustub nõukogu seisukohaga, et visuaalsetes reklaamides tuleb kuvada täielik märgis ning et märgist tuleks kuvada veebireklaamide ja -müügi pesastatud aknas, kuigi on kahetsusväärne, et nõukogu ei soovinud täpsustada, kuidas ettevõtjad peaksid seda tegema.

Seoses turujärelevalveasutuste õigusega nõuda tarnijalt sisse kulusid, on komisjonil hea meel ettepaneku üle viia tekst vastavusse määrusega (EL) 2019/1020 turujärelevalve ja toodete nõuetele vastavuse kohta, et tagada õiguslik sidusus.

Lõpetuseks väljendab komisjon heameelt ettepaneku üle viia rehvimärgise kujundus kooskõlla hiljuti avaldatud energiamärgistega,¹ mida tarbijad väga hästi tunnevad. Samuti on tervitativ nõukogu seisukoht (mis lisati ka komisjoni ettepanekusse) lisada märgisele piktogrammid, mis näitavad, kas rehvi on „rasketes olukorras kasutatav rehvi“, „jäähvi“ või mõlemad.

4. JÄRELDUS

Komisjon toetab institutsioonidevaheliste läbirääkimiste tulemusi, kuid avaldab kahetsust nõukogus esimesel lugemisel saavutatud poliitilise kokkuleppe teatavate aspektide üle (st tingimused, mis on seotud kulumise ja läbisõidu lisamise õigusega, ning õiguse puudumine märgiseklasside klassifikatsiooni muutmiseks).

¹ ELT L 315, 5.12.2019