



Brüssel, den 6. Dezember 2019
(OR. en)

14640/19

**Interinstitutionelles Dossier:
2018/0148(COD)**

**ENER 527
ENV 968
TRANS 559
CONSUM 327
CODEC 1707**

I/A-PUNKT-VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)/Rat
Nr. Komm.dok.:	9185/18 + ADD 1
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere [] Parameter, zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1369 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 – Politische Einigung

1. Die Kommission hat den eingangs genannten Vorschlag am 17. Mai 2018 im Rahmen des größeren Maßnahmenpakets zur "Emissionsarmen Mobilität" angenommen. Mit diesem Vorschlag soll zum einen die Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter¹ aufgehoben werden und zum anderen soll der Anwendungsbereich des gegenwärtig geltenden Rechtsrahmens klarer gefasst und erweitert werden.
2. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen wurden gehört, und nur die erstgenannte Einrichtung hat am 17. Oktober 2018 eine Stellungnahme abgegeben.

¹ ABl. L 342 vom 22.12.2009.

3. Das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung am 26. März 2019 angenommen². Dieser Standpunkt wurde anschließend von dem neu gewählten Parlament bestätigt und Frau Henna Virkkunen (EVP - FI) wurde zur Berichterstatterin ernannt.
4. Nach den Beratungen in der Gruppe „Energie“ hat der Rat am 4. März 2019 eine allgemeine Ausrichtung festgelegt³.
5. Die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament wurden am 10. Oktober 2019 aufgenommen. Beim zweiten und letzten informellen Trilog zum oben genannten Vorschlag, der am 13. November 2019 stattfand, wurde eine vorläufige Einigung mit dem Europäischen Parlament erzielt.
6. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil) hat den vorläufigen Kompromisstext am 22. November 2019 im Hinblick auf eine Einigung geprüft⁴.
7. Der Vorsitzende des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie (ITRE) des Europäischen Parlaments hat am 4. Dezember 2019 ein Schreiben⁵ an den Präsidenten des Ausschusses der Ständigen Vertreter (Teil 1) gerichtet; darin wird ausgeführt, dass er dem Plenum empfehlen werde, den Standpunkt des Rates ohne Abänderungen in zweiter Lesung des Parlaments – vorbehaltlich der Überprüfung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen – zu billigen, falls der Rat seinen Standpunkt in erster Lesung im Einklang mit dem diesem Schreiben beigefügten Text festlegt.
8. Der vom Europäischen Parlament übermittelte Kompromisstext stimmt mit dem vom Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil) am 22. November 2019 geprüften Text überein und wurde in Form der Dokumente 14152/19 und 14152/19 COR 1 weitergeleitet.

² Dokument T8-0230/2019.

³ Siehe Dokument 6695/19.

⁴ Siehe Dokumente 14152/19 und 14152/19 COR 1.

⁵ Siehe D (2019) 43576.

9. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter (Teil 1) wird daher ersucht,
- den vom Europäischen Parlament übermittelten Text zu billigen und
 - dem Rat zu empfehlen, er möge die politischen Einigung in der bereinigten Fassung, wie sie in der Anlage wiedergegeben ist, auf einer seiner nächsten Tagungen als A-Punkt bestätigen⁶.

Die anschließende förmliche Annahme des Standpunkts des Rates erfolgt nach der Überarbeitung des Textes durch die Rechts- und Sprachsachverständigen.

⁶ Hinweis: Um die Kohärenz aller Sprachfassungen zu wahren, wurden – sofern erforderlich – in den Abbildungen in Anhang II (Seiten 40 bis 43) entsprechend der jeweiligen Abbildungslegende römische Ziffern eingefügt.

Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere Parameter, zur
Änderung der Verordnung (EU) 2017/1369 und zur Aufhebung der Verordnung (EG)

Nr. 1222/2009

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf
Artikel 114 und Artikel 194 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Union hat sich dazu verpflichtet, eine Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimapolitik zu schaffen. Kraftstoffeffizienz ist eine entscheidende Komponente des Rahmens der Union für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 und ist für die Dämpfung der Energienachfrage von zentraler Bedeutung.
- (2) Die Kommission hat die Wirksamkeit der Verordnung³ (EG) Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ überprüft und festgestellt, dass ihre Bestimmungen aktualisiert werden sollten, um ihre Wirksamkeit zu verbessern.

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ [...]

⁴ Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter (ABl. L 342 vom 22.12.2009, S. 46).

- (3) Die Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 sollte durch eine neue Verordnung ersetzt werden, die die 2011 vorgenommenen Änderungen umfasst und mit der einige Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 dahingehend geändert und verbessert werden, dass sie – unter Berücksichtigung der technischen Fortschritte bei Reifen in den letzten Jahren – präzisiert und inhaltlich aktualisiert werden.
- (4) Auf den Verkehrssektor entfällt ein Drittel des Energieverbrauchs in der Union. Der Anteil des Straßenverkehrs an den Gesamttreibhausgasemissionen in der Union betrug 2015 rund 22 %. Darüber hinaus entfallen 20 % bis 30 % des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen – vor allem aufgrund des Rollwiderstands – auf die Reifen. Eine Verringerung des Rollwiderstands von Reifen würde daher erheblich zur Kraftstoffeffizienz im Straßenverkehr und somit zur Senkung der Treibhausgasemissionen und zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors beitragen.
- (4a) Um die Herausforderungen bei der Verringerung der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr zu bewältigen, sollten die Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit der Kommission Anreize für die Entwicklung eines neuen technologischen Verfahrens für kraftstoffeffiziente und sichere Reifen der Klassen C1, C2 und C3 schaffen.
- (5) Für Reifen sind eine Reihe von Parametern charakteristisch, die in Wechselbeziehung zueinander stehen. Verbesserungen bei einem Parameter, etwa dem Rollwiderstand, können sich nachteilig auf andere Parameter wie die Nasshaftungseigenschaften auswirken, während sich die Verbesserung der Nasshaftungseigenschaften wiederum nachteilig auf das externe Rollgeräusch auswirken kann. Die Reifenhersteller sollten angehalten werden, über die bereits erreichten Standards hinaus sämtliche Parameter zu optimieren.

- (6) Kraftstoffeffiziente Reifen können kostenwirksam sein, weil die Kraftstoffeinsparungen den aus höheren Herstellungskosten dieser Reifen resultierenden höheren Anschaffungspreis mehr als ausgleichen.
- (7) In der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ sind Mindestanforderungen an den Rollwiderstand von Reifen festgelegt. Aufgrund der technischen Entwicklung können die durch den Rollwiderstand von Reifen bedingten Energieverluste erheblich über diese Mindestanforderungen hinaus reduziert werden. Zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Straßenverkehrs sollten die Vorschriften für die Kennzeichnung von Reifen daher aktualisiert werden, um die Endnutzer zum Kauf von kraftstoffeffizienteren Reifen zu bewegen, indem ihnen aktualisierte harmonisierte Informationen zu diesem Parameter bereitgestellt werden.
- (7a) Eine bessere Kennzeichnung von Reifen ermöglicht es den Verbrauchern, relevantere und vergleichbare Informationen über die Kraftstoffeffizienz, die Sicherheit und das Rollgeräusch einzuholen und beim Erwerb neuer Reifen eine kostenwirksame und umweltfreundliche Kaufentscheidung zu treffen.
- (8) Verkehrslärm stellt eine erhebliche Belastung mit gesundheitsschädlicher Wirkung dar. In der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 sind Mindestanforderungen an das externe Rollgeräusch von Reifen festgelegt. Aufgrund der technischen Entwicklung kann das externe Rollgeräusch erheblich über diese Mindestanforderungen hinaus reduziert werden. Zur Verringerung des Verkehrslärms sollten die Vorschriften für die Reifenkennzeichnung daher aktualisiert werden, um die Endnutzer zum Kauf von Reifen mit geringerem externen Rollgeräusch zu bewegen, indem ihnen harmonisierte Informationen zu diesem Parameter bereitgestellt werden.

⁵ Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABL. L 200 vom 31.7.2009, S. 1).

- (9) Die Bereitstellung harmonisierter Informationen zum externen Rollgeräusch unterstützt auch die Umsetzung von Maßnahmen zur Begrenzung des Verkehrslärms und trägt im Rahmen der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit für den Anteil des Reifengeräuschs am Verkehrslärm bei.
- (10) In der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 sind auch Mindestanforderungen an die Nasshaftungseigenschaften von Reifen festgelegt. Aufgrund der technischen Entwicklung können die Nasshaftungseigenschaften erheblich über diese Mindestanforderungen hinaus verbessert werden, sodass sich der Bremsweg bei Nässe verkürzt. Zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr sollten die Vorschriften für die Kennzeichnung von Reifen daher aktualisiert werden, um die Endnutzer zum Kauf von Reifen mit besseren Nasshaftungseigenschaften zu bewegen, indem ihnen harmonisierte Informationen zu diesem Parameter bereitgestellt werden.
- (11) Im Interesse der Übereinstimmung mit dem internationalen Rahmen wird in der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 auf die Regelung Nr. 117⁷ der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) verwiesen, die die einschlägigen Messmethoden für den Rollwiderstand, das externe Rollgeräusch sowie die Nass- und Schneehaftungseigenschaften von Reifen enthält.

⁶ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12).

⁷ ABl. L 307 vom 23.11.2011, S. 3.

- (12) Die Kennzeichnung sollte Informationen zu den Eigenschaften von Reifen umfassen, die speziell für die Nutzung bei extremen Schnee- und Eisverhältnissen entwickelt wurden.

Informationen zu Schneehaftungseigenschaften sollten auf der UNECE-Regelung Nr. 117 beruhen, und auf der Kennzeichnung von Reifen, die die in dieser Regelung festgelegten Mindestkennwerte für die Schneehaftung erfüllen, sollte das darin festgelegte Schneeflockenzeichen-Piktogramm angegeben sein.

Informationen zu Eishaftungseigenschaften sollten, sobald die Norm formal angenommen wurde, auf ISO-Norm 19447 beruhen, und auf der Kennzeichnung von Reifen, die die in dieser Norm festgelegten Mindestkennwerte für die Eishaftung erfüllen, sollte das darin festgelegte Eishaftungs-Piktogramm angegeben sein. Bis zur Annahme der ISO-Norm 19447 sollten die Eishaftungseigenschaften anhand zuverlässiger, genauer und reproduzierbarer Methoden geprüft werden, die dem allgemein anerkannten Entwicklungsstand Rechnung tragen. Bei Reifen, die die Mindestnorm für Eishaftungseigenschaften erfüllen, sollte das Eishaftungs-Piktogramm gemäß Anhang I angegeben werden.

- (13) Der Abrieb von Reifen im Betrieb ist eine wichtige Quelle umwelt- und gesundheitsschädigender Mikroplastik; die Kommission hat in ihrer Mitteilung „Eine Europäische Strategie für Kunststoffe in einer Kreislaufwirtschaft“⁸ daher darauf hingewiesen, dass die unbeabsichtigte Freisetzung von Mikroplastik aus Reifen unter anderem durch Informationsmaßnahmen wie Kennzeichnungspflichten und Mindestanforderungen an Reifen verringert werden sollte. Mit dem Abrieb von Reifen verbunden ist der Begriff der Laufleistung, d. h. die Zahl der Kilometer, die ein Reifen halten wird, bevor er wegen der Abnutzung der Lauffläche ersetzt werden muss. Die Lebensdauer eines Reifens hängt nicht nur vom Abrieb und der Abnutzung der Lauffläche, sondern von einer Reihe von Faktoren wie Verschleißfestigkeit des Reifens – einschließlich der Mischung, des Laufflächenprofils und des Aufbaus –, Straßenverhältnissen, Wartung, Reifendruck und Fahrverhalten ab.

⁸ COM(2018) 28 final.

- (13a) Derzeit gibt es jedoch noch keine geeignete Prüfmethode für den Reifenabrieb und die Laufleistung. Die Kommission sollte daher die Entwicklung einer solchen Methode – unter umfassender Berücksichtigung aller international entwickelten oder vorgeschlagenen Normen oder Regelungen auf dem aktuellen Entwicklungsstand sowie der Arbeiten der Branche – in Auftrag geben.
- (14) Runderneuerte Reifen sind ein wichtiger Teil des Reifenmarktes für schwere Nutzfahrzeuge. Die Runderneuerung erhöht die Lebensdauer der Reifen und trägt zu den Zielen der Kreislaufwirtschaft wie z. B. der Verringerung der Abfallmenge bei. Die Anwendung von Kennzeichnungspflichten auf diese Reifen wäre mit erheblichen Energieeinsparungen verbunden. Da es derzeit jedoch noch keine geeigneten Prüfmethoden zur Messung der Eigenschaften von runderneuerten Reifen gibt, sollte diese Verordnung Möglichkeiten für deren künftige Einbeziehung vorsehen.
- (15) Die in der Verordnung (EU) 2017/1369 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ vorgesehene Energieverbrauchskennzeichnung, in deren Rahmen der Energieverbrauch von Produkten in einer Skala von „A“ bis „G“ angegeben wird, ist mehr als 85 % der Verbraucher in der Union als eindeutige und transparente Informationsangabe bekannt und hat sich als wirksames Instrument zur Förderung effizienterer Produkte erwiesen. Für die Reifenkennzeichnung sollte weitestmöglich dieselbe Gestaltung verwendet werden, wobei den Besonderheiten von Reifenparametern Rechnung zu tragen ist.
- (16) Die Bereitstellung vergleichbarer Informationen zu Reifenparametern in Form einer Standardreifenkennzeichnung dürfte die Kaufentscheidungen der Endnutzer zugunsten von sichereren, langlebigeren, geräuschärmeren und kraftstoffeffizienteren Reifen beeinflussen. Dies wiederum sollte für die Reifenhersteller ein Anreiz sein, Reifenparameter zu optimieren, und dürfte somit den Weg für einen nachhaltigeren Verbrauch und eine nachhaltigere Produktion von Reifen ebnen.

⁹ Verordnung (EU) 2017/1369 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2017 zur Festlegung eines Rahmens für die Energieverbrauchskennzeichnung und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/30/EU (ABl. L 198 vom 28.7.2017, S. 1).

¹⁷ Verordnung (EU) 2017/1369 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2017 zur Festlegung eines Rahmens für die Energieverbrauchskennzeichnung und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/30/EU (ABl. L 198 vom 28.7.2017, S. 1).

- (17) Die Bereitstellung weiterer Informationen zur Kraftstoffeffizienz und zu anderen Parametern von Reifen ist für alle Endnutzer relevant, einschließlich Käufern von Reifen als Ersatzreifen oder zur Bereifung neuer Fahrzeuge, Fuhrparkmanagern und Transportunternehmen, die die Parameter unterschiedlicher Reifenmarken nicht ohne Weiteres vergleichen können, da es keine entsprechende Kennzeichnung und keine harmonisierte Prüffregelung gibt. Daher sollten alle Reifen, die zusammen mit Fahrzeugen geliefert werden, kennzeichnungspflichtig sein.
- (18) Eine Kennzeichnung ist derzeit für Reifen für Pkw (Klasse C1) sowie für leichte Nutzfahrzeuge (Klasse C2) vorgesehen, nicht jedoch für schwere Nutzfahrzeuge (Klasse C3). Reifen der Klasse C3 weisen gegenüber Reifen der Klassen C1 und C2 einen höheren Kraftstoffverbrauch und eine höhere jährliche Laufleistung auf und könnten somit einen erheblichen Beitrag zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen schwerer Nutzfahrzeuge leisten. Daher sollten Reifen der Klasse C3 in den Anwendungsbereich dieser Verordnung aufgenommen werden.
- (19) Die vollständige Aufnahme von Reifen der Klasse C3 in den Anwendungsbereich dieser Verordnung steht zudem im Einklang mit der Verordnung 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge¹⁰ und mit der Verordnung .../... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge¹¹.
- (20) Viele Endnutzer treffen eine Kaufentscheidung, ohne den Reifen und demnach die am Reifen angebrachte Kennzeichnung tatsächlich zu sehen. In diesen Fällen sollte die Kennzeichnung den Endnutzern angezeigt werden, bevor sie die endgültige Kaufentscheidung treffen. Eine Kennzeichnung auf den Reifen in der Verkaufsstelle und in technischem Werbematerial sollte gewährleisten, dass sowohl Händler als auch potenzielle Endnutzer zum Zeitpunkt und am Ort der Kaufentscheidung harmonisierte Informationen zu den relevanten Reifenparametern erhalten.

¹⁰ Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Juni 2018 über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge (ABl. L 173 vom 9.7.2018, S. 1).

¹¹ Verordnung .../... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 (ABl. L ...).

- (21) Einige Endnutzer treffen Reifenkaufentscheidungen bereits vor der Ankunft in der Verkaufsstelle oder kaufen Reifen im Versandhandel oder im Internet. Um zu gewährleisten, dass auch diese Endnutzer auf der Grundlage harmonisierter Informationen, unter anderem zu Kraftstoffeffizienz, Nasshaftungseigenschaften und externem Rollgeräusch, eine sachkundige Kaufentscheidung treffen können, sollte die Reifenkennzeichnung in allen technischen Werbematerialien und in visuellem Werbematerial angezeigt werden, auch wenn diese im Internet veröffentlicht werden. Wenn sich visuelles Werbematerial nicht nur auf einen bestimmten Reifentyp, sondern auf eine Reifenfamilie bezieht, muss die Reifenkennzeichnung nicht angezeigt werden.
- (22) Potenziellen Endnutzern sollten Informationen bereitgestellt werden, die jeden Bestandteil der Reifenkennzeichnung und seine Bedeutung erklären. Diese Informationen sollten in allen technischen Werbematerialien, z. B. auf den Websites von Lieferanten, nicht jedoch im visuellen Werbematerial enthalten sein. Werbung auf Plakatwänden, in Zeitungen, in Zeitschriften, im Rundfunk und oder im Fernsehen u. ä. sollte nicht als technisches Werbematerial gelten.

(22a) Da der Reifen inzwischen zunehmend über Verkaufsplattformen im Internet statt direkt vom Lieferanten gekauft werden, sollten Anbieter von Hostdiensten dafür verantwortlich sein, die Anzeige der vom Lieferanten bereitgestellten Kennzeichnung in der Nähe des Preises zu ermöglichen. Sie sollten den Händler von dieser Verpflichtung unterrichten, sollten aber nicht für die Richtigkeit oder den Inhalt der Kennzeichnung und des Produktdatenblatts verantwortlich sein. Die Anbietern von Hostdiensten durch diese Verordnung auferlegten Verpflichtungen sollten auf ein sinnvolles Maß beschränkt bleiben und weder auf eine allgemeine Verpflichtung zur Überwachung der von ihnen gespeicherten Informationen noch auf eine allgemeine Verpflichtung zur aktiven Suche nach Fakten oder Umständen, die auf den Vorschriften dieser Verordnung zuwiderlaufende Tätigkeiten hindeuten, hinauslaufen. Gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie 2000/31/EG über den elektronischen Geschäftsverkehr sollten Anbieter von Hostdiensten, wenn sie den in dieser Bestimmung vorgesehenen Haftungsausschluss in Anspruch nehmen möchten, unverzüglich tätig werden, um die von ihnen im Auftrag eines Nutzers ihrer Dienste gespeicherte Information, die die Anforderungen dieser Verordnung (z. B. aufgrund des Fehlens, der Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Kennzeichnung oder des Produktdatenblatts) nicht erfüllt, zu entfernen oder den Zugang zu ihr zu sperren, sobald sie von einer solchen Information tatsächlich Kenntnis erlangen oder davon im Fall von Schadensersatzansprüchen beispielsweise aufgrund bestimmter Informationen einer Marktüberwachungsbehörde erfahren. Für einen Lieferanten, der über seine eigene Website direkt an Endnutzer verkauft, gelten die Händlerverpflichtungen für den Fernabsatz.

- (23) Die Kraftstoffeffizienz, die Nasshaftungseigenschaften, das externe Rollgeräusch und weitere Parameter sollten anhand zuverlässiger, genauer und reproduzierbarer Methoden gemessen werden, die dem allgemein anerkannten Stand der Mess- und Berechnungsmethoden Rechnung tragen. Diese Methoden sollten das durchschnittliche Verbraucherverhalten so weit wie möglich widerspiegeln und zuverlässig sein, um sowohl eine beabsichtigte als auch eine unbeabsichtigte Umgehung zu verhindern. Die Reifenkennzeichnung sollte die relativen Eigenschaften der Reifen im tatsächlichen Betrieb wiedergeben, soweit dies aufgrund der Notwendigkeit der Anwendung zuverlässiger, genauer und reproduzierbarer Labormethoden möglich ist, um den Endnutzern einen Vergleich verschiedener Reifen zu ermöglichen und die Prüfkosten für die Hersteller zu begrenzen.
- (23a) Haben die nationalen Behörden nach Artikel 3 Nummer 37 der Verordnung (EU) 2018/858 hinreichenden Grund zu der Annahme, dass ein Lieferant nicht die Richtigkeit der Kennzeichnung sicherstellt, sollten sie im Hinblick auf zusätzliches Verbrauchervertrauen prüfen, ob die auf der Kennzeichnung angegebenen Klassen für den Rollwiderstand, die Nasshaftungseigenschaften und das externe Rollgeräusch sowie die Symbole für sonstige Parameter den Unterlagen entsprechen, die der Lieferant auf der Grundlage der Prüf- und Berechnungsergebnisse erstellt hat. Für derartige Prüfungen, die während des Typgenehmigungsverfahrens durchgeführt werden können, ist nicht unbedingt ein physischer Test des Reifens erforderlich.
- (24) Damit in der Union einheitliche Wettbewerbsbedingungen gewährleistet sind, ist die Einhaltung der Vorschriften für die Reifenkennzeichnung durch die Lieferanten, Großhändler, Einzelhändler und sonstigen Händler unerlässlich. Die Mitgliedstaaten sollten die Einhaltung dieser Vorschriften daher durch Marktüberwachung und regelmäßige nachträgliche Kontrollen im Einklang mit der Verordnung (EU) 2019/1020 des Europäischen Parlaments und des Rates¹² überwachen.

¹² Verordnung (EU) 2019/1020 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über Marktüberwachung und die Konformität von Produkten sowie zur Änderung der Richtlinie 2004/42/EG und der Verordnungen (EG) Nr. 765/2008 und (EU) Nr. 305/2011 (ABl. L 169 vom 25.6.2019).

- (25) Um die Überwachung der Einhaltung zu erleichtern, den Endnutzern ein hilfreiches Instrument bereitzustellen und den Händlern eine weitere Möglichkeit zur Beschaffung von Produktdatenblättern zu bieten, sollten Reifen in die mit der Verordnung (EU) 2017/1369 eingeführte Produktdatenbank aufgenommen werden. Daher sollte die genannte Verordnung entsprechend geändert werden.
- (26) Unbeschadet der Marktüberwachungspflichten der Mitgliedstaaten oder der Pflicht der Lieferanten zur Überprüfung der Produktkonformität sollten die Lieferanten die erforderlichen Informationen über die Konformität ihrer Produkte elektronisch in der Produktdatenbank zur Verfügung stellen.

Die für Verbraucher und Händler relevanten Informationen sollten im öffentlichen Teil der Produktdatenbank öffentlich zugänglich gemacht werden. Diese Informationen sollten als offene Daten zur Verfügung gestellt werden, damit die Entwickler von mobilen Anwendungen und anderen Vergleichsinstrumenten sie nutzen können. Durch nutzerorientierte Instrumente, etwa einen dynamischen Quick-Response-Code (QR-Code) auf dem gedruckten Etikett, sollte ein einfacher Direktzugang zum öffentlichen Teil der Produktdatenbank ermöglicht werden.

- (26a) Der Konformitätsteil der Produktdatenbank sollte strengen Datenschutzvorschriften unterliegen. Die vorgeschriebenen besonderen Teile der technischen Unterlagen im Konformitätsteil sollten sowohl den Marktüberwachungsbehörden als auch der Kommission zur Verfügung gestellt werden. Wenn einige der technischen Informationen so sensibel sind, dass es unangebracht wäre, sie in der Kategorie der technischen Unterlagen zu erfassen, so sollten die Marktüberwachungsbehörden das Recht auf Zugang zu diesen Informationen nach Bedarf im Einklang mit der Pflicht zur Zusammenarbeit der Lieferanten oder über zusätzliche Teile der technischen Unterlagen, die von den Lieferanten freiwillig in die Produktdatenbank hochgeladen werden, behalten.

- (27) Zur Stärkung des Vertrauens der Endnutzer in die Reifenkennzeichnung sollte es nicht gestattet sein, andere, an die Kennzeichnung angelehnte Kennzeichnungen zu verwenden. Darüber hinaus sollten Kennzeichnungen, Markierungen, Symbole oder Beschriftungen, die bei den Endnutzern zu Irreführung oder Unklarheit hinsichtlich der von der Reifenkennzeichnung erfassten Parameter führen könnten, aus demselben Grund ebenfalls nicht erlaubt sein.
- (28) Die Sanktionen für eine Nichteinhaltung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (29) Zur Förderung der Energieeffizienz, des Klimaschutzes, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes sollten die Mitgliedstaaten Anreize für die Nutzung energieeffizienter und sicherer Reifen setzen können. Die Mitgliedstaaten können die Art dieser Anreize selbst bestimmen. Diese Anreize sollten mit den Vorschriften der Union über staatliche Beihilfen in Einklang stehen und keine ungerechtfertigten Markthemmnisse darstellen. Die vorliegende Verordnung greift dem Ergebnis etwaiger künftiger Verfahren über staatliche Beihilfen in Bezug auf solche Anreize gemäß den Artikeln 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) nicht vor.
- (30) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 AEUV zu erlassen, um Inhalt und Format der Reifenkennzeichnung zu ändern, Anforderungen hinsichtlich runderneuerter Reifen, Abrieb und Laufleistung einzuführen und die Anhänge an den technischen Fortschritt anzupassen. Besonders wichtig ist es, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016¹³ niedergelegt wurden. Um für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, sollten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten erhalten, und ihre Sachverständigen sollten systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission haben, die sich mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befassen.

¹³ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

(30a) Sobald eine zuverlässige, genaue und reproduzierbare Methode zur Prüfung und Messung von Laufleistung und Abrieb verfügbar ist, sollte die Kommission prüfen, ob es praktisch möglich ist, Informationen zu Laufleistung und Abrieb in die Reifenkennzeichnung aufzunehmen. Die Kommission sollte dem Ergebnis dieser Prüfung Rechnung tragen, indem sie einen delegierten Rechtsakt zur Aufnahme von Laufleistung und Abrieb vorlegt, und bei der Entwicklung geeigneter Prüfmethoden eng mit der Branche, einschlägigen Normungsorganisationen, wie CEN, UNECE oder ISO, und Vertretern anderer Interessenträger zusammenarbeiten.

Die Informationen zu Laufleistung und Abrieb sollten eindeutig sein und haben keine negativen Auswirkungen auf die klare Verständlichkeit und die Wirksamkeit der Kennzeichnung als Ganzes für die Kunden. Die betreffenden Informationen dürften es den Verbrauchern außerdem ermöglichen, in Bezug auf Reifen, Lebensdauer und die unbeabsichtigte Freisetzung von Mikroplastik eine sachkundige Entscheidung zu treffen, was zum Schutz der Umwelt beiträgt und ihnen gleichzeitig ermöglicht, die Betriebskosten ihrer Reifen für einen längeren Zeitraum abzuschätzen.

(31) Reifen, die bereits vor dem Geltungsbeginn der Anforderungen dieser Verordnung in Verkehr gebracht wurden, sollten nicht neu gekennzeichnet werden müssen.

(32a) Die Größe der Kennzeichnung sollte weiterhin den in der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 festgelegten Angaben entsprechen. Angaben zu Schnee- und Eishaftung sowie der QR-Code sollten in die Kennzeichnung aufgenommen werden.

(33) Die Kommission sollte eine Evaluierung dieser Verordnung vornehmen. Gemäß Nummer 22 der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung sollte diese Evaluierung auf der Effizienz, Effektivität, Relevanz, Kohärenz und dem Mehrwert beruhen und die Grundlage für die Abschätzung der Folgen von Optionen für weitergehende Maßnahmen bilden.

(34) Da das Ziel der Verordnung, nämlich die Verbesserung der Sicherheit sowie der wirtschaftlichen und ökologischen Effizienz des Straßenverkehrs durch Bereitstellung von Informationen, die den Endnutzern die Wahl kraftstoffeffizienterer, sichererer und geräuschärmerer Reifen ermöglichen, auf der Ebene der Mitgliedstaaten angesichts der erforderlichen harmonisierten Informationen für die Endnutzer nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern wegen des Erfordernisses eines harmonisierten Rechtsrahmens und gleicher Wettbewerbsbedingungen für die Hersteller besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Eine Verordnung ist weiterhin das geeignete Rechtsinstrument, da sie klare und detaillierte Bestimmungen enthält, die eine abweichende Umsetzung durch die Mitgliedstaaten ausschließen, und so eine stärkere Harmonisierung in der gesamten Union sicherstellt. Ein auf Unionsebene anstelle nationaler Ebene harmonisierter Rechtsrahmen senkt die Kosten für die Lieferanten, sorgt für gleiche Wettbewerbsbedingungen und gewährleistet den freien Warenverkehr im Binnenmarkt. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(35) Die Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 sollte daher aufgehoben werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel und Gegenstand

- (1) Ziel dieser Verordnung ist die Erhöhung der Sicherheit, des Gesundheitsschutzes sowie der wirtschaftlichen und ökologischen Effizienz im Straßenverkehr durch die Förderung kraftstoffeffizienter, langlebiger und sicherer Reifen mit geringem Rollgeräusch.
- (2) Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für die Bereitstellung harmonisierter Informationen zu Reifenparametern durch eine Kennzeichnung geschaffen, die die Endnutzer in die Lage versetzt, beim Reifenkauf eine sachkundige Wahl zu treffen.

Artikel 2

Anwendungsbereich

- (1) Diese Verordnung gilt für in Verkehr gebrachte Reifen der Klassen C1, C2 und C3.

Pflichten für runderneuerte Reifen gelten, sobald gemäß Artikel 12 eine geeignete Prüfmethode zur Messung der Eigenschaften dieser Reifen festgelegt wurde.

- (3) Diese Verordnung gilt nicht für
- a) Geländereifen für den gewerblichen Einsatz;
 - b) Reifen, die ausschließlich für die Montage an Fahrzeugen ausgelegt sind, deren Erstzulassung vor dem 1. Oktober 1990 erfolgte;
 - c) Notreifen des Typs T;
 - d) Reifen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von weniger als 80 km/h;
 - e) Reifen für Felgen mit einem Nenndurchmesser ≤ 254 mm oder ≥ 635 mm;
 - f) Reifen mit Zusatzvorrichtungen zur Verbesserung der Traktion, z. B. Spikereifen;
 - g) Reifen, die ausschließlich für die Montage an Fahrzeugen ausgelegt sind, die ausschließlich für Rennen bestimmt sind;
 - ga) gebrauchte Reifen, sofern sie nicht aus einem Drittland importiert werden.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Reifen der Klassen C1, C2 und C3“ Reifen der in Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 festgelegten Klassen;
2. „runderneuerter Reifen“ einen gebrauchten Reifen, dessen Lauffläche durch neues Material ersetzt wurde;
3. „Notreifen des Typs T“ einen Notreifen, der für den Betrieb mit einem höheren Druck als dem für Standardreifen und verstärkte Reifen festgelegten Druckbereich ausgelegt ist;
- 3a. „Geländereifen für den gewerblichen Einsatz“ einen Spezialreifen, der vor allem unter schweren Geländebedingungen zum Einsatz kommt;

4. „Kennzeichnung“ ein grafisches Diagramm in gedruckter oder elektronischer Form, einschließlich der Form eines Aufklebers, das Symbole enthält, die die Endnutzer über die Eigenschaften eines Reifens oder eines Postens von Reifen hinsichtlich der in Anhang I genannten Parameter informieren;
5. „Verkaufsstelle“ einen Ort, an dem Reifen ausgestellt oder gelagert und zum Kauf angeboten werden; dies schließt die Ausstellungsräume von Fahrzeughändlern ein, soweit dort Endnutzern nicht am Fahrzeug montierte Reifen zum Kauf angeboten werden;
6. „technisches Werbematerial“ gedruckte oder elektronische Unterlagen, die von einem Lieferanten erstellt wurden, um das Werbematerial mindestens um die in Anhang V genannten technischen Informationen zu ergänzen;
7. „Produktdatenblatt“ ein Standarddokument mit den in Anhang IV genannten Informationen in gedruckter oder elektronischer Form;
8. „technische Unterlagen“ Unterlagen, die es den Marktüberwachungsbehörden ermöglichen, die Richtigkeit der Kennzeichnung und des Produktdatenblatts für einen Reifen zu beurteilen, einschließlich der in Anhang VIIa Nummer 2 genannten Informationen;
9. „Produktdatenbank“ die gemäß der Verordnung (EU) 2017/1369 eingerichtete Datenbank, bestehend aus einem öffentlichen Teil, der sich an Verbraucher richtet und in dem Informationen zu einzelnen Reifenparametern elektronisch zugänglich sind, einem Online-Portal für die Zugänglichkeit sowie einem Konformitätsteil mit eindeutig festgelegten Zugänglichkeits- und Sicherheitsanforderungen;

10. „Fernabsatz“ das Anbieten zum Kauf, zur Miete oder zum Ratenkauf über den Versandhandel, Kataloge, das Internet, Telemarketing oder auf einem anderen Weg, bei dem davon auszugehen ist, dass die potenziellen Endnutzer den Reifen nicht ausgestellt sehen;
11. „Hersteller“ jede natürliche oder juristische Person, die ein Produkt herstellt bzw. entwickeln oder herstellen lässt und die dieses Produkt unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke in Verkehr bringt;
12. „Importeur“ jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die ein Produkt aus einem Drittstaat auf dem Unionsmarkt in Verkehr bringt;
13. „Bevollmächtigter“ jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die von einem Hersteller schriftlich beauftragt wurde, in seinem Namen bestimmte Aufgaben wahrzunehmen;
14. „Lieferant“ einen in der Union ansässigen Hersteller, einen Bevollmächtigten eines nicht in der Union ansässigen Herstellers oder einen Importeur, der ein Produkt auf dem Unionsmarkt in Verkehr bringt;
15. „Händler“ jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette, die ein Produkt auf dem Markt bereitstellt, mit Ausnahme des Lieferanten;
16. „Bereitstellung auf dem Markt“ die entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe eines Produkts zum Vertrieb oder zur Verwendung auf dem Unionsmarkt im Rahmen einer gewerblichen Tätigkeit;

17. „Inverkehrbringen“ die erstmalige Bereitstellung eines Produkts auf dem Unionsmarkt;
18. „Endnutzer“ einen Verbraucher, einen Fuhrparkmanager oder ein Transportunternehmen, der bzw. das einen Reifen kauft oder voraussichtlich kaufen wird;
19. „Parameter“ ein Merkmal des Reifens, das bei der Nutzung erhebliche Umwelt-, Verkehrssicherheits- oder Gesundheitsauswirkungen hat, wie Laufleistung, Abrieb, Rollwiderstand, Nasshaftungseigenschaften, externes Rollgeräusch, Schneehaftungseigenschaften und Eishaftungseigenschaften;
20. „Reifentyp“ bezeichnet eine Version eines Reifens, bei der die technischen Merkmale auf der Kennzeichnung, das Produktdatenblatt und die Typkennung für sämtliche Einheiten dieser Version gleich sind;
21. „Prüftoleranz“ bezeichnet die maximal zulässige Abweichung der Messungs- und Berechnungsergebnisse der durch oder im Namen von Marktüberwachungsbehörden durchgeführten Prüfungen gegenüber den Werten der angegebenen oder veröffentlichten Parameter, die die Abweichungen aufgrund von Variationen zwischen verschiedenen Laboratorien widerspiegelt;
22. (neu) „Reifentypkennung“ bezeichnet den üblicherweise alphanumerischen Code, der einen bestimmten Reifentyp von anderen Typen mit dem gleichen Warenzeichen oder dem gleichen Lieferantennamen unterscheidet;
23. (neu) „gleichwertiger Reifentyp“ bezeichnet einen Reifentyp, der dieselben für das Etikett relevanten technischen Merkmale und dasselbe Produktdatenblatt aufweist, der aber mit einer anderen Reifentypkennung von demselben Lieferanten als gesonderter Reifentyp in Verkehr gebracht wird.

Artikel 4

Pflichten von Reifenlieferanten

- (1) Die Lieferanten stellen bei Inverkehrbringen von Reifen der Klassen C1, C2 und C3 sicher, dass unentgeltlich
 - a) jedem einzelnen Reifen eine Kennzeichnung gemäß Anhang II in Form eines Aufklebers mit den Informationen und der Klasse für jeden der in Anhang I genannten Parameter sowie ein Produktdatenblatt gemäß Anhang IV beigelegt ist oder
 - b) jedem Posten aus einem oder mehreren identischen Reifen eine gedruckte Kennzeichnung gemäß Anhang II mit den Informationen und der Klasse für jeden der in Anhang I genannten Parameter sowie ein Produktdatenblatt gemäß Anhang IV beigelegt ist.

- (2) Beim Verkauf von Reifen, die im Fernabsatz zum Kauf angeboten oder verkauft werden, stellen die Lieferanten sicher, dass die Kennzeichnung in der Nähe des Preises angezeigt wird und dass das Produktdatenblatt abgerufen werden kann sowie auf Anfrage des Endnutzers auch in physischer Form bereitgestellt wird.

Beim Verkauf von Reifen, die im Internet zum Kauf angeboten oder verkauft werden, können die Lieferanten die Kennzeichnung für einen bestimmten Reifentyp mittels einer geschachtelten Anzeige bereitstellen.

Die Lieferanten stellen sicher, dass jegliches visuelle Werbematerial für einen bestimmten Reifentyp die Kennzeichnung enthält. Wenn auf dem Werbematerial der Preis angegeben ist, ist die Kennzeichnung in der Nähe der Preisangabe abgebildet.

Bei visuellem Werbematerial im Internet können die Lieferanten die Kennzeichnung mittels einer geschachtelten Anzeige bereitstellen.

- (4) Die Lieferanten stellen sicher, dass jegliches technische Werbematerial für einen bestimmten Reifentyp die Kennzeichnung beinhaltet und den Anforderungen des Anhangs V entspricht.
- (5) Die Lieferanten stellen einer einschlägigen nationalen Behörde nach Artikel 3 Nummer 37 der Verordnung (EU) 2018/858 die Werte, die zur Bestimmung der betreffenden Klassen und aller zusätzlichen Informationen über Eigenschaften, die sie gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung in der Kennzeichnung dieser Reifentypen angeben, sowie die Kennzeichnung selbst gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung zur Verfügung. Diese Angaben werden der einschlägigen nationalen Behörde gemäß Artikel 5 Absätze 1 und 2 vor Inverkehrbringen der betreffenden Reifentypen übermittelt, sodass die Behörde sich von der Richtigkeit der Kennzeichnung überzeugen kann.
- (6) Die Lieferanten stellen die Richtigkeit der von ihnen bereitgestellten Kennzeichnungen und Produktdatenblätter sicher.
- (7) Die Lieferanten können anderen als den in Absatz 5 genannten Behörden der Mitgliedstaaten oder einschlägigen nationalen akkreditierten Stellen auf Anforderung technische Unterlagen gemäß Anhang VIIa zur Verfügung stellen.
- (8) Die Lieferanten arbeiten mit den Marktüberwachungsbehörden zusammen und ergreifen auf eigene Initiative oder auf Anforderung der Marktüberwachungsbehörden sofortige Maßnahmen, um einen in ihre Zuständigkeit fallenden Verstoß gegen die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen abzustellen.
- (9) Die Lieferanten dürfen keine anderen, den Anforderungen dieser Verordnung nicht entsprechenden Kennzeichnungen, Markierungen, Symbole oder Beschriftungen bereitstellen oder zeigen, wenn dies bei den Kunden voraussichtlich zu Irreführung oder Unklarheit hinsichtlich der in Anhang I aufgeführten Parameter führen würde.
- (10) Die Lieferanten dürfen keine Kennzeichnungen bereitstellen oder zeigen, die an die in dieser Verordnung vorgesehene Kennzeichnung angelehnt sind.

Artikel 5

Pflichten der Reifenlieferanten in Bezug auf die Produktdatenbank

- (1) Ab 1. Mai 2021 geben die Lieferanten vor dem Inverkehrbringen eines nach diesem Zeitpunkt hergestellten Reifens die in Anhang VIIa genannten Informationen in die Produktdatenbank ein.
- (2) Für zwischen dem [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] und dem 30. April 2021 hergestellte Reifen gibt der Lieferant spätestens bis zum 30. November 2021 die in Anhang VIIa genannten Informationen in die Produktdatenbank ein.
- (2a) Wenn Reifen vor dem [*bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen*] in Verkehr gebracht werden, kann der Lieferant die in Anhang VIIa genannten Informationen in die Produktdatenbank eingeben.
- (3) Bis die in den Absätzen 1 und 2 genannten Informationen in die Produktdatenbank eingegeben sind, stellt der Lieferant binnen zehn Arbeitstagen nach einer entsprechenden Aufforderung der Marktüberwachungsbehörden diesen eine elektronische Fassung der technischen Unterlagen zur Einsicht bereit.
- (3a) Benötigen Typgenehmigungsbehörden oder Marktüberwachungsbehörden für die Ausübung ihrer Aufgaben gemäß dieser Verordnung andere Angaben als die in Anhang VIIa aufgeführten Angaben, so soll es ihnen möglich sein, diese Angaben vom Lieferanten auf Anfrage zu erhalten.

- (4) Werden an einem Reifen für die Kennzeichnung oder das Produktdatenblatt relevante Änderungen vorgenommen, so gilt der Reifen als neuer Reifentyp. Die Lieferanten geben in der Datenbank an, wenn keine Einheiten eines bestimmten Reifentyps mehr in Verkehr gebracht werden.
- (5) Nach dem Inverkehrbringen der letzten Einheit eines Reifentyps bewahrt der Lieferant die Informationen zu diesem Reifentyp fünf Jahre lang im Konformitätsteil der Produktdatenbank auf.

Artikel 6

Pflichten von Reifenhändlern

- (1) Die Händler gewährleisten, dass
 - a) Reifen in der Verkaufsstelle die [...] vom Lieferanten gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a bereitgestellte Kennzeichnung gemäß Anhang II in Form eines Aufklebers deutlich sichtbar und vollständig lesbar aufweisen und das Produktdatenblatt gemäß Anhang IV – auf Anfrage auch in physischer Form – vorliegt oder
 - b) vor dem Verkauf eines Reifens, der zu einem Posten aus einem oder mehreren identischen Reifen gehört, dem Endnutzer die in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b genannte Kennzeichnung gezeigt wird und in unmittelbarer Nähe des Reifens in der Verkaufsstelle deutlich sichtbar angebracht ist und das Produktdatenblatt gemäß Anhang IV vorliegt.

- (2) Die Händler stellen sicher, dass jegliches visuelle Werbematerial für einen bestimmten Reifentyp die Kennzeichnung enthält. Bei Online-Werbematerial für einen bestimmten Reifentyp können die Händler die Kennzeichnung mittels einer geschachtelten Anzeige bereitstellen.
- (3) Die Händler stellen sicher, dass jegliches technische Werbematerial für einen bestimmten Reifentyp die Kennzeichnung beinhaltet und den Anforderungen des Anhangs V entspricht.
- (4) Die Händler stellen sicher, dass der Endnutzer vor dem Kauf eine Kopie der Kennzeichnung erhält, falls zum Kauf angebotene Reifen für den Endnutzer zum Zeitpunkt des Verkaufs nicht sichtbar sind.
- (5) Die Händler stellen sicher, dass die Kennzeichnung bei jedem papiergestützten Fernabsatz gezeigt wird und dass die Endnutzer das Produktdatenblatt auf einer frei zugänglichen Website abrufen oder eine Druckversion dieses Produktdatenblatts anfordern können.
- (6) Händler, die Fernabsatz über Telemarketing betreiben, informieren die Endnutzer ausdrücklich über die Klassen für die Parameter der Kennzeichnung und teilen ihnen mit, dass sie die Kennzeichnung und das Produktdatenblatt auf einer frei zugänglichen Website abrufen oder eine Druckversion anfordern können.
- (7) Beim Direktverkauf von Reifen über das Internet stellen die Händler sicher, dass die Kennzeichnung in der Nähe des Preises angezeigt wird und das Produktdatenblatt abgerufen werden kann. Die Kennzeichnung muss so groß sein, dass sie deutlich sichtbar und lesbar ist, und muss im Verhältnis zur der in Anhang II Nummer 2.1. angegebenen Größe stehen.

Die Händler können die Kennzeichnung für einen bestimmten Reifentyp mittels einer geschachtelten Anzeige bereitstellen.

Artikel 7

Pflichten von Fahrzeuglieferanten und -händlern

Beabsichtigen Endnutzer, ein neues Fahrzeug zu erwerben, so stellen die Fahrzeuglieferanten und -händler ihnen vor dem Verkauf die Kennzeichnung der mit dem Fahrzeug angebotenen oder der am Fahrzeug montierten Reifen und das entsprechende technische Werbematerial zur Verfügung und gewährleisten, dass das Produktdatenblatt gemäß Anhang IV vorliegt.

Artikel 7a

Pflichten von Internet-Hostplattformen

Ermöglicht ein Anbieter von Hostdiensten gemäß Artikel 14 der Richtlinie 2000/31/EG den Verkauf von Reifen über seine Internetseite, so ermöglicht der Diensteanbieter die Anzeige der Kennzeichnung und des Produktdatenblatts, die der Lieferant bereitgestellt hat, auf dem Anzeigemechanismus und unterrichtet den Händler darüber, dass er zu der Anzeige verpflichtet ist.

Artikel 8

Prüf- und Messmethoden

Die gemäß den Artikeln 4, 6 und 7 zur Verfügung zu stellenden Informationen zu den Parametern der Kennzeichnung werden nach den in Anhang I genannten Prüfmethoden und dem in Anhang VI beschriebenen Laborabgleichverfahren ermittelt.

Artikel 9

Überprüfungsverfahren

Die Mitgliedstaaten überprüfen die Konformität der angegebenen Klassen für jeden der in Anhang I angegebenen Parameter nach dem in Anhang VII festgelegten Prüfverfahren.

Artikel 10

Pflichten der Mitgliedstaaten

- (1) Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme von Reifen, die dieser Verordnung entsprechen, nicht behindern.
- (2) Die Mitgliedstaaten geben keine Anreize in Bezug auf Reifen, die hinsichtlich der Kraftstoffeffizienz oder der Nasshaftungseigenschaften im Sinne des Anhangs I Teil A bzw. B unterhalb der Klasse B eingeordnet sind. Steuer- und finanzpolitische Maßnahmen stellen keine Anreizmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung dar.
- (2a) Unbeschadet der Verordnung (EU) 2019/1020 hat eine nationale Behörde nach Artikel 3 Nummer 37 der Verordnung (EU) 2018/858, wenn sie hinreichenden Grund zu der Annahme hat, dass ein Lieferant nicht die Richtigkeit der Kennzeichnung gemäß Artikel 4 Absatz 6 sicherstellt, zu prüfen, ob die auf der Kennzeichnung angegebenen Klassen und zusätzlichen Informationen über Eigenschaften den Werten und den Unterlagen entsprechen, die der Lieferant gemäß Artikel 4 Absatz 5 bereitgestellt hat.
- (2b) Im Einklang mit der Verordnung (EU) 2019/1020 sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die nationalen Marktüberwachungsbehörden ein System routinemäßiger Kontrollen und Ad-hoc-Kontrollen der Verkaufsstellen einführen, um zu gewährleisten, dass die vorliegende Verordnung eingehalten wird.
- (3) Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen diese Verordnung und die in ihrem Rahmen erlassenen delegierten Rechtsakte Sanktionen und Durchsetzungsmechanismen fest und treffen alle für deren Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (4) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis zum 1. Mai 2021 die Vorschriften und die Maßnahmen gemäß Absatz 3 mit, die dieser nicht bereits mitgeteilt wurden, und melden der Kommission unverzüglich alle späteren Änderungen dieser Vorschriften.

**Überwachung des Unionsmarktes und Kontrolle der auf den Unionsmarkt gelangenden
Produkte**

- (1) Die Reifen, die von dieser Verordnung und den in ihrem Rahmen erlassenen einschlägigen delegierten Rechtsakten erfasst werden, unterliegen [den Artikeln 16 bis 29 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 oder der Verordnung zur Festlegung von Bestimmungen und Verfahren für die Konformität und die Durchsetzung – Vorschlag COM(2017)795].
- (2) Die Kommission fördert und unterstützt die Zusammenarbeit und den Austausch von Informationen zur Marktüberwachung im Bereich der Kennzeichnung von Reifen zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten, die für die Marktüberwachung oder die Kontrolle der auf den Unionsmarkt gelangenden Reifen zuständig sind, sowie zwischen diesen Behörden und der Kommission, insbesondere durch verstärkte Einbeziehung der Sachverständigengruppe für die Reifenkennzeichnung im Rahmen der „Gruppe für die Verwaltungszusammenarbeit bei der Marktüberwachung“.
- (3) Die von den Mitgliedstaaten gemäß [*Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 oder der Verordnung zur Festlegung von Bestimmungen und Verfahren für die Konformität und die Durchsetzung – Vorschlag COM(2017)795*] erstellten Marktüberwachungsprogramme müssen Maßnahmen zur wirksamen Durchsetzung der vorliegenden Verordnung enthalten.
- (4) Die Marktüberwachungsbehörden können sich im Falle der Nichteinhaltung der vorliegenden Verordnung oder der in ihrem Rahmen erlassenen einschlägigen delegierten Rechtsakte die Kosten für Dokumentenüberprüfung und physische Produktprüfungen vom Lieferanten erstatten lassen.

Delegierte Rechtsakte

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 13 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um

- a) Anhang II hinsichtlich der Kennzeichnung inhaltlich und formal zu ändern;
- b) Anhang I Teil D und Teil E und die Anhänge II, IV, V, VI, VII und VIIa zu ändern, um die darin enthaltenen Werte, Berechnungsmethoden und Anforderungen an den technischen Fortschritt anzupassen.

Die Kommission erlässt bis zum [zwei Jahre nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung] delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 13 zur Ergänzung dieser Verordnung durch die Aufnahme von Informationsanforderungen für runderneuerte Reifen in die Anhänge, sofern geeignete und praktikable Prüfmethode zur Verfügung stehen.

Der Kommission wird außerdem die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 13 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Parameter oder Informationsanforderungen in Bezug auf Laufleistung und Abrieb aufzunehmen, sobald es zuverlässige, genaue und reproduzierbare Methoden gibt, auf die europäische oder internationale Normungsorganisationen zurückgreifen können, um Laufleistung und Abrieb zu prüfen und zu messen, und sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Die Kommission hat eine Folgenabschätzung vorgenommen, und
- b) die Kommission hat eine ordnungsgemäße Konsultation der einschlägigen Interessenträger durchgeführt.

Gegebenenfalls testet die Kommission bei der Vorbereitung delegierter Rechtsakte die Gestaltung und den Inhalt der Reifenkennzeichnung an repräsentativen EU-Kundengruppen, um sicherzustellen, dass die Kennzeichnung klar verständlich ist, und veröffentlicht die Ergebnisse.

Artikel 13

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 12 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 12 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Er lässt die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, unberührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 12 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn das Europäische Parlament und der Rat vor Ablauf dieser Frist beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 14

Bewertung und Bericht

Die Kommission führt eine Evaluierung dieser Verordnung durch und erstattet dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss bis zum 1. Juni 2025 darüber Bericht.

In diesem Bericht bewertet sie, inwiefern Endnutzer durch diese Verordnung und die in ihrem Rahmen erlassenen delegierten Rechtsakte erfolgreich dazu veranlasst wurden, sich für leistungsfähigere Reifen zu entscheiden, wobei sie auch deren Auswirkungen auf Unternehmen, Kraftstoffverbrauch, Sicherheit, Treibhausgasemissionen, Verbraucherbewusstsein und Marktüberwachungstätigkeiten berücksichtigt. Zudem bewertet sie Kosten und Nutzen der obligatorischen Überprüfung der in der Kennzeichnung bereitgestellten Angaben durch unabhängige Dritte und berücksichtigt dabei auch die Erfahrungen mit dem in der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 vorgesehenen breiter angelegten Rahmen.

Artikel 15

Änderung der Verordnung (EU) 2017/1369

Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2017/1369 erhält folgende Fassung:

„a) Unterstützung der Marktüberwachungsbehörden bei der Durchführung ihrer Aufgaben gemäß dieser Verordnung und den einschlägigen delegierten Rechtsakten, einschließlich deren Durchsetzung, sowie gemäß der Verordnung (EU) .../... des Europäischen Parlaments und des Rates[...].“

* Verordnung (EU) .../... des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere Parameter, zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1369 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 (ABl. L...).

Artikel 16

Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2009/1222

Die Verordnung (EU) Nr. 2009/1222 wird am 1. Mai 2021 aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Verordnung gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind gemäß der Entsprechungstabelle in Anhang VIII zu lesen.

Artikel 17

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft*.

Sie gilt ab dem 1. Mai 2021.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident

ZU DEN ANHÄNGEN WURDEN IM TRILOG KOMPROMISSE ERZIELT*ANHANG I***Prüfung, Klassifizierung und Messung von Reifenparametern**Teil A: Kraftstoffeffizienzklassen und Rollwiderstandskoeffizient

Die Kraftstoffeffizienzklasse ist anhand des Rollwiderstandskoeffizienten (CR in N/kN), der gemäß Anhang 6 der UNECE-Regelung Nr. 117 und deren späterer Änderungen gemessen und nach dem in Anhang VI festgelegten Verfahren abgeglichen wird, gemäß der nachstehenden Skala von „A“ bis „E“ zu ermitteln und in der Kennzeichnung anzugeben.

Wird ein Reifentyp für mehr als eine Reifenklasse zugelassen (z. B. C1 und C2), so ist zur Ermittlung der Kraftstoffeffizienzklasse dieses Reifentyps die für die höchste Reifenklasse (also C2, nicht C1) geltende Skala zu verwenden.

Reifen der Klasse C1		Reifen der Klasse C2		Reifen der Klasse C3	
CR in N/kN	Kraftstoff-effizienzklasse	CR in N/kN	Kraftstoff-effizienzklasse	CR in N/kN	Kraftstoff-effizienzklasse
$CR \leq 6,5$	A	$CR \leq 5,5$	A	$CR \leq 4,0$	A
$6,6 \leq CR \leq 7,7$	B	$5,6 \leq CR \leq 6,7$	B	$4,1 \leq CR \leq 5,0$	B
$7,8 \leq CR \leq 9,0$	C	$6,8 \leq CR \leq 8,0$	C	$5,1 \leq CR \leq 6,0$	C
$9,1 \leq CR \leq 10,5$	D	$8,1 \leq CR \leq 9,0$	D	$6,1 \leq CR \leq 7,0$	D
$CR \geq 10,6$	E	$CR \geq 9,1$	E	$CR \geq 7,1$	E

Teil B: Nasshaftungsklassen

1. Die Nasshaftungsklasse ist anhand des Nasshaftungskennwerts (G), der gemäß Nummer 2 berechnet und nach Anhang 5 der UNECE-Regelung Nr. 117 gemessen wird, gemäß der nachstehenden Skala von „A“ bis „E“ zu ermitteln und in der Kennzeichnung anzugeben.
2. Berechnung des Nasshaftungskennwerts (G)

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

Dabei gilt:



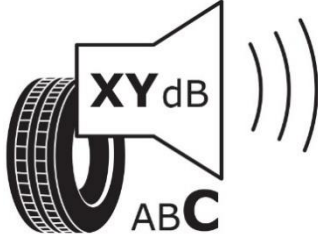
Reifen der Klasse C1		Reifen der Klasse C2		Reifen der Klasse C3	
G	Nasshaftungs klasse	G	Nasshaftungs klasse	G	Nasshaftungs klasse
$1,55 \leq G$	A	$1,40 \leq G$	A	$1,25 \leq G$	A
$1,40 \leq G \leq 1,54$	B	$1,25 \leq G \leq 1,39$	B	$1,10 \leq G \leq 1,24$	B
$1,25 \leq G \leq 1,39$	C	$1,10 \leq G \leq 1,24$	C	$0,95 \leq G \leq 1,09$	C
$1,10 \leq G \leq 1,24$	D	$0,95 \leq G \leq 1,09$	D	$0,80 \leq G \leq 0,94$	D
$G \leq 1,09$	E	$G \leq 0,94$	E	$G \leq 0,79$	E

$G(T)$ = bei einem Prüflauf gemessener Nasshaftungskennwert des Kandidatenreifens.

Teil C: Klasse des externen Rollgeräuschs und entsprechender Messwert

Der Messwert für das externe Rollgeräusch (N in dB(A)) ist in Dezibel anzugeben und gemäß Anhang 3 der UNECE-Regelung Nr. 117 zu ermitteln.

Die Klasse des externen Rollgeräuschs ist auf der Grundlage der in Anhang II Teil C der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 festgelegten Grenzwerte (*LV*) wie folgt zu bestimmen und in der Kennzeichnung anzugeben:

$\underline{N \leq LV - 3}$	$\underline{LV - 3 < N \leq LV}$	$\underline{N > LV}$
		

Teil D: Schneehaftung

Die Schneehaftungseigenschaften sind gemäß Anhang 7 der UNECE-Regelung Nr. 117 zu prüfen.

Erreicht ein Reifen die in der UNECE-Regelung Nr. 117 angegebenen Mindestkennwerte für die Schneehaftung, so ist er als für die Nutzung bei extremen Schneeverhältnissen geeigneter Reifen zu klassifizieren, und seine Kennzeichnung ist um das folgende Symbol zu ergänzen:



Teil E: Haftung bei Eis

Die Eishaftungseigenschaften werden nach zuverlässigen, genauen und reproduzierbaren Methoden geprüft, in deren Rahmen gegebenenfalls auf internationale Normen zurückgegriffen wird, die dem allgemein anerkannten Stand der Technik Rechnung tragen.

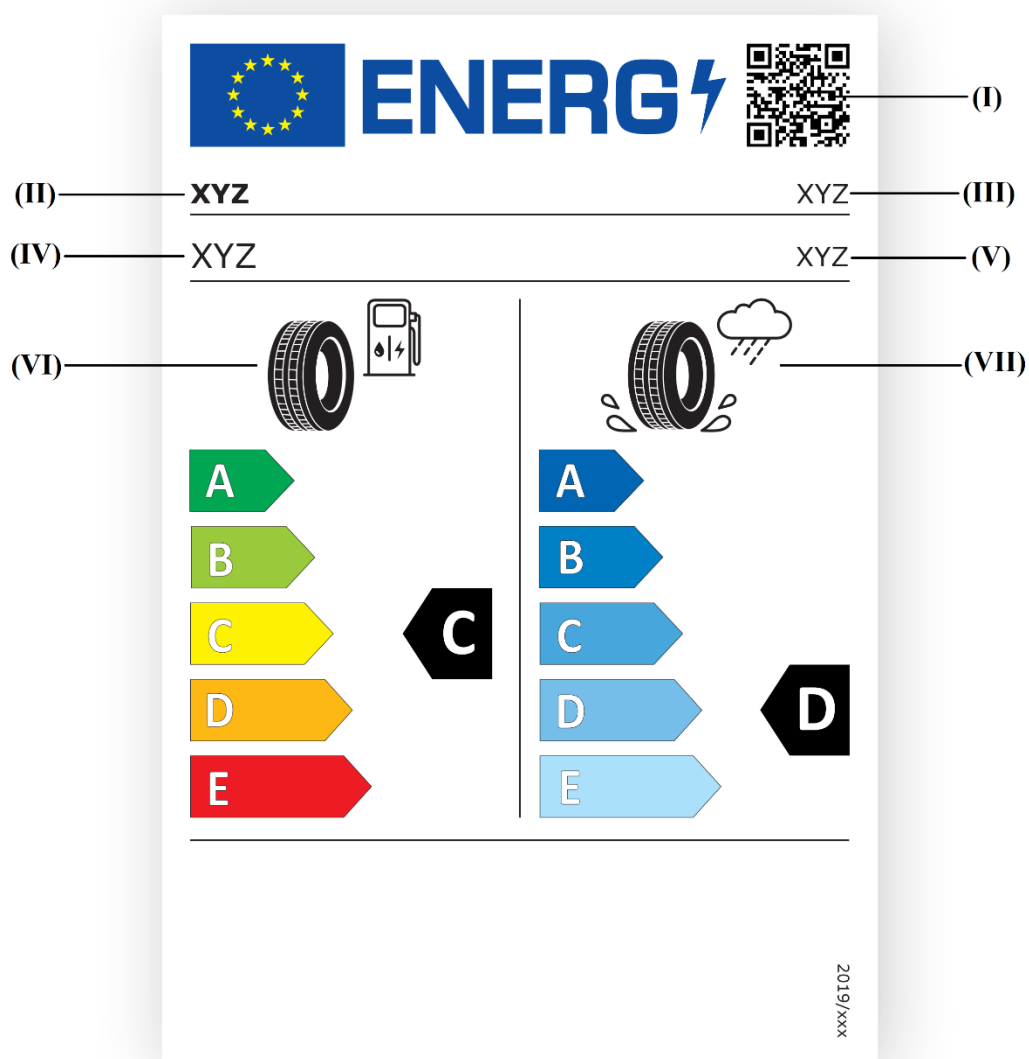
Erreicht ein Reifen die einschlägigen Mindestkennwerte für die Eishaftung, so ist er als für die Nutzung bei Eis geeigneter Reifen zu klassifizieren, und seine Kennzeichnung ist um das folgende Symbol zu ergänzen:



ANHANG II
Format der Kennzeichnung

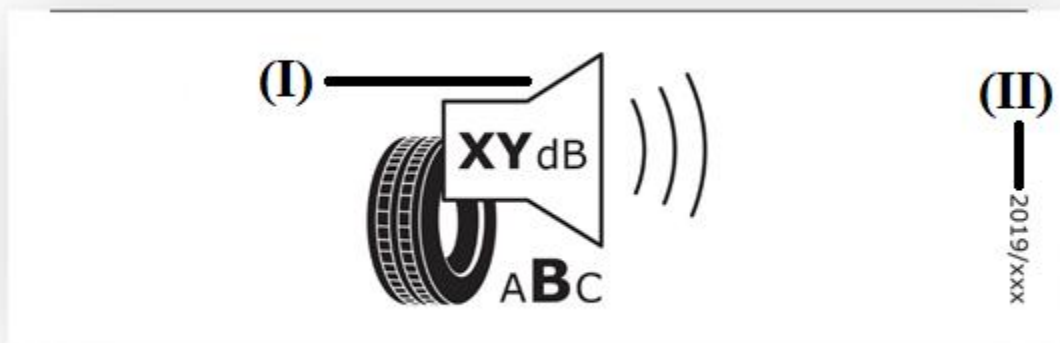
1. KENNZEICHNUNG

1.1 Im oberen Teil der Kennzeichnung anzugebende Informationen



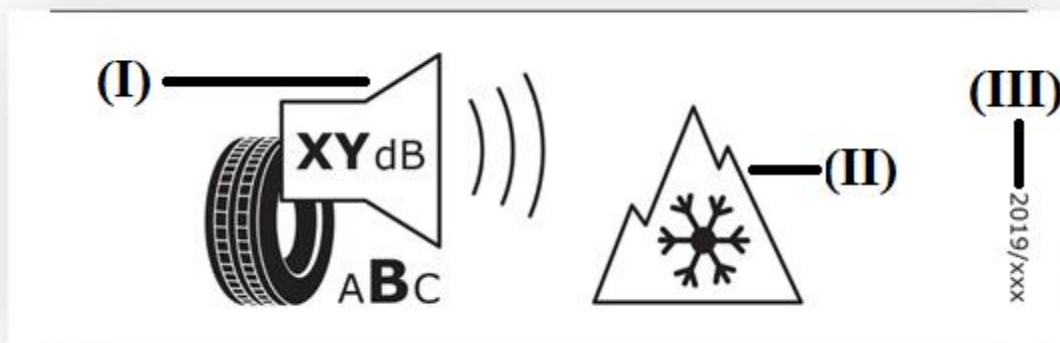
- I. QR-Code;
- II. Handelsname oder Handelsmarke des Lieferanten;
- III. Reifentypkennung;
- IV. Bezeichnung der Reifengröße, Tragfähigkeitskennzahl und Symbol der Geschwindigkeitskategorie, wie in Absatz 2.17 der UNECE-Regelung Nr. 30 für Reifen der Klasse C1 bzw. in Absatz 2.17 der UNECE-Regelung Nr. 54 für Reifen der Klassen C2 und C3 angegeben;
- V. Reifenklasse, d. h. C1, C2 oder C3;
- VI. Kraftstoffeffizienz-Piktogramm, -Skala und -Leistungsklasse;
- VII. Nasshaftungs-Piktogramm, -Skala und -Leistungsklasse.

1.2 Informationen, die im unteren Teil der Kennzeichnung für alle Reifen – mit Ausnahme von Reifen, die die in der UNECE-Regelung Nr. 117 angegebenen Mindestkennwerte für die Schneehaftung oder die einschlägigen Mindestkennwerte für die Eishaftung oder beide erreichen – anzugeben sind



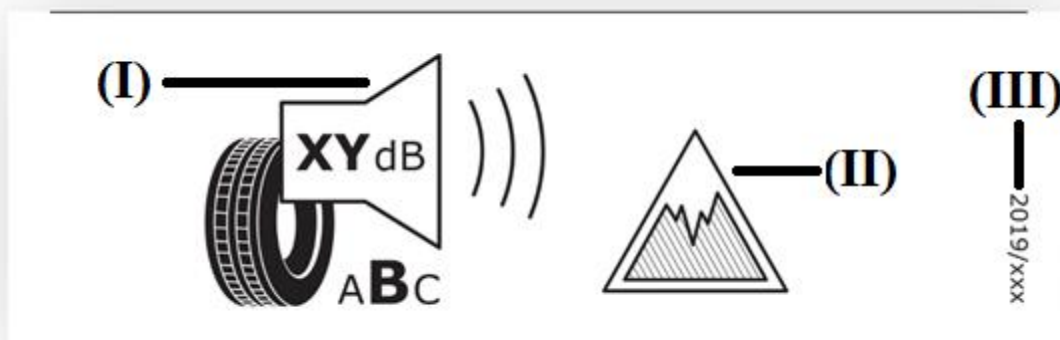
- I. Piktogramm, Wert (in dB(A), auf die nächste ganze Zahl gerundet) und Leistungsklasse für externes Rollgeräusch;
- II. die Nummer dieser Verordnung, also „2020/XXX“ *[ABl.: Bitte Nummer dieser Verordnung in dieser Nummer und in der unteren rechten Ecke der Kennzeichnung einfügen]*.

1.3 Informationen, die im unteren Teil der Kennzeichnung für Reifen anzugeben sind, die die in der UNECE-Regelung Nr. 117 angegebenen Mindestkennwerte für die Schneehaftung erreichen



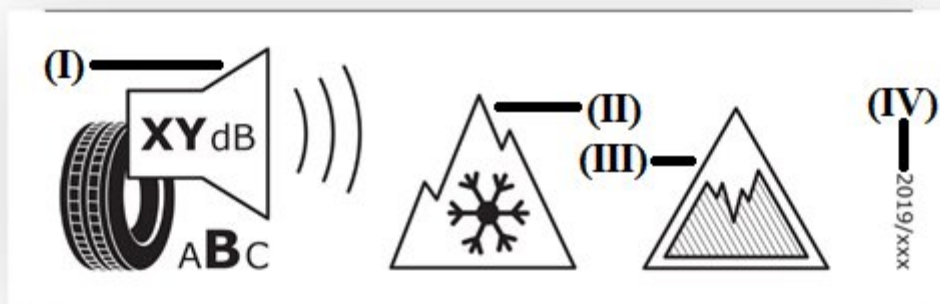
- I. Piktogramm, Wert (in dB(A), gerundet auf die nächste ganze Zahl) und Leistungsklasse für externes Rollgeräusch;
- II. Schneereifen-Piktogramm;
- III. die Nummer dieser Verordnung, also „2020/XXX“ *[ABL.: Bitte Nummer dieser Verordnung in dieser Nummer und in der unteren rechten Ecke der Kennzeichnung einfügen]*.

1.4 Informationen, die im unteren Teil der Kennzeichnung für Reifen anzugeben sind, die die einschlägigen für Eis angegebenen Mindestkennwerte erreichen



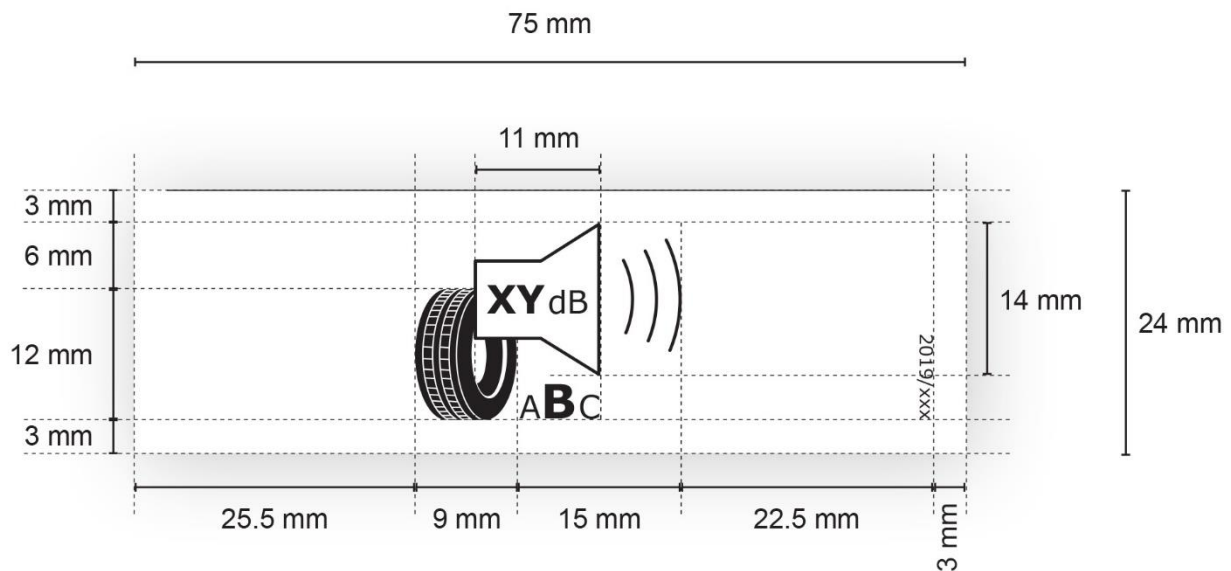
- I. Piktogramm, Wert (in dB(A), auf die nächste ganze Zahl gerundet) und Leistungsklasse für externes Rollgeräusch;
- II. Eisreifen-Piktogramm;
- III. die Nummer dieser Verordnung, also „2020/XXX“ *[ABl.: Bitte Nummer dieser Verordnung in dieser Nummer und in der unteren rechten Ecke der Kennzeichnung einfügen]*.

1.5 Informationen, die im unteren Teil der Kennzeichnung für Reifen anzugeben sind, die sowohl die in der UNECE-Regelung Nr. 117 für angegebenen Mindestkennwerte für die Schneehaftung als auch die für die Eishaftung angegebenen Mindestkennwerte erreichen

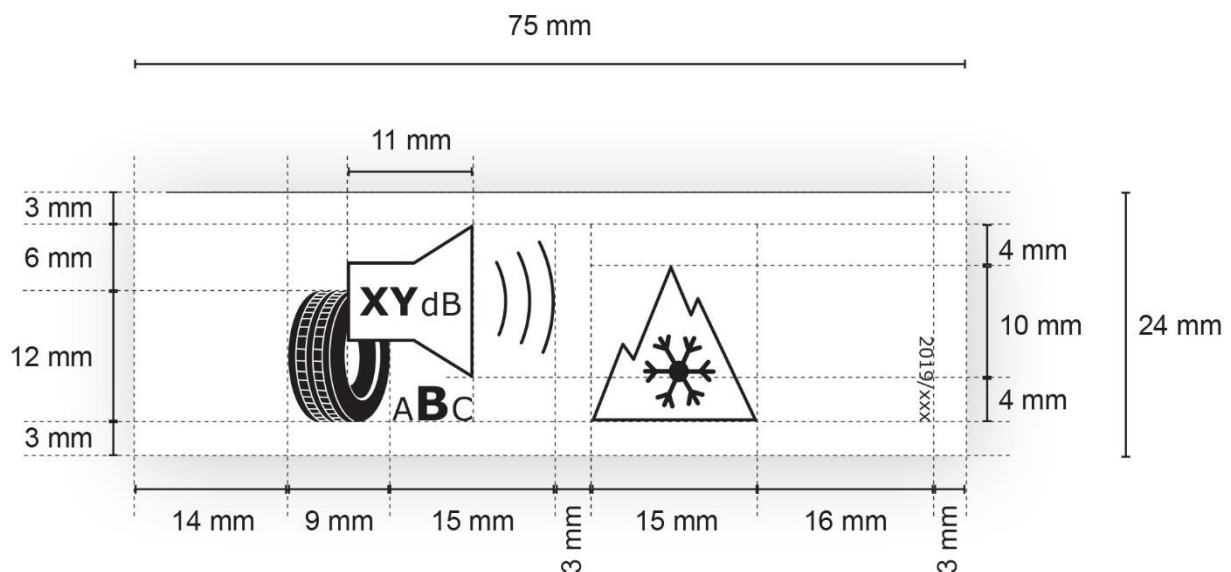


- I. Piktogramm, Wert (in dB(A) re 1 pW, auf die nächste ganze Zahl gerundet) und Leistungsklasse für externes Rollgeräusch;
- II. Schneereifen-Piktogramm;
- III. Eisreifen-Piktogramm;
- IV. die Nummer dieser Verordnung, also „2020/XXX“ *[ABl.: Bitte Nummer dieser Verordnung in dieser Nummer und in der unteren rechten Ecke der Kennzeichnung einfügen]*.

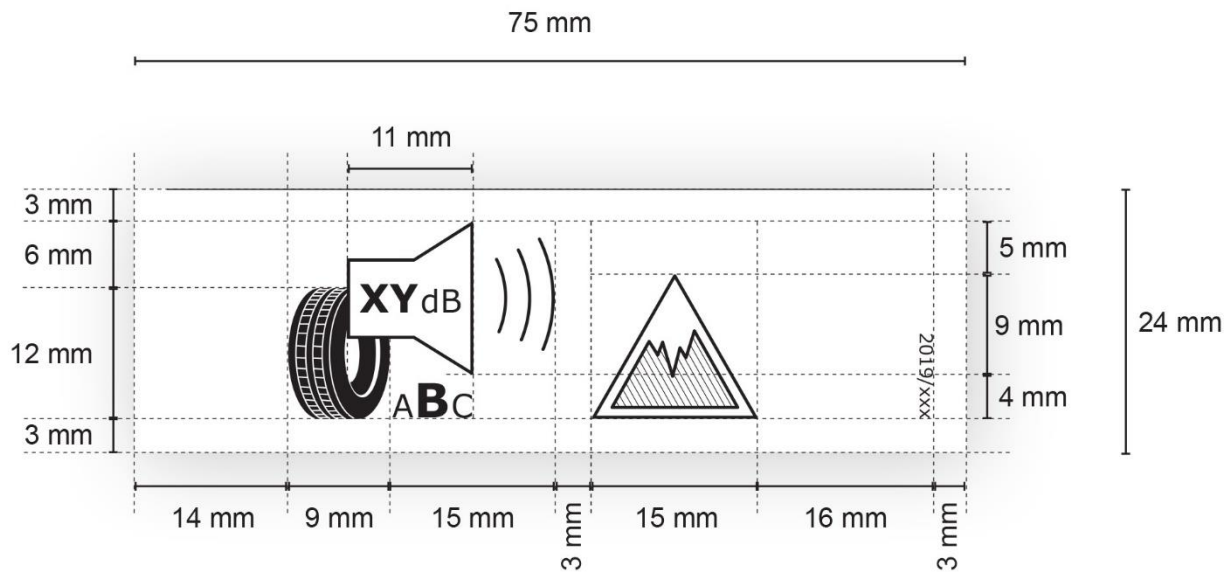
2.1.1 Gestaltung des oberen Teils der Kennzeichnung für alle Reifen mit Ausnahme von Reifen, die die in der UNECE-Regelung Nr. 117 angegebenen Mindestkennwerte für die Schneehaftung oder die einschlägigen Mindestkennwerte für die Eishaftung oder beide erreichen



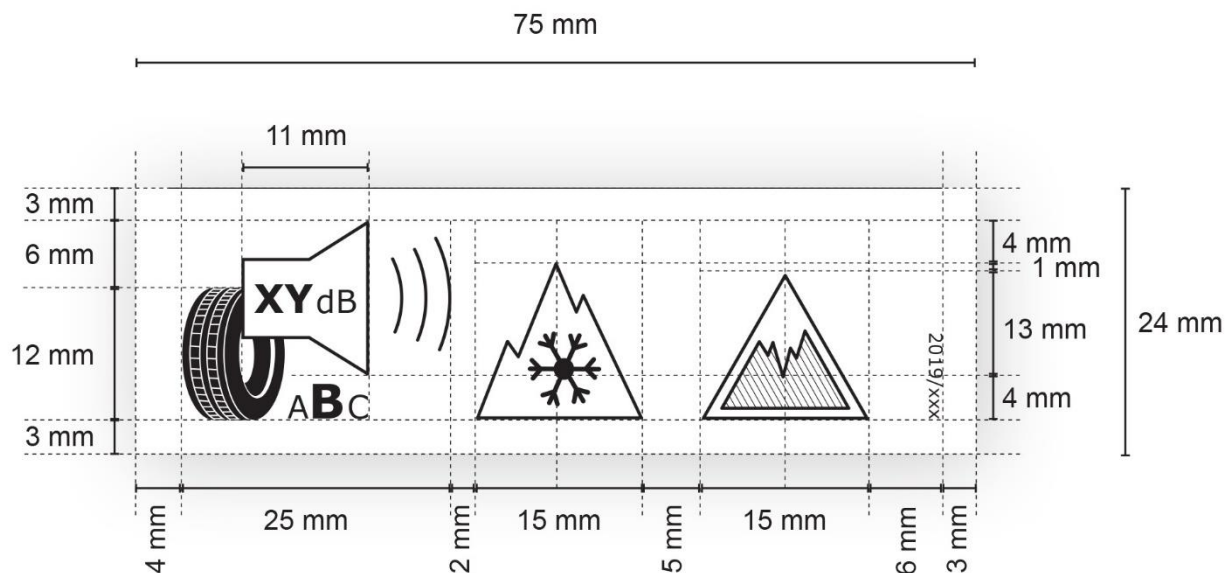
2.1.2 Gestaltung des unteren Teils der Kennzeichnung für Reifen, die die in der UNECE-Regelung Nr. 117 angegebenen Mindestkennwerte für die Schneehaftung erreichen



2.1.3 Gestaltung des oberen Teils der Kennzeichnung für Reifen für Eis



2.1.4 Gestaltung des unteren Teils der Kennzeichnung für Reifen, die sowohl die in der UNECE-Regelung Nr. 117 angegebenen Mindestkennwerte für die Schneehaftung als auch die angegebenen Mindestkennwerte für die Eishaftung erreichen



Dabei gilt:

- (a) Mindestgröße der Kennzeichnung: 75 mm breit und 110 mm hoch. Wird die Kennzeichnung in größerem Format gedruckt, müssen die Proportionen der obigen Spezifikationen gewahrt bleiben.
- (b) Hintergrund der Kennzeichnung: 100 % weiß.
- (c) Schrifttypen: Verdana und Calibri.
- (d) Maße und Spezifikationen der Elemente der Kennzeichnung: wie in den Abbildungen unter „Gestaltung der Kennzeichnung“ angegeben.
- (e) CMYK-Farbcodes (Cyan, Magenta, Gelb und Schwarz), die die folgenden Bedingungen erfüllen:
 - Farben des EU-Logos:
 - Hintergrund: 100,80,0,0;
 - Sterne: 0,0,100,0;
 - Farbe des Energie-Logos: 100,80,0,0;
 - QR-Code: 100 % schwarz;
 - Name des Händlers: 100 % schwarz, Verdana fett 7 pt;
 - Modellkennung: 100 % schwarz, Verdana normal 7 pt;
 - Bezeichnung der Reifengröße, Tragfähigkeitskennzahl und Symbol der Geschwindigkeitskategorie: 100 % schwarz, Verdana normal 10 pt;

- Reifenklasse: 100 % schwarz, Verdana normal 7 pt, rechtsbündig;
- Buchstaben der Energieeffizienzskala und der Nasshaftungsskala: 100 % weiß, Calibri fett 19 pt. Buchstaben zentriert auf einer Achse 4,5 mm vom linken Rand der Pfeile;
 - CMYK-Farbcodes der Pfeile für die Buchstaben A bis E der Kraftstoffeffizienzskala:
 - Klasse A: 100,0,100,0;
 - Klasse B: 45,0,100,0;
 - Klasse C: 0,0,100,0;
 - Klasse D: 0,30,100,0;
 - Klasse E: 0,100,100,0;
- CMYK-Farbcodes der Pfeile für die Buchstaben A bis E der Nasshaftungsskala:
 - 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
- Innere Trennlinien: Linienstärke 0,5 pt, Farbe 100 % schwarz;

- Buchstabe der Energieeffizienzklasse: 100 % weiß, Calibri fett 33 pt. Spitzen der Pfeile der Energieeffizienz- und der Nasshaftungsklasse sowie der entsprechenden Pfeile der Skala von A bis E liegen auf einer Linie. Buchstabe der Energieeffizienz- und Nasshaftungsklasse steht in der Mitte des rechteckigen Teils des Pfeils, der 100 % schwarz ist;
- Kraftstoffeffizienz-Piktogramm: 16 mm breit, 14 mm hoch, Linienstärke 1 pt, Farbe 100 % schwarz;
- Nasshaftungs-Piktogramm: 20 mm breit, 14 mm hoch, Linienstärke 1 pt, Farbe 100 % schwarz;
- Piktogramm für externes Rollgeräusch: 24 mm breit, 18 mm hoch, Linienstärke 1 pt, Farbe 100 % schwarz. Dezibelangabe im Lautsprecher: Verdana fett 12 pt, Einheit „dB“ normal 9 pt. Reihe der Geräuschklassen (A bis C) zentriert unter dem Piktogramm; Buchstabe der zutreffenden Geräuschkategorie: Verdana fett 16 pt; sonstige Geräuschklassen-Buchstaben: Verdana normal 10 pt;
- Schnee-Piktogramm: 15 mm breit, 13 mm hoch, Linienstärke 1 pt, Farbe 100 % schwarz;
- Eis-Piktogramm: 15 mm breit, 13 mm hoch, Linienstärke 1 pt, Linienstärke der Schraffur 0,5 pt, Farbe 100 % schwarz;
- Nummer der Verordnung: 100 % schwarz, Verdana normal 6 pt.

GESTRICHEN

*ANHANG IV***Produktdatenblatt**

Die Informationen des Produktdatenblatts von Reifen müssen in der Produktbroschüre oder sonstigen mit dem Reifen bereitgestellten Unterlagen enthalten sein und Folgendes umfassen:

- a) Handelsname oder Handelsmarke des Lieferanten oder des Herstellers, falls dieser nicht zugleich der Lieferant ist;
- b) Reifentypkennung;
- c) Bezeichnung der Reifengröße, Tragfähigkeitskennzahl und Symbol der Geschwindigkeitskategorie, wie in Absatz 2.17 der UNECE-Regelung Nr. 30 für Reifen der Klasse C1 bzw. in Absatz 2.17 der UNECE-Regelung Nr. 54 für Reifen der Klassen C2 und C3 angegeben;
- d) Kraftstoffeffizienzklasse des Reifens gemäß Anhang I;
- e) Nasshaftungsklasse des Reifens gemäß Anhang I;
- f) Klasse des externen Rollgeräuschs und Wert in Dezibel gemäß Anhang I;
- g) Angabe, ob es sich um einen für die Nutzung bei extremen Schneeverhältnissen geeigneten Reifen handelt;
- h) Angabe, ob es sich um einen für die Nutzung bei Eis geeigneten Reifen handelt;
- i) Herstellungsbeginn des Reifentyps (zweistellige Angaben für Woche und Jahr);
- j) Herstellungsende des Reifentyps, sobald bekannt (zweistellige Angaben für Woche und Jahr).

*ANHANG V***Informationen in technischem Werbematerial**

1. Die Informationen des technischen Werbematerials zu Reifen sind in der folgenden Reihenfolge bereitzustellen:
 - a) Kraftstoffeffizienzklasse (Buchstaben „A“ bis „E“);
 - b) Nasshaftungsklasse (Buchstaben „A“ bis „E“);
 - c) Klasse des externen Rollgeräuschs und entsprechender Messwert (dB);
 - d) Angabe, ob es sich um einen für die Nutzung bei Schnee geeigneten Reifen handelt;
 - e) Angabe, ob es sich um einen für die Nutzung bei Eis geeigneten Reifen handelt.
2. Die Angaben gemäß Nummer 1 müssen folgenden Anforderungen entsprechen:
 - a) Sie müssen gut lesbar sein.
 - b) Sie müssen leicht verständlich sein.
 - c) Bestehen für einen bestimmten Reifentyp in Abhängigkeit von der Größe oder anderen Parametern unterschiedliche Einstufungen, so ist die Bandbreite zwischen dem Reifen mit der schlechtesten und dem Reifen mit der besten Einstufung anzugeben.
3. Darüber hinaus müssen Lieferanten auf ihren Websites Folgendes bereitstellen:
 - a) einen Link zu der einschlägigen Website der Kommission zu dieser Verordnung;
 - b) eine Erläuterung der Piktogramme in der Kennzeichnung;
 - c) einen Hinweis darauf, dass die tatsächliche Kraftstoffeinsparung und die Verkehrssicherheit in hohem Maße von der eigenen Fahrweise abhängen, sowie speziell auf folgende Umstände:
 - Der Kraftstoffverbrauch kann durch umweltschonende Fahrweise erheblich reduziert werden.
 - Zur Verbesserung der Nasshaftung und der Kraftstoffeffizienz ist der Reifendruck regelmäßig zu prüfen.
 - Der dem Anhalteweg entsprechende Sicherheitsabstand muss stets streng eingehalten werden.
4. Darüber hinaus müssen Lieferanten und Händler auf ihren Websites Folgendes bereitstellen: gegebenenfalls eine Erklärung mit dem Hinweis, dass Reifen für Eis für Straßenoberflächen mit Eisschicht oder fester Schneedecke ausgelegt sind und nur bei sehr schwierigen Witterungsverhältnissen (z. B. niedrigen Temperaturen) zum Einsatz kommen sollten sowie dass der Einsatz von Reifen für Eis bei weniger schwierigen Witterungsverhältnissen (z. B. Nässe oder wärmeren Temperaturen) insbesondere im Hinblick auf Nasshaftung, Handhabung und Verschleiß zu einer suboptimalen Leistung führen kann.

*ANHANG VI***Laborabgleichverfahren zur Messung des Rollwiderstands****1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN**

Für die Zwecke des Laborabgleichverfahrens zur Messung des Rollwiderstands bezeichnet der Ausdruck

1. „Referenzlabor“ ein Labor, das Teil eines Netzes von Laboratorien ist, deren Namen im *Amtsblatt der Europäischen Union* für die Zwecke des Laborabgleichverfahrens veröffentlicht wurden, und das mit seiner Referenzmaschine die in Abschnitt 3 festgelegte Prüfergebnisgenauigkeit erreichen kann;
2. „Kandidatenlabor“ ein am Laborabgleichverfahren beteiligtes Labor, das kein Referenzlabor ist;
3. „Abgleichreifen“ einen zum Zweck der Durchführung des Laborabgleichverfahrens geprüften Reifen;
4. „Abgleichreifensatz“ einen für den Abgleich einer einzigen Maschine genutzten Satz von fünf oder mehr Abgleichreifen;
5. „zugewiesener Wert“ einen theoretischen Wert des Rollwiderstandsbeiwerts (CR) für einen Abgleichreifen, der von einem theoretischen Labor gemessen wurde, das für das zum Laborabgleichverfahren genutzte Referenzlabornetz repräsentativ ist;
6. „Maschine“ jede für eine bestimmte Messmethode verwendete Reifenprüfspindel. Beispielsweise werden zwei auf derselben Trommel angebrachte Spindeln nicht als eine einzige Maschine betrachtet.

2. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

2.1. Grundsatz

Der in einem Referenzlabor (l) gemessene (m) Rollwiderstandskoeffizient ($CR_{m,l}$) ist auf die zugewiesenen Werte des Referenzlabornetzes abzugleichen.

Der mit einer Maschine in einem Kandidatenlabor (c) gemessene (m) Rollwiderstandskoeffizient $CR_{m,c}$ ist durch ein Referenzlabor des Netzes seiner Wahl abzugleichen.

2.2. Vorschriften zur Reifenauswahl

Für das Abgleichverfahren ist ein Satz von fünf oder mehr Abgleichreifen gemäß den folgenden Kriterien auszuwählen. Es ist ein Satz für Reifen der Klassen C1 und C2 zusammen und ein Satz für Reifen der Klasse C3 auszuwählen.

- a) Der Satz Abgleichreifen ist so auszuwählen, dass die Bandbreite verschiedener CR von Reifen der Klassen C1 und C2 zusammen oder von Reifen der Klasse C3 abgedeckt wird. In jedem Fall muss der Unterschied zwischen dem höchsten CR_m des Reifensatzes und dem niedrigsten CR_m des Reifensatzes vor und nach der Abgleichung mindestens folgenden Werten entsprechen:
 - i) 3 kg/t für Reifen der Klassen C1 und C2 und
 - ii) 2 kg/t für Reifen der Klasse C3.
- b) Der CR_m der Kandidaten- oder Referenzlabore ($CR_{m,c}$ oder $CR_{m,l}$) muss auf der Grundlage der angegebenen CR -Werte eines jeden Abgleichreifens des Satzes gleichmäßig verteilt sein.
- c) Die Tragfähigkeitskennzahlen müssen das Spektrum der zu prüfenden Reifen angemessen abdecken, wobei sicherzustellen ist, dass auch die Werte der Rollwiderstandskraft das Spektrum der zu prüfenden Reifen abdecken.

Jeder Abgleichreifen ist vor der Verwendung zu überprüfen und ist zu ersetzen, wenn

- i) der Zustand des Abgleichreifens ihn für weitere Prüfungen unbrauchbar macht und/oder
- j) nach Bereinigung um eine eventuelle Maschinendrift Abweichungen des $CR_{m,c}$ oder des $CR_{m,l}$ von mehr als 1,5 % gegenüber früheren Messungen bestehen.

2.3. Messmethode

Das Referenzlabor führt an jedem Abgleichreifen vier Messungen gemäß Anhang 6 Absatz 4 der UNECE-Regelung Nr. 117 und deren späteren Änderungen unter den in deren Anhang 6 Absatz 3 angegebenen Bedingungen durch und hält die drei letzten Ergebnisse zur weiteren Analyse fest.

Das Kandidatenlabor führt an jedem Abgleichreifen $n+1$ – mit n laut Abschnitt 5 des vorliegenden Anhangs – Messungen gemäß Anhang 6 Absatz 4 der UNECE-Regelung Nr. 117 und deren späteren Änderungen unter den in deren Anhang 6 Absatz 3 angegebenen Bedingungen durch und hält die letzten n Ergebnisse zur weiteren Analyse fest.

Bei jeder Messung an einem Abgleichreifen ist das Rad mit dem montierten Reifen von der Maschine abzunehmen und das gesamte Prüfverfahren gemäß Anhang 6 Absatz 4 der UNECE-Regelung Nr. 117 und deren späteren Änderungen erneut von Anfang an durchzuführen.

Das Kandidaten- oder Referenzlabor berechnet

- a) den Messwert jedes Abgleichreifens für jede Messung gemäß Anhang 6 Absätze 6.2 und 6.3 der UNECE-Regelung Nr. 117 und deren späteren Änderungen (d. h. berichtigt auf eine Temperatur von 25 °C und einen Trommeldurchmesser von 2 m),
- b) den Mittelwert der drei letzten Messwerte für jeden Abgleichreifen (im Falle von Referenzlaboren) bzw. den Mittelwert der n letzten Messwerte für jeden Abgleichreifen (im Falle von Kandidatenlaboren) sowie
- c) die Standardabweichung (σ_m) wie folgt:

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

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

Dabei gilt:

i ist der Zähler (Wert 1 bis p) der Anzahl der Abgleichreifen,

j ist der Zähler (Wert 2 bis n+1) der n letzten Wiederholungen jeder Messung für einen bestimmten Abgleichreifen,

n+1 ist die Anzahl der Wiederholungen von Reifenmessungen ($n \geq 4$), (n+1=4 im Falle von Referenzlaboren und $n+1 \geq 4$ im Falle von Kandidatenlaboren);

p ist die Anzahl der Abgleichreifen ($p \geq 5$).

2.4. Für die Berechnungen und Ergebnisse zu verwendende Datenformate

- Die um Trommeldurchmesser und Temperatur berichtigten CR-Messwerte sind auf zwei Dezimalstellen zu runden.
- Daraufhin werden die Berechnungen mit sämtlichen Ziffern vorgenommen: Es erfolgen keine weiteren Rundungen, außer bei den abschließenden Abgleich-Gleichungen.
- Alle Werte für die Standardabweichung sind auf drei Dezimalstellen anzugeben.
- Alle CR-Werte sind auf zwei Dezimalstellen anzugeben.
- Alle Abgleichkoeffizienten (A_{1i} , B_{1i} , A_{2c} und B_{2c}) sind auf vier Dezimalstellen zu runden und anzugeben.

3. VORSCHRIFTEN FÜR REFERENZLABORE UND DIE ERMITTLUNG DER ZUGEWIESENEN WERTE

Die zugewiesenen Werte jedes Abgleichreifens werden von einem Netz von Referenzlaboren ermittelt. Alle zwei Jahre überprüft das Netz die Stabilität und Gültigkeit der zugewiesenen Werte.

Jedes an dem Netz beteiligte Referenzlabor muss den Spezifikationen von Anhang 6 der UNECE-Regelung Nr. 117 und deren späteren Änderungen entsprechen und folgende Standardabweichung (σ_m) einhalten:

- a) maximal 0,05 kg/t bei Reifen der Klassen C1 und C2 und
- b) maximal 0,05 kg/t bei Reifen der Klasse C3.

Der Abgleichreifensatz gemäß der Spezifikation in Abschnitt 2.2 wird gemäß Abschnitt 2.3 von jedem Referenzlabor des Netzes Messungen unterzogen.

Der zugewiesene Wert jedes Abgleichreifens ist der Durchschnitt der von den Referenzlaboren des Netzes für diesen Abgleichreifen angegebenen Messwerte.

4. VERFAHREN FÜR DEN ABGLEICH EINES REFERENZLABORS AUF DIE ZUGEWIESENEN WERTE

Jedes Referenzlabor (*l*) gleicht sich auf jeden neuen Satz zugewiesener Werte sowie nach jeder bedeutenden Änderung an der Maschine oder jeglicher Drift in den Überwachungsdaten des Kontrollreifens der Maschine ab.

Bei der Abgleichung ist für alle einzelnen Daten eine lineare Regressionstechnik anzuwenden. Die Regressionskoeffizienten $A1_l$ und $B1_l$ sind wie folgt zu berechnen:

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

Dabei gilt:

CR ist der zugewiesene Wert des Rollwiderstandsbeiwerts;

$CR_{m,l}$ ist der vom Referenzlabor (*l*) gemessene einzelne Wert des Rollwiderstandsbeiwerts (einschließlich der Korrekturen von Temperatur und Trommeldurchmesser).

5. VORSCHRIFTEN FÜR KANDIDATENLABORE

Kandidatenlabore wiederholen das Abgleichverfahren für jede Maschine mindestens einmal alle zwei Jahre und nach jeder bedeutenden Änderung an der Maschine oder jeglicher Drift in den Überwachungsdaten des Kontrollreifens der Maschine.

Ein gemeinsamer Satz von fünf verschiedenen Reifen gemäß der Spezifikation in Abschnitt 2.2 wird gemäß Abschnitt 2.3 zunächst vom Kandidatenlabor und später von einem Referenzlabor Messungen unterzogen. Auf Ersuchen des Kandidatenlabors können mehr als fünf Abgleichreifen geprüft werden.

Der Abgleichreifensatz wird dem ausgewählten Referenzlabor vom Kandidatenlabor bereitgestellt.

Das Kandidatenlabor (*c*) muss den Spezifikationen von Anhang 6 der UNECE-Regelung Nr. 117 und deren späteren Änderungen entsprechen und vorzugsweise folgende Standardabweichungen (σ_m) einhalten:

- a) maximal 0.075 kg/t bei Reifen der Klassen C1 und C2 und
- b) maximal 0,06 kg/t bei Reifen der Klasse C3.

Überschreitet die Standardabweichung (σ_m) des Kandidatenlabors bei vier Messungen, von denen die letzten drei für die Berechnungen genutzt werden, diese Werte, so ist die Anzahl $n+1$ der Wiederholungen der Messung für den gesamten Posten nach folgender Formel zu erhöhen:

$n+1 = 1 + (\sigma_m/\gamma)^2$, aufgerundet auf die nächsthöhere ganze Zahl.

Dabei gilt:

$\gamma = 0,043$ kg/t für Reifen der Klassen C1 und C2

$\gamma = 0,035$ kg/t für Reifen der Klasse C3.

6. VERFAHREN FÜR DEN ABGLEICH EINES KANDIDATENLABORS

Ein Referenzlabor (l) des Netzes berechnet die lineare Regressionsfunktion für alle einzelnen Daten des Kandidatenlabors (c). Die Regressionskoeffizienten $A2_c$ und $B2_c$ sind wie folgt zu berechnen:

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

Dabei gilt:

$CR_{m,l}$ ist der vom Referenzlabor (l) gemessene einzelne Wert des Rollwiderstandsbeiwerts (einschließlich der Korrekturen von Temperatur und Trommeldurchmesser).

$CR_{m,c}$ ist der vom Kandidatenlabor (c) gemessene einzelne Wert des Rollwiderstandsbeiwerts (einschließlich der Korrekturen von Temperatur und Trommeldurchmesser).

Liegt der Determinationskoeffizient R^2 unter 0,97, so wird das Kandidatenlabor nicht abgeglichen.

Der abgeglichene CR der vom Kandidatenlabor geprüften Reifen ist wie folgt zu berechnen:

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

*ANHANG VII***Überprüfungsverfahren**

Die Übereinstimmung der Angaben zur Kraftstoffeffizienz- und Nasshaftungsklasse und der Klasse für das externe Rollgeräusch sowie der angegebenen Werte und zusätzlicher Informationen über Eigenschaften in der Kennzeichnung mit dieser Verordnung ist für jeden Reifentyp oder jede vom Lieferanten bestimmte Reifengruppe nach einem der folgenden Verfahren zu überprüfen:

1. Zunächst wird ein einzelner Reifen oder Reifensatz geprüft.
 - a. Entsprechen die gemessenen Werte den angegebenen Klassen oder dem angegebenen Wert für das externe Rollgeräusch innerhalb der in Tabelle 1 festgelegten Toleranzen, so gilt die Prüfung als bestanden.
 - b. Entsprechen die gemessenen Werte nicht den angegebenen Klassen oder dem angegebenen Wert für das externe Rollgeräusch innerhalb des in Tabelle 1 festgelegten Bereichs, werden drei weitere Reifen oder Reifensätze geprüft. Die Übereinstimmung mit den angegebenen Informationen innerhalb des in Tabelle 1 festgelegten Bereichs wird anhand des Durchschnitts der bei den drei geprüften Reifen oder Reifensätzen ermittelten Werte beurteilt.
2. Wenn die angegebenen Klassen oder Messwerte auf die Ergebnisse der Typgenehmigungsprüfung nach der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 oder der UNECE-Regelung Nr. 117 und deren späteren Änderungen zurückgehen, können die Mitgliedstaaten Messdaten aus gemäß dem mit der Verordnung (EU) 2018/858 eingeführten Typgenehmigungsverfahren durchgeführten Überprüfungen der Konformität der Reifenproduktion verwenden.

Bei der Bewertung der Messdaten aus Überprüfungen der Konformität der Produktion sind die in Tabelle 1 festgelegten Prüftoleranzen zu berücksichtigen.

Tabelle 1

Gemessener Parameter	Prüftoleranzen
Rollwiderstandsbeiwert (Kraftstoffeffizienz)	Der abgeglichene Messwert darf die Obergrenze (den höchsten <i>CR</i>) der angegebenen Klasse nicht um mehr als 0,3 kg/1 000 kg übersteigen.
Externes Rollgeräusch	Der Messwert darf den angegebenen Wert von <i>N</i> nicht um mehr als 1 dB(A) übersteigen.
Nasshaftungseigenschaften	Der Messwert <i>G(T)</i> darf die Untergrenze (den niedrigsten Wert von <i>G</i>) der angegebenen Klasse nicht unterschreiten.
Schneehaftungseigenschaften	Der Messwert darf den Mindestkennwert für Schneehaftungseigenschaften nicht
Eishaftungseigenschaften	Der Messwert darf den Mindestkennwert für Eishaftungseigenschaften nicht unterschreiten.

Informationen, die vom *Lieferanten* in die Produktdatenbank einzugeben sind

1. Informationen, die in den öffentlich zugänglichen Teil der Datenbank einzugeben sind:

- a) Name oder Handelsmarke, Anschrift, Kontaktdaten und sonstige Angaben zur rechtlichen Identifizierung des Lieferanten;
- b) Reifentypkennung;
- c) Kennzeichnung in elektronischem Format;
- d) Klasse(n) und andere Parameter der Kennzeichnung;
- e) Parameter des Produktdatenblatts in elektronischem Format.

2. Informationen, die in den Konformitätsteil der Datenbank einzugeben sind:

- a) Reifentypkennung aller gleichwertigen Reifentypen, die bereits in Verkehr gebracht wurden;
- b) eine allgemeine, für eine eindeutige und unmittelbare Identifizierung ausreichende Beschreibung des Reifentyps einschließlich seiner Abmessungen, Tragfähigkeitskennzahl und Geschwindigkeitskategorie;
- c) Protokolle der Prüfung, Klassifizierung und Messung von Reifenparametern gemäß Anhang I;
- d) besondere Vorkehrungen, die gegebenenfalls bei Montage, Installation, Wartung oder Test des Reifentyps zu treffen sind;
- e) gegebenenfalls die gemessenen technischen Parameter des Reifentyps;
- f) die mit den gemessenen Parametern durchgeführten Berechnungen.

ANHANG VIIIEntsprechungstabelle²⁰

Verordnung (EG) Nr. 1222/2009	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1
Artikel 1 Absatz 2	Artikel 1 Absatz 2
Artikel 2 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1
Artikel 2 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2
Artikel 3 Absatz 1	Artikel 3 Absatz 1
Artikel 3 Absatz 2	Artikel 3 Absatz 2
–	Artikel 3 Absatz 3
Artikel 3 Absatz 3	Artikel 3 Absatz 4
Artikel 3 Absatz 4	Artikel 3 Absatz 5
–	Artikel 3 Absatz 6
Artikel 3 Absatz 5	Artikel 3 Absatz 7
–	Artikel 3 Absatz 8
–	Artikel 3 Absatz 9
Artikel 3 Absatz 6	Artikel 3 Absatz 10
Artikel 3 Absatz 7	Artikel 3 Absatz 11
Artikel 3 Absatz 8	Artikel 3 Absatz 12

²⁰ Im Zuge der Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen anzupassen.

Artikel 3 Absatz 9	Artikel 3 Absatz 13
Artikel 3 Absatz 10	Artikel 3 Absatz 14
Artikel 3 Absatz 11	Artikel 3 Absatz 15
–	Artikel 3 Absatz 16
Artikel 3 Absatz 12	Artikel 3 Absatz 17
Artikel 3 Absatz 13	Artikel 3 Absatz 18
–	Artikel 3 Absatz 19
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 4 Absatz 1	Artikel 4 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 4 Absatz 2	–
–	Artikel 4 Absatz 2
–	Artikel 4 Absatz 3
Artikel 4 Absatz 3	Artikel 4 Absatz 4
Artikel 4 Absatz 4	Artikel 4 Absatz 6
–	Artikel 4 Absatz 5
–	Artikel 4 Absatz 6
–	Artikel 4 Absatz 7
–	Artikel 4 Absatz 8

–	Artikel 4 Absatz 9
–	Artikel 5
Artikel 5	Artikel 6
Artikel 5 Absatz 1	Artikel 6 Absatz 1
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b
–	Artikel 6 Absatz 2
–	Artikel 6 Absatz 3
Artikel 5 Absatz 2	Artikel 6 Absatz 4
Artikel 5 Absatz 3	–
–	Artikel 6 Absatz 5
–	Artikel 6 Absatz 6
–	Artikel 6 Absatz 7
Artikel 6	Artikel 7
Artikel 7	Artikel 8
Artikel 8	Artikel 9
Artikel 9 Absatz 1	Artikel 10 Absatz 1
Artikel 9 Absatz 2	–
Artikel 10	Artikel 10 Absatz 2
Artikel 11	Artikel 12

–	Artikel 12 Buchstabe a
–	Artikel 12 Buchstabe b
–	Artikel 12 Buchstabe c
Artikel 11 Buchstabe a	–
Artikel 11 Buchstabe b	–
Artikel 11 Buchstabe c	Artikel 12 Buchstabe d
Artikel 12	Artikel 11
–	Artikel 11 Absatz 1
–	Artikel 11 Absatz 2
–	Artikel 11 Absatz 3
–	Artikel 13
Artikel 13	–
Artikel 14	–
–	Artikel 14
Artikel 15	–
–	Artikel 15
–	Artikel 16
Artikel 16	Artikel 17