



Bryssel den 6 december 2019
(OR. en)

14640/19

**Interinstitutionellt ärende:
2018/0148(COD)**

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

I/A-PUNKTSNOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper I)/rådet
Komm. dok. nr:	9185/18 + ADD 1
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om märkning av däck med avseende på drivmedelseffektivitet och andra [] parametrar, om ändring av förordning (EU) 2017/1369 samt om upphävande av förordning (EG) nr 1222/2009 – Politisk överenskommelse

1. Kommissionen antog det ovannämnda förslaget den 17 maj 2018, som en del av det bredare åtgärds paketet om koldioxidsnåla transporter. Förslaget, som innebär att förordning (EG) nr 1222/2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar¹ ska upphävas, har som mål att förtydliga och utvidga tillämpningsområdet för det nuvarande regelverket.
2. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén hördes, men endast det förstnämnda organet avgav ett yttrande, vilket skedde den 17 oktober 2018.

¹ EUT L 342, 22.12.2009, s. 46.

3. Europaparlamentet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen den 26 mars 2019². Ståndpunkten bekräftades därefter av det nyvalda parlamentet, och Henna Virkkunen (EPP – FI) utsågs till föredragande.
4. Efter diskussionerna i arbetsgruppen för energi nådde rådet en allmän riktlinje den 4 mars 2019³.
5. Förhandlingarna med Europaparlamentet inleddes den 10 oktober 2019. Vid det andra och sista informella trepartsmötet om det ovannämnda förslaget den 13 november 2019 nåddes en preliminär överenskommelse med Europaparlamentet.
6. Den 22 november 2019 analyserade Coreper I den preliminära kompromisstexten inför en överenskommelse⁴.
7. Den 4 december 2019 meddelade ordföranden för Europaparlamentets utskott för industrifrågor, forskning och energi i en skrivelse⁵ till ordföranden i Coreper I att han, med förbehåll för juristlingvisternas granskning, skulle rekommendera plenarförsamlingen att godkänna rådets ståndpunkt utan ändringar vid andra behandlingen, om rådet antar sin ståndpunkt vid första behandlingen i enlighet med den till skrivelsen bifogade texten.
8. Europaparlamentets kompromisstext är identisk med den kompromisstext som Coreper I analyserade den 22 november 2019 och har översänts i form av dokumenten 14152/19 och 14152/19 COR 1.

² Dokument T8-0230/2019.

³ Se dokument 6695/19.

⁴ Se dokumenten 14152/19 och 14152/19 COR 1.

⁵ Se D (2019) 43576.

9. Coreper I uppmanas därför att

- godkänna kompromisstexten från Europaparlamentet, och
- rekommendera rådet att som en A-punkt på dagordningen vid ett kommande möte bekräfta den politiska överenskommelsen enligt den bifogade renskrivna versionen⁶.

Efter denna etapp kommer rådets ståndpunkt att antas formellt, så snart juristlingvisternas granskning av texten har avslutats.

⁶ Anm.: I syfte att säkerställa enhetlighet mellan alla språkversioner har – vid behov – romerska siffror i enlighet med motsvarande förklaringar lagts till i bilderna i bilaga II (dvs. på sidorna 40–43).

Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om märkning av däck med avseende på drivmedelseffektivitet och andra parametrar, om ändring av förordning (EU) 2017/1369 samt om upphävande av förordning (EG) nr 1222/2009

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 114 och 194.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Unionen är fast besluten att bygga en energiunion med en framåtblickande klimatpolitik. Drivmedelseffektivitet är ett centralt inslag i unionens ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030 och mycket viktig för att minska energibehovet.
- (2) Kommissionen har granskat³ effektiviteten i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1222/2009⁴ och konstaterat att bestämmelserna i förordningen behöver uppdateras för att göra den effektivare.

¹ EUT C [...], [...], s. [...].

² EUT C [...], [...], s. [...].

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1222/2009 av den 25 november 2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar (EUT L 342, 22.12.2009, s. 46).

- (3) Det är lämpligt att ersätta förordning (EG) nr 1222/2009 med en ny förordning som innehåller de ändringar som gjordes 2011 och som ändrar och förbättrar vissa av bestämmelserna i förordning (EG) nr 1222/2009 för att förtydliga och uppdatera innehållet i dessa bestämmelser, med beaktande av de tekniska framsteg som gjorts på däckområdet under de senaste åren.
- (4) Transportsektorn står för en tredjedel av unionens energiförbrukning. Vägtransporter stod 2015 för ungefär 22 % av unionens totala utsläpp av växthusgaser. Däcken står, framför allt på grund av sitt rullmotstånd, för 20–30 % av fordonens drivmedelsförbrukning. Detta betyder att minskat rullmotstånd kan bidra avsevärt till drivmedelseffektivare vägtransporter och därmed till minskade utsläpp av växthusgaser och till utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn.
- (4a) För att möta utmaningen att minska koldioxidutsläppen från vägtransporter är det lämpligt att medlemsstaterna, i samarbete med kommissionen, ger incitament till utveckling av en ny teknisk process för drivmedelseffektiva och säkra C1-, C2- och C3-däck.
- (5) Däck kännetecknas av ett antal parametrar som hör ihop med varandra. Om en enskild parameter som exempelvis rullmotståndet förbättras, kan detta negativt påverka andra [...] parametrar såsom väggreppet på vått underlag samtidigt som ett förbättrat väggrepp på vått underlag negativt kan påverka det externa däck- och vägbanebullret. Däcktillverkarna bör uppmuntras att optimera alla parametrar till nivåer som ligger över uppnådda standarder.

- (6) Drivmedelseffektiva däck kan vara kostnadseffektiva, eftersom den minskade drivmedelsförbrukningen mer än väl kompenserar dessa däckes högre inköpspris på grund av högre produktionskostnader.
- (7) I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009⁵ fastställs minimikrav för rullmotstånd för däck. Den tekniska utvecklingen gör det möjligt att minska energiförlusterna på grund av däckens rullmotstånd betydligt mer än dessa minimikrav. För att minska vägtrafikens miljöeffekter är det därför lämpligt att uppdatera bestämmelserna om däckmärkning för att uppmuntra slutanvändarna att köpa mer drivmedelseffektiva däck genom att förse dem med uppdaterad harmoniserad information om den parametern.
- (7a) Bättre märkning av däck kommer att göra det möjligt för konsumenterna att få mer relevant och jämförbar information om drivmedelseffektivitet, säkerhet och buller och att fatta kostnadseffektiva och miljövänliga köpbeslut när de köper nya däck.
- (8) Trafikbuller är en betydande olägenhet som även har skadlig inverkan på hälsan. I förordning (EG) nr 661/2009 fastställs minimikrav för externt däck- och vägbanebuller. Den tekniska utvecklingen gör det möjligt att minska det externa däck- och vägbanebullret betydligt mer än enligt dessa minimikrav. För att minska trafikbullret från vägtransporter är det därför lämpligt att uppdatera bestämmelserna om däckmärkning för att uppmuntra slutanvändarna att köpa däck som ger upphov till mindre externt däck- och vägbanebuller genom att förse dem med harmoniserad information om den parametern.

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 200, 31.7.2009, s. 1).

- (9) Tillhandahållandet av harmoniserad information om externt däck- och vägbanebuller underlättar också genomförandet av åtgärder för att begränsa trafikbuller och bidrar till ökad medvetenhet om vilken effekt däck har på trafikbullret inom ramen för Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG⁶.
- (10) I förordning (EG) nr 661/2009 fastställs även minimikrav för däck vad gäller väggrepp på vått underlag. Den tekniska utvecklingen gör det möjligt att förbättra väggreppet på vått underlag betydligt mer än minimikraven, och därmed att förkorta bromssträckorna på vått underlag. För att förbättra trafiksäkerheten är det därför lämpligt att uppdatera bestämmelserna om däkmärkning för att uppmuntra slutanvändarna att köpa däck med bättre väggrepp på vått underlag genom att förse dem med harmoniserad information om den parametern.
- (11) För att säkerställa överensstämmelse med det internationella ramverket, hänvisar förordning (EG) nr 661/2009 till Unece-föreskrifter nr 117⁷, som anger relevanta mätmetoder för rullmotstånd, externt däck- och vägbanebuller och väggrepp vid vått underlag och på snö.

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller (EGT L 189, 18.7.2002, s. 12).

⁷ EUT L 307, 23.11.2011, s. 3.

- (12) Information om prestanda hos däck som är utformade speciellt för användning på svåra is- och snöunderlag bör anges på etiketten.

Informationen om snöprestanda bör grunda sig på Unece-föreskrifter nr 117, och den symbol för alpint väglag som ingår i dessa föreskrifter bör anges på etiketten till ett däck som uppfyller de minimivärden för snöindex som anges i dessa föreskrifter.

Informationen om egenskaperna på is bör grunda sig på ISO-standard 19447, så snart denna standard har antagits formellt, och ispiktogrammet bör anges på etiketten till ett däck som uppfyller de minimivärden för indexet för väggrepp på is som anges i denna standard. Till dess att ISO-standard 19447 har antagits bör egenskaperna på is bedömas med hjälp av tillförlitliga, exakta och reproducerbara metoder som tar hänsyn till allmänt vedertagen bästa praxis. På ett däck som uppfyller minimistandarderna för egenskaperna på is bör det ispiktogram som anges i bilaga I visas.

- (13) Däckens nötning vid användning ger upphov till betydande utsläpp av mikroplaster, som är skadliga för miljön och för människors hälsa, och i kommissionens meddelande En europeisk strategi för plast i en cirkulär ekonomi⁸ framhålls därför behovet av att hantera oavsiktliga utsläpp av mikroplaster från däck, bland annat genom åtgärder som märkning av och minimikrav för däck. Däckens nötning har ett samband med begreppet körsträcka, dvs. det antal kilometer ett däck kommer att hålla innan det måste bytas ut på grund av slitbaneslitage. Förutom nötning och slitbaneslitage beror ett däckes livslängd på en rad faktorer, såsom däckets slitstyrka, inklusive dess sammansättning, slitbanemönster och struktur, vägförhållanden, underhåll, däcktryck och körbeteende.

⁸ COM(2018) 28 final.

- (13a) En lämplig provningsmetod för att mäta däckens nötning och körsträcka saknas dock för närvarande. Kommissionen bör därför ge i uppdrag att utveckla en sådan metod, med fullt beaktande av de senaste versionerna av alla internationellt utvecklade eller föreslagna standarder eller föreskrifter, samt det arbete som utförs av industrin.
- (14) Regummerade däck utgör en stor del av däckmarknaden för tunga fordon. Regummerade däck förlänger däckens livslängd och bidrar till målen för den cirkulära ekonomin, exempelvis minskade avfallsmängder. Det skulle ge stora energibesparingar om man tillämpade märkningskrav för regummerade däck. Eftersom en lämplig provningsmetod för att mäta regummerade däckers prestanda emellertid saknas, bör denna förordning föreskriva att en sådan inkluderas i framtiden.
- (15) Mer än 85 % av konsumenterna i unionen uppfattar energietiketten enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/1369⁹, som rankar produkters energiförbrukning på en skala från ”A” till ”G”, som ett tydligt och transparent informationsverktyg, och den har visat sig fungera väl när det gäller att främja effektivare produkter. Däcketiketten bör i största möjliga utsträckning ha samma utformning, samtidigt som man erkänner särdragen hos däckparametrarna.
- (16) Det faktum att jämförbar information om däckparametrar tillhandahålls i form av en standardiserad däcketikett kommer sannolikt att påverka slutanvändarnas inköpsbeslut på ett sätt som gynnar säkrare, tystare och mer drivmedelseffektiva däck med lång livslängd. Detta kommer i sin tur förmodligen att stimulera däcktillverkarna att optimera däckparametrarna, vilket skulle bana vägen för en mer hållbar konsumtion och produktion av däck.

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/1369 av den 4 juli 2017 om fastställande av en ram för energimärkning och om upphävande av direktiv 2010/30/EU (EUT L 198, 28.7.2017, s. 1).

- (17) Slutanvändarna, inklusive köpare av ersättningsdäck, köpare av däck monterade på nya bilar samt ansvariga för fordonsparker och transportföretag, har ett sakligt behov av mer information om däckens drivmedelseffektivitet och andra parametrar, eftersom de inte kan jämföra parametrarna för olika däckmärken på ett enkelt sätt om det saknas märkning och ett harmoniserat provningssystem. Det är därför lämpligt att kräva att alla däck som levereras med fordon ska vara märkta.
- (18) För närvarande krävs etiketter för däck till personbilar (C1-däck) och lätta lastbilar (C2-däck), men inte till tunga fordon (C3-däck). C3-däck förbrukar mer drivmedel och körs fler kilometer per år än C1- och C2-däck. Därför är potentialen att minska drivmedelsförbrukningen och utsläppen av växthusgaser från tunga fordon betydande. C3-däck bör därför omfattas av denna förordning.
- (19) Att låta C3-däck fullt ut omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning ligger också i linje med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning¹⁰, och med Europaparlamentets och rådets förordning .../... om fastställande av utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon¹¹.
- (20) Många slutanvändare köper däck utan att faktiskt först ha sett däcket och kan därför inte heller se etiketten som är fäst på det. I sådana situationer bör etiketten visas för slutanvändaren innan köpbeslutet fattas. En märkning av däck som visas på försäljningsstället och i tekniskt reklammaterial bör säkerställa att både distributörer och potentiella slutanvändare får harmoniserad information om relevanta däckparametrar vid den tidpunkt och på den plats där beslut om inköpet fattas.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni 2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (EUT L 173, 9.7.2018, s.1).

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning .../... om fastställande av utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon och om ändring av förordning (EG) nr 595/2009 (EUT L ...).

- (21) En del slutanvändare fattar beslut om köp av däck innan de kommer till försäljningsstället eller köper däck via postorder eller internet. För att säkerställa att även dessa slutanvändare ska kunna fatta ett väl underbyggt beslut på grundval av harmoniserad information om bland annat däckens drivmedelseffektivitet, väggrepp på vått underlag och externt däck- och vägbanebuller bör däcketiketten ingå i allt tekniskt reklammaterial och i alla visuella annonser för specifika däcktyper, också i sådant material som tillhandahålls via internet. Om visuella annonser avser en däckfamilj och inte endast en specifik däcktyp måste inte däcketiketten visas.
- (22) Potentiella slutanvändare bör få information som förklarar däcketikettens samtliga delar och deras betydelse. Denna information bör finnas i allt tekniskt reklammaterial, exempelvis på leverantörernas webbplatser, dock ej i visuella annonser. Tekniskt reklammaterial bör inte tolkas som att det inbegriper annonsering via affischtavlor, tidningar, tidskrifter eller radio- eller tv-sändningar.

(22a) Eftersom en allt större andel däck säljs via försäljningsplattformar på internet snarare än direkt av leverantörer, bör värdtjänstleverantören se till att det är möjligt att visa den etikett som tillhandahållits av leverantören i direkt anslutning till priset. Denna bör informera distributören om den skyldigheten, men inte vara ansvarig för de tillhandahållna etiketternas och produktinformationsbladens riktighet eller innehåll. De skyldigheter som åläggs värdtjänstleverantörer enligt denna förordning bör begränsas till vad som är rimligt och bör inte innebära en allmän skyldighet att övervaka den information de lagrar eller att aktivt efterforska fakta eller omständigheter som kan tyda på verksamhet som inte uppfyller kraven i denna förordning. I enlighet med artikel 14.1 i direktiv 2000/31/EG om elektronisk handel bör dock värdtjänstleverantörer, om de önskar utnyttja det undantag från ansvar som ingår i den bestämmelsen, handla utan dröjsmål för att avlägsna eller göra oåtkomlig den information som de lagrar på begäran av sina tjänstemottagare och som inte uppfyller kraven i denna förordning (såsom kraven avseende fall där etiketten eller produktinformationsbladet saknas, inte är komplett eller innehåller oriktigheter) så snart de fått kännedom om förekomsten av sådan information eller, beträffande skadeståndsanspråk, blir medvetna om sådan information, till exempel genom specifik information som tillhandahållits av en marknadskontrollmyndighet. En leverantör som säljer direkt till slutanvändare på en egen webbplats omfattas av distributörsskyldigheterna vid distansförsäljning.

- (23) Drivmedelseffektivitet, förbättrat väggrepp på vått underlag, externt däck- och vägbanebuller och andra parametrar bör mätas i enlighet med tillförlitliga, exakta och reproducerbara metoder som tar hänsyn till allmänt vedertagen bästa praxis för mät- [...] och beräkningsmetoder. Så långt det är möjligt bör dessa metoder återspegla genomsnittskonsumentens körmönster och vara gedigna för att avskräcka försök till både avsiktligt och oavsiktligt kringgående. Däcketiketterna bör återspegla jämförbara prestanda vid faktisk användning av däck, inom ramen för begränsningar som uppstår på grund av behovet av tillförlitlig, exakt och reproducerbar laboratorieprovning, så att slutanvändare kan jämföra olika däck och begränsa tillverkarnas provningskostnader.
- (23a) Nationella myndigheter, så som de definieras i artikel 3.37 i förordning (EU) 2018/858, bör, om de har tillräckliga skäl att anta att en leverantör inte har säkerställt etikettens riktighet och i syfte att öka konsumenternas förtroende, kontrollera att klasserna för rullmotstånd, väggrepp på vått underlag och externt däck- och vägbanebuller på etiketten, samt bilderna avseende andra parametrar, motsvarar den dokumentation som tillhandahållits av leverantören på grundval av provningsresultat och beräkningar. Sådana kontroller kan äga rum under typgodkännandeförfarandet och kräver inte nödvändigtvis fysisk provning av däck.
- (24) Att leverantörer, grossister, återförsäljare och andra distributörer efterlever bestämmelserna om däckmärkning är av grundläggande betydelse för att säkerställa lika villkor i unionen. Medlemsstaterna bör därför övervaka efterlevnaden genom marknadskontroller och regelbundna efterhandskontroller i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020¹².

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011 (EUT L 169, 25.6.2019, s 1).

- (25) För att underlätta kontrollen av efterlevnaden, tillhandahålla ett användbart verktyg för slutanvändare och tillåta alternativa sätt för distributörer att erhålla produktinformationsblad, bör däck ingå i den produktdata som upprättats genom förordning (EU) 2017/1369. Den förordningen bör därför ändras i enlighet med detta.
- (26) Utan att det påverkar medlemsstaternas marknadskontrollskyldigheter eller leverantörernas skyldighet att kontrollera produkternas överensstämmelse, bör leverantörerna göra nödvändiga uppgifter om sina produkters överensstämmelse elektroniskt tillgängliga i produktdata.

De uppgifter som är relevanta för konsumenter och distributörer bör göras allmänt tillgängliga i produktdata:s offentliga del. Dessa uppgifter bör göras tillgängliga som öppna data, så att de som utvecklar mobilapplikationer och andra jämförelseverktyg kan använda dem. Okomplicerad, direkt åtkomst till produktdata:s offentliga del bör underlättas med hjälp av användarorienterade verktyg, t.ex. en dynamisk quick response-kod (qr-kod) på den tryckta etiketten.

- (26a) Produktdata:s efterlevnadsdel bör omfattas av stränga dataskyddsregler. De nödvändiga specifika delarna av den tekniska dokumentationen i efterlevnadsdelen bör göras tillgängliga både för marknadskontrollmyndigheterna och för kommissionen. I fall då vissa tekniska uppgifter är så känsliga att det skulle vara olämpligt att inkludera dem i kategorin teknisk dokumentation, bör marknadskontrollmyndigheterna behålla befogenheten att vid behov få tillgång till uppgifterna i enlighet med leverantörernas skyldighet att samarbeta eller genom att leverantörerna på frivillig basis överför ytterligare delar av den tekniska dokumentationen till produktdata.

- (27) För att slutanvändarna ska kunna lita på däcketiketten, bör inte etiketter som liknar däcketiketten tillåtas. Av samma anledning bör det dessutom inte vara tillåtet med etiketter, märken, symboler eller påskrifter som lätt kan vilseleda slutanvändarna eller göra dem osäkra på vilka parametrar som omfattas av däcketiketten.
- (28) Sanktioner för överträdelser av denna förordning samt de delegerade akter som antas enligt denna förordning bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.
- (29) I syfte att främja energieffektivitet, begränsning av klimatförändringen, trafiksäkerhet och miljöskydd bör medlemsstaterna ha möjlighet att skapa incitament för användningen av energieffektiva och säkra däck. Det står medlemsstaterna fritt att besluta om utformningen av sådana incitament. Incitamenten bör vara förenliga med unionens regler om statligt stöd och bör inte utgöra obefogade marknadshinder. Denna förordning föregriper inte utgången av eventuella förfaranden om statligt stöd som kan komma att inledas enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) avseende sådana incitament.
- (30) I syfte att ändra däcketikettens innehåll och utformning, införa krav avseende regummerade däck, nötning och körsträcka samt anpassa bilagorna till den tekniska utvecklingen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning¹³. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter bör Europaparlamentet och rådet erhålla alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter bör ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

¹³ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

(30a) Så snart en tillförlitlig, exakt och reproducerbar metod för provning och mätning av körsträcka och nötning är tillgänglig bör kommissionen bedöma huruvida det är genomförbart att på däcketiketten även ange information om körsträcka och nötning. När kommissionen lägger fram en delegerad akt i syfte att inkludera körsträcka och nötning bör den beakta denna bedömning och bedriva ett nära samarbete med industrin, relevanta standardiseringsorganisationer, såsom CEN, Unece eller ISO, och företrädare för andra intressegrupper när det gäller utvecklingen av lämpliga provningsmetoder.

Informationen om körsträcka och nötning bör vara entydig och bör inte totalt sett göra att etiketten framstår som mindre tydlig och ändamålsenlig för slutanvändarna. Denna information skulle också göra det möjligt för konsumenterna att göra ett välgrundat val avseende däck, livslängd och oavsiktliga utsläpp av mikroplaster, vilket skulle bidra till att skydda miljön och samtidigt göra det möjligt för dem att bilda sig en uppfattning om däckens driftskostnader över en längre period.

(31) Däck som släppts ut på marknaden före dagen för tillämpning av kraven i denna förordning bör inte behöva märkas om.

(32a) Etikettens storlek bör vara samma som den som anges i förordning (EG) nr 1222/2009. Uppgifter om väggrepp på snö och is samt QR-koden bör anges på etiketten.

(33) Kommissionen bör utvärdera denna förordning. I enlighet med punkt 22 i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning bör denna utvärdering baseras på effektivitet, ändamålsenlighet, relevans, konsekvens och mervärde och ligga till grund för konsekvensbedömningar av olika alternativ för vidare åtgärder.

(34) Eftersom måle[...]t för denna förordning, nämligen att göra vägtransporterna säkrare och ekonomiskt och miljömässigt effektivare genom att informera slutanvändarna så att de kan välja mer drivmedelseffektiva, säkrare och tystare däck, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, eftersom detta kräver harmoniserad information till slutanvändare, utan snarare, på grund av att det behövs en harmoniserad rättslig ram och lika villkor för tillverkare, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. En förordning är fortsatt det lämpliga rättsliga instrumentet, eftersom en förordning fastställer tydliga och detaljerade regler som utesluter olikartat införlivande av medlemsstaterna och därigenom säkerställer en högre grad av harmonisering i hela unionen. Ett harmoniserat regelverk på unionsnivå snarare än på medlemsstatsnivå minskar leverantörernas kostnader, säkerställer lika villkor och säkerställer den fria rörligheten för varor på den inre marknaden. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

(35) Förordning (EG) nr 1222/2009 bör därför upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

1. Denna förordning syftar till att göra vägtransporterna säkrare och ekonomiskt och miljömässigt effektivare samt bättre för hälsan, genom att främja drivmedelseffektiva och säkra däck med lågt externt däck- och vägbanebuller och med lång livslängd.
2. Genom denna förordning fastställs en ram för tillhandahållande av harmoniserad information om däckparametrar genom märkning, så att slutanvändarna kan göra välgrundade däckköp.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på C1-, C2- och C3-däck som släpps ut på marknaden.

Kraven avseende regummerade däck ska tillämpas så snart en lämplig provningsmetod för att mäta regummerade däckers prestanda är tillgänglig i enlighet med artikel 12.

3. Denna förordning ska inte tillämpas på

- a) terränggående däck för yrkesmässigt bruk,
- b) däck som är konstruerade endast för montering på fordon som registrerats för första gången före den 1 oktober 1990,
- c) reservdäck för temporärt bruk (T-typ),
- d) däck avsedda för hastigheter under 80 km/h,
- e) däck vars nominella fälgdiameter inte överstiger 254 mm eller som är 635 mm eller större,
- f) däck som försetts med tilläggsutrustning för att förbättra friktionsegenskaperna, som t.ex. dubbdäck,
- g) däck som är konstruerade endast för montering på fordon som uteslutande är avsedda för hastighetstävlingar,
- ga) begagnade däck, såvida de inte har importerats från ett tredjeland.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *C1-, C2- och C3-däck*: de däckklasser som definieras i artikel 8 i förordning (EG) nr 661/2009.
2. *regummerat däck*: däck som renoverats genom att den slitna slitbanan ersatts med nytt material.
3. *reservdäck för temporärt bruk (T-typ)*: reservdäck för temporärt bruk avsedda att användas med högre tryck än vad som används i standarddäck och förstärkta däck.
- 3a. *terränggående däck för yrkesmässigt bruk*: däck för särskilt bruk, i första hand avsedda för körning i svåra terrängförhållanden.

4. *etikett*: grafisk framställning, antingen i tryckt eller i elektronisk form, även i form av en dekal, som innehåller symboler för att informera slutanvändarna om prestanda hos ett däck eller ett parti däck, med avseende på de parametrar som anges i bilaga I.
5. *försäljningsställe*: en plats där däck ställs ut eller lagras och bjuds ut för försäljning, inklusive bilförsäljningslokaler där däck som inte är monterade på fordon bjuds ut till försäljning till slutanvändare.
6. *tekniskt reklammaterial*: tryckt eller elektronisk dokumentation som har tagits fram av en leverantör som komplement till reklammaterial och som innehåller minst den tekniska information som anges i bilaga V.
7. *produktinformationsblad*: ett standarddokument som innehåller de uppgifter [...] som anges i bilaga IV, antingen i tryckt eller elektronisk form.
8. *teknisk dokumentation*: dokumentation som gör det möjligt för marknadskontrollmyndigheter att bedöma huruvida etiketten och produktinformationsbladet till ett däck, inklusive informationen i punkt 2 i bilaga VIIa, är korrekta.
9. *produktdatabas*: den databas som upprättats enligt förordning (EU) 1369/2017 och som består av en konsumentorienterad offentlig del, där information om enskilda däckparametrar finns tillgänglig elektroniskt, en onlineportal för åtkomst och en efterlevnadsdel, med klart angivna krav för åtkomst och säkerhet.

10. *distansförsäljning*: försäljning, uthyrning eller erbjudande om avbetalningsköp via postorder, katalog, internet, telefonförsäljning eller någon annan metod som är sådan att den potentiella slutanvändaren inte kan förväntas se däckets i utställt skick.
11. *tillverkare*: varje fysisk eller juridisk person som tillverkar en produkt eller som låter konstruera eller tillverka en produkt och som släpper ut den produkten på marknaden, i eget namn eller under eget varumärke.
12. *importör*: varje fysisk eller juridisk person som är etablerad i unionen och som släpper ut en produkt från ett tredjeland på unionsmarknaden.
13. *tillverkarens representant*: varje fysisk eller juridisk person som är etablerad i unionen och som enligt skriftlig fullmakt från tillverkaren har rätt att i dennes ställe utföra särskilda uppgifter.
14. *leverantör*: en tillverkare etablerad i unionen, en auktoriserad representant för en tillverkare som inte är etablerad i unionen, eller en importör, som släpper ut en produkt på unionsmarknaden.
15. *distributör*: varje fysisk eller juridisk person i leveranskedjan, utom leverantören, som tillhandahåller en produkt på marknaden.
16. *tillhandahållande på marknaden*: leverans av en produkt för distribution eller användning på unionsmarknaden i samband med kommersiell verksamhet, antingen mot betalning eller kostnadsfritt.

17. *utsläppande på marknaden*: det första tillhandahållandet av en produkt på unionsmarknaden.
18. *slutanvändare*: en konsument, en ansvarig för fordonsparker eller ett vägtransportföretag som köper eller förväntas köpa ett däck.
19. *parameter*: en däckegenskap som har en betydande påverkan på miljö, trafiksäkerhet eller hälsa vid användning, t.ex. körsträcka, nötning, rullmotstånd, väggrepp på vått underlag, externt däck- och vägbanebuller, väggrepp på snö och väggrepp på is.
20. *däcktyp*: en version av ett däck där alla ingående enheter har samma tekniska egenskaper på etiketten och samma produktinformationsblad och typbeteckning.
21. *kontrolltolerans*: maximal tillåten avvikelse från mättnings- och beräkningsresultaten från de kontrollprovningar som utförs av marknadskontrollmyndigheterna eller för deras räkning i förhållande till värdena på de angivna eller offentliggjorda parametrarna, vilken återspeglar avvikelser som beror på variationer mellan laboratorier.
- 22.(ny) *däcktypbeteckning*: den kod, vanligtvis alfanumerisk, som särskiljer en viss däcktyp från andra typer med samma varumärke eller samma leverantörsnamn.
- 23.(ny) *likvärdig däcktyp*: däcktyp som har samma tekniska egenskaper som är relevanta för etiketten och samma produktinformationsblad, men som släpps ut på marknaden av samma leverantör som en annan däcktyp med en annan däcktypbeteckning,

Artikel 4

Däckleverantörernas ansvar

1. Leverantörerna ska säkerställa att C1-, C2- och C3-däck som släpps ut på marknaden åtföljs, kostnadsfritt,
 - a) i fråga om varje enskilt däck, av en etikett som överensstämmer med bilaga II i form av en dekal som anger information om och klass för var och en av de parametrar som anges i bilaga I, och av ett produktinformationsblad som anges i bilaga IV, eller
 - b) i fråga om varje parti av ett eller flera identiska däck, av en etikett som överensstämmer med bilaga II i tryckt form, som anger information om och klass för var och en av de parametrar som anges i bilaga I, och av ett produktinformationsblad som anges i bilaga IV.
2. När det gäller däck som säljs eller erbjuds till försäljning på distans, ska leverantörerna säkerställa att etiketten visas i i direkt anslutning till priset och att produktinformationsbladet är tillgängligt, inbegripet i fysisk form om slutanvändaren så begär.

När det gäller däck som säljs eller erbjuds till försäljning på internet, får leverantörerna tillhandahålla etiketten för en viss däcktyp i kapslad skärmbild.

Leverantörer ska säkerställa att etiketten visas i alla visuella annonser för en viss typ av däck. Om priset anges i annonsen ska etiketten visas i direkt anslutning till priset.

När det gäller visuella annonser på internet får leverantörerna tillhandahålla etiketten i kapslad skärmbild.

4. Leverantörer ska säkerställa att allt tekniskt reklammaterial som avser en viss däcktyp visar etiketten och uppfyller kraven i bilaga V.
5. Leverantörer ska tillhandahålla en berörd nationell myndighet enligt definitionen i artikel 3.37 i förordning (EU) 2018/858 de värden som används för att fastställa de klasser och eventuella ytterligare uppgifter om prestanda som de anger på etiketten för dessa däcktyper, i enlighet med bilaga I till den här förordningen, samt själva etiketten i enlighet med bilaga II till den här förordningen. Denna information ska lämnas till den berörda nationella myndigheten i enlighet med artikel 5.1 och 5.2 innan däcktyperna i fråga släpps ut på marknaden, så att myndigheten kan kontrollera att etiketten är korrekt.
6. Leverantörer ska säkerställa att uppgifterna på de etiketter och produktinformationsblad som de tillhandahåller är korrekta.
7. Leverantörer får på begäran göra teknisk dokumentation i enlighet med bilaga VIIa tillgänglig för andra myndigheter i medlemsstaterna än de myndigheter som anges i punkt 5 eller för berörda nationella ackrediterade organ.
8. Leverantörer ska, på eget initiativ eller när marknadskontrollmyndigheterna så kräver, samarbeta med marknadskontrollmyndigheterna och omedelbart vidta åtgärder för att åtgärda varje fall av bristande överensstämmelse med kraven i denna förordning som omfattas av deras ansvar.
9. Leverantörer får inte tillhandahålla eller visa andra etiketter, märken, symboler eller påskrifter som inte uppfyller kraven i denna förordning, om detta sannolikt skulle kunna vilseleda slutanvändare eller göra dem osäkra med avseende på de parametrar som anges i bilaga I.
10. Leverantörer får inte tillhandahålla eller visa etiketter som liknar etiketten enligt denna förordning.

Artikel 5

Däckleverantörernas ansvar i fråga om produkt databasen

1. Från och med den 1 maj 2021 ska leverantörerna, innan de på marknaden släpper ut ett däck som tillverkats efter det datumet, föra in den information som anges i bilaga VIIa i produkt databasen.
2. När det gäller däck som tillverkas mellan den [*insert the date of entry into force of this Regulation*] och den 30 april 2021, ska leverantören senast den 30 november 2021 föra in den information som anges i bilaga VIIa i produkt databasen.
- 2a. I de fall då däck släpps ut på marknaden före den [*please insert the date of entry into force of this Regulation*] får leverantören föra in den information som anges i bilaga VIIa i produkt databasen.
3. Innan de uppgifter som avses i punkterna 1 och 2 har förts in i produkt databasen, ska leverantören göra en elektronisk version av den tekniska dokumentationen tillgänglig för inspektion inom 10 arbetsdagar efter det att en begäran inkommit från marknadskontrollmyndigheterna.
- 3a. Om andra uppgifter än de som specificeras i bilaga VIIa skulle behövas, antingen av typgodkännandemyndigheterna eller marknadskontrollmyndigheterna, vid utförandet av uppgifter som följer av denna förordning, ska de kunna erhållas från leverantören på begäran.

4. Ett däck för vilket ändringar görs som är relevanta för etiketten eller produktinformationsbladet ska betraktas som en ny däcktyp. Leverantören ska i databasen ange när denne inte längre släpper ut enheter av en viss däcktyp på marknaden.
5. Efter det att den sista enheten av en däcktyp har saluförts på marknaden ska leverantörerna behålla informationen om denna däcktyp i produktdatabasens efterlevnadsdel under en period på fem år.

Artikel 6

Däckdistributörernas ansvar

1. Distributörer ska säkerställa
 - a) att däcken på försäljningsstället är försedda med etikett i enlighet med bilaga II i form av en dekal som tillhandahålls av leverantören [...] i enlighet med artikel 4.1 a på väl synlig plats och fullt läsbar och att det produktinformationsblad som fastställs i bilaga IV finns tillgängligt, inbegripet, på begäran, i fysisk form, eller
 - b) att den etikett som anges i artikel 4.1 b visas tydligt och kan ses av slutanvändaren på försäljningsstället, i direkt anslutning till av däck, före försäljningen av ett däck som är en del av ett parti av ett eller flera identiska däck och att det produktinformationsblad som fastställs i bilaga IV finns tillgängligt.

2. Distributörer ska säkerställa att alla visuella annonser för en viss däcktyp visar etiketten. När det gäller onlineannonser om en viss däcktyp får distributörer tillhandahålla etiketten genom att visa den i kapslad skärmbild.
3. Distributörer ska säkerställa att allt tekniskt reklammaterial som avser en viss däcktyp visar etiketten och uppfyller kraven i bilaga V.
4. Distributörer ska säkerställa att de, i de fall där däck som bjuds ut till försäljning inte förvaras synliga för slutanvändarna vid försäljningstidpunkten, tillhandahåller slutanvändaren [...] en kopia av etiketten före försäljningen.
5. Distributörer ska säkerställa att etiketten visas vid pappersbaserad distansförsäljning och att slutanvändare kan få tillgång till produktinformationsbladet via en fritt tillgänglig webbplats, eller kan begära en utskrift av produktinformationsbladet.
6. Distributörer som använder telefonförsäljning ska särskilt informera slutanvändarna om klasserna av parametrar på etiketten och informera dem om att de kan få tillgång till etiketten och produktinformationsbladet via en fritt tillgänglig webbplats, eller begära en utskrift av detta blad.
7. I fråga om däck som säljs direkt på internet, ska distributörerna säkerställa att etiketten visas i direkt anslutning till priset och att produktinformationsbladet är tillgängligt. Etikettens storlek ska vara sådan att den är väl synlig och läsbar och den ska ha samma proportioner som den storlek som anges i punkt 2.1 i bilaga II.

Distributörer får tillhandahålla etiketten för en viss typ av däck genom att visa den i kapslad skärmbild.

Artikel 7

Fordonsleverantörernas och fordonsdistributörernas ansvar

Om en slutanvändare har för avsikt att förvärva ett nytt fordon, ska fordonsleverantörerna och fordonsdistributörerna före försäljningen förse den slutanvändaren med etiketten i fråga om de däck som erbjuds med eller monteras på fordonet och med relevant tekniskt reklammaterial samt säkerställa att det produktinformationsblad som fastställs i bilaga IV finns tillgängligt.

Artikel 7a

Skyldigheter för världplattformar på internet

När en sådan leverantör av värdtjänster som avses i artikel 14 i direktiv 2000/31/EG tillåter försäljning av däck via sin webbplats, ska tjänsteleverantören göra det möjligt att visa den etikett och det produktinformationsblad som leverantören tillhandahåller via displaymekanismen samt informera distributören om skyldigheten att visa dem.

Artikel 8

Provnings- och mätmetoder

Den information som ska tillhandahållas enligt artiklarna 4, 6 och 7 om de parametrar som anges på etiketten ska erhållas i enlighet med de provningsmetoder som avses i bilaga I samt det laboratorieanpassningsförfarande som avses i bilaga VI.

Artikel 9

Kontrollförfarande

Medlemsstaterna ska bedöma överensstämmelsen för de deklarerade klasserna för var och en av de parametrar som anges i bilaga I i enlighet med det kontrollförfarande som anges i bilaga VII.

Artikel 10

Medlemsstaternas skyldigheter

1. Medlemsstaterna får inte förhindra utsläppandet på marknaden eller ibruktagandet, inom sina territorier, av däck som överensstämmer med denna förordning.
2. Medlemsstaterna får inte tillhandahålla några incitament som omfattar däck med en lägre klassificering än klass B avseende drivmedelseffektivitet eller väggrepp på vått underlag, i den mening som avses i bilaga I, del A respektive del B. Beskattning och skattefrågor utgör inte incitament i den mening som avses i denna förordning.
- 2a. Om [...] den berörda nationella myndigheten enligt definitionen i artikel 3.37 i förordning (EU) 2018/858 har tillräckliga skäl att anta att en leverantör inte har säkerställt att etiketten är korrekt i enlighet med artikel 4.6, ska den, utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) 2019/1020, kontrollera att de klasser och de eventuella ytterligare uppgifter om prestanda som anges på etiketten motsvarar de värden och den dokumentation som leverantörerna har lämnat in, i enlighet med artikel 4.5.
- 2b. I enlighet med förordning (EU) 2019/1020 ska medlemsstaterna säkerställa att de nationella marknadskontrollmyndigheterna inför ett system med rutinmässiga och tillfälliga inspektioner av försäljningsställena för att säkerställa efterlevnad av den här förordningen.
3. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner och kontrollmekanismer för överträdelse av denna förordning och av de delegerade akter som antagits i enlighet med denna förordning samt vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.
4. Medlemsstaterna ska, senast den 1 maj 2021, till kommissionen anmäla de regler och de åtgärder som avses i punkt 3 vilka inte redan tidigare har anmälts till kommissionen samt utan dröjsmål eventuella ändringar som berör dem.

Marknadskontroll i unionen och kontroll av produkter som förs in på unionsmarknaden

1. [Artiklarna 16–29 i förordning (EG) nr 765/2008 eller den förordning om överensstämmelse och genomdrivande som föreslagits genom COM(2017)795] ska tillämpas på de däck som omfattas av den här förordningen och de relevanta delegerade akter som antagits i enlighet med den här förordningen.
2. Kommissionen ska uppmuntra och stödja samarbete och utbyte av information om marknadskontroll rörande märkning av däck mellan de myndigheter i medlemsstaterna som ansvarar för marknadskontroll eller har hand om kontrollen av däck som förs in på unionsmarknaden samt mellan dessa myndigheter och kommissionen, framförallt genom att involvera expertgruppen för märkning av däck – administrativt samarbete om marknadskontroll närmare.
3. Medlemsstaternas allmänna program för marknadskontroll som inrättats i enlighet med [artikel 13 i förordning (EG) nr 765/2008 eller den förordning om överensstämmelse och genomdrivande som föreslagits genom COM(2017)795] ska innefatta åtgärder för att säkerställa effektiv kontroll av efterlevnaden av den här förordningen.
4. Marknadskontrollmyndigheterna får återkräva kostnaderna för inspektion av handlingar och provning av fysiska produkter från leverantören vid bristande överensstämmelse med denna förordning eller de relevanta delegerade akter som antagits i enlighet med denna förordning.

Artikel 12

Delegerade akter

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 13 för att

- a) ändra bilaga II vad gäller etikettens innehåll och utformning,
- b) ändra bilaga I delarna D och E samt bilagorna II, IV, V, VI, VII och VIIa genom att till den tekniska utvecklingen anpassa värdena, beräkningsmetoderna, och kraven i bilagorna.

Kommissionen ska senast den [två år efter det att denna förordning träder i kraft] anta delegerade akter i enlighet med artikel 13 för att komplettera denna förordning genom att införa nya informationskrav i bilagorna för regummerade däck, förutsatt att en lämplig och genomförbar metod finns tillgänglig.

Kommissionen ska även ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 13 för att inkludera parametrar eller informationskrav avseende körsträcka och nötning, så snart tillförlitliga, exakta och reproducerbara metoder för provning och mätning av körsträcka och nötning är tillgängliga för användning av europeiska eller internationella standardiseringsorganisationer och förutsatt att följande villkor är uppfyllda:

- a) Kommissionen har gjort en grundlig konsekvensbedömning.
- b) Kommissionen har genomfört ett vederbörligt samråd med berörda parter.

Om lämpligt ska kommissionen vid förberedelsen av delegerade akter testa utformningen av och innehållet i etiketterna för däck på representativa kundgrupper i unionen för att säkerställa att etiketterna är lättförståeliga, samt offentliggöra resultaten.

Artikel 13

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 12 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med [*please insert the date of entry into force of this Regulation*]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 12 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 12 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 14

Utvärdering och rapport

Senast den 1 juni 2025 ska kommissionen genomföra en utvärdering av denna förordning och lägga fram en rapport för Europaparlamentet, rådet och Europeiska ekonomiska och sociala kommittén.

Rapporten ska innehålla en bedömning av hur effektivt denna förordning och de delegerade akter som antagits enligt denna förordning fått slutanvändarna att välja däck med bättre prestanda, med beaktande av deras inverkan på företag, drivmedelsförbrukning, säkerhet, utsläpp av växthusgaser, konsumenternas medvetenhet och marknadskontroller. Rapporten ska också innehålla en bedömning av kostnaderna för och fördelarna med en obligatorisk verifiering genom tredje part av den information som visas på etiketten, även med beaktande av erfarenheterna från den bredare ram som tillhandahålls genom förordning (EG) nr 661/2009.

Artikel 15

Ändring av förordning (EU) 2017/1369

I artikel 12.2 i förordning (EU) 2017/1369 ska led a ersättas med följande:

- ”a) Att bistå marknadskontrollmyndigheterna när de utför sina uppgifter enligt denna förordning och relevanta delegerade akter, inbegripet genomdrivande av dessa, och enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) .../... [...]”.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) .../... av den... om märkning av däck med avseende på drivmedelseffektivitet och andra parametrar, om ändring av förordning (EU) 2017/1369 samt om upphävande av förordning (EG) nr 1222/2009 (EUT L ...).

Artikel 16

Upphävande av förordning (EG) nr 1222/2009

Förordning (EU) nr 1222/2009 ska upphöra att gälla från och med den 1 maj 2021.

Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga VIII.

Artikel 17

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 maj 2021.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

VID TREPARTSMÖTET ÖVERENSKOMNA KOMPROMISSER OM BILAGORNA*BILAGA I***Provning, klassificering och mätning av däckparametrar**Del A: Drivmedelseffektivitetsklasser och rullmotståndskoefficient

Drivmedelseffektivitetsklassen ska fastställas och anges på etiketten på grundval av rullmotståndskoefficienten (*RRC* i N/kN) enligt den skala från "A" till "E" som anges nedan, och mätas i enlighet med bilaga 6 till Unece-föreskrifter nr 117 och dess efterföljande ändringar samt anpassas i enlighet med förfarandet i bilaga VI.

Om en däcktyp är godkänd för mer än en däckklass (t.ex. C1 och C2) ska den klassificeringsskala som tillämpas på den högsta däckklassen (t.ex. C2, inte C1) användas för att fastställa drivmedelseffektivitetsklassen för denna däcktyp.

C1-däck		C2-däck		C3-däck	
RRC i N/kN	Drivmedelseffektivitetsklass	RRC i N/kN	Drivmedelseffektivitetsklass	RRC i N/kN	Drivmedelseffektivitetsklass
	ss		ss		ss
$RRC \leq 6,5$	A	$RRC \leq 5,5$	A	$RRC \leq 4,0$	A
$6,6 \leq RRC \leq 7,7$ C	B	$5,6 \leq RRC \leq 6,7$ C	B	$4,1 \leq RRC \leq 5,0$ C	B
$7,8 \leq RRC \leq 9,0$ C	C	$6,8 \leq RRC \leq 8,0$ C	C	$5,1 \leq RRC \leq 6,0$ C	C
$9,1 \leq RRC \leq 10,5$ C	D	$8,1 \leq RRC \leq 9,0$ C	D	$6,1 \leq RRC \leq 7,0$ C	D
$RRC \geq 10,6$	E	$RRC \geq 9,1$	E	$RRC \geq 7,1$	E

Del B: Klasser avseende väggrepp på vått underlag

1. Klassen avseende väggrepp på vått underlag ska fastställas och anges på etiketten på grundval av indexet för väggrepp på vått underlag (G), enligt den skala från "A" till "E" som anges i tabellen nedan, beräknas i enlighet med punkt 2 och mätas i enlighet med bilaga 5 till Uneceföreskrifter nr 117.
2. Beräkning av index för väggrepp på vått underlag (G)

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

där

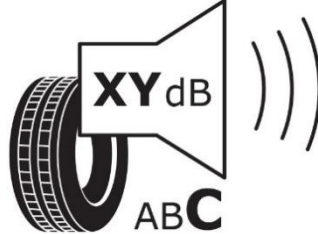
C1-däck		C2-däck		C3-däck	
G	Klass avseende väggrepp på vått underlag	G	Klass avseende väggrepp på vått underlag	G	Klass avseende väggrepp på vått underlag
$1,55 \leq G$	A	$1,40 \leq G$	A	$1,25 \leq G$	A
$1,40 \leq G \leq 1,54$	B	$1,25 \leq G \leq 1,39$	B	$1,10 \leq G \leq 1,24$	B
$1,25 \leq G \leq 1,39$	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

$G(T)$ = kandidatdäckets index för väggrepp på vått underlag mätt i en testcykel

Del C: Klass och det uppmätta värdet för externt däck- och vägbanebuller

Det uppmätta värdet för externt däck- och vägbanebuller (N , i db(A)) ska anges i decibel och beräknas i enlighet med bilaga 3 till Unece-föreskrifter nr 117.

Klass i fråga om externt däck- och vägbanebuller ska fastställas och anges på etiketten med utgångspunkt i de gränsvärden (LV) som anges i bilaga II, del C, till förordning (EG) nr 661/2009 i enlighet med följande:

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

Del D: Väggrepp på snö

Väggreppet på snö ska provas i enlighet med bilaga 7 till Unece-föreskrifter nr 117.

Ett däck som uppfyller de minimivärden för indexet för väggrepp på snö som anges i Unece-föreskrifter nr 117 ska klassificeras som däck för användning i svåra vinterförhållanden och följande bild ska anges på etiketten.



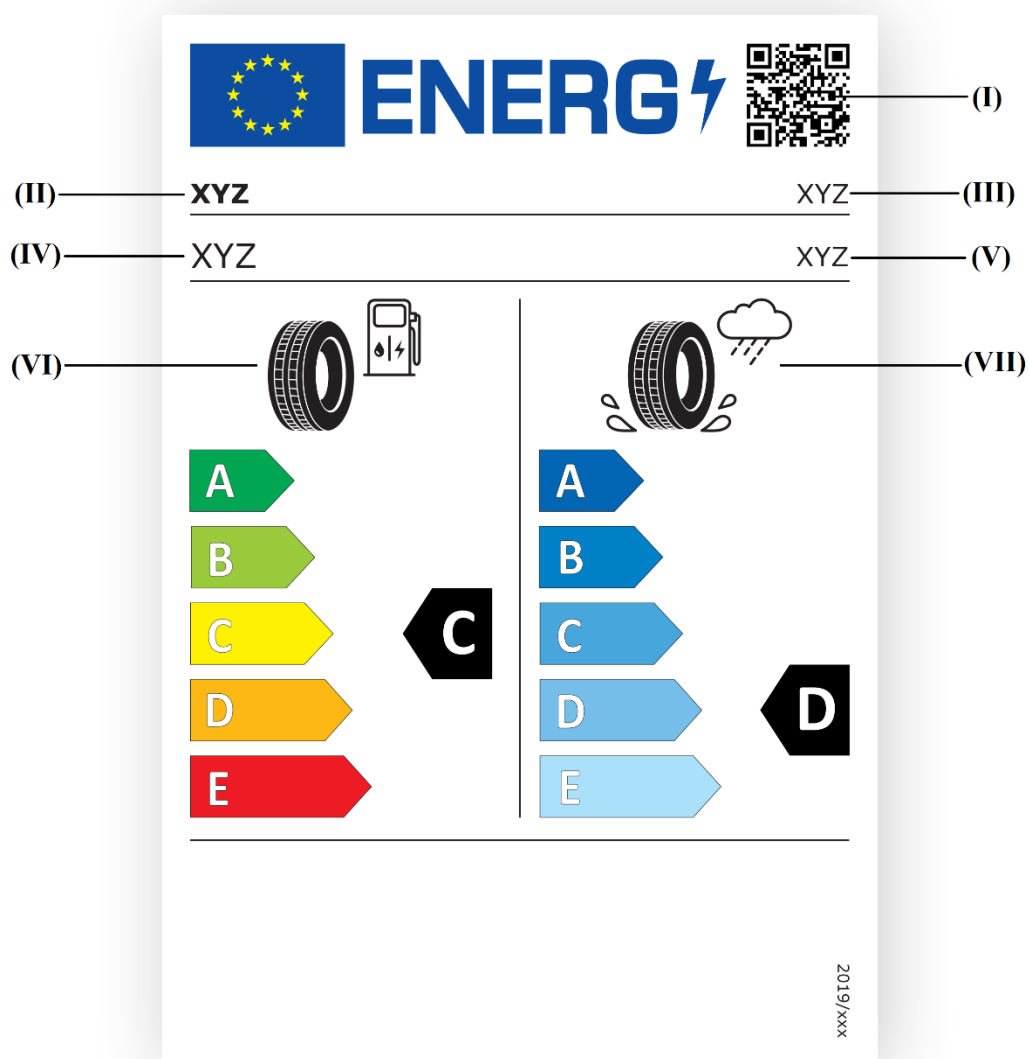
Del E: Väggrepp på is

Väggreppet på is ska provas i enlighet med tillförlitliga, exakta och reproducerbara metoder, inklusive där så är lämpligt internationella standarder, som tar hänsyn till allmänt vedertagen bästa praxis.

Ett däck som uppfyller de relevanta minimivärdena för indexet för väggrepp på is ska klassificeras som ett isdäck, och följande piktogram ska anges på etiketten.

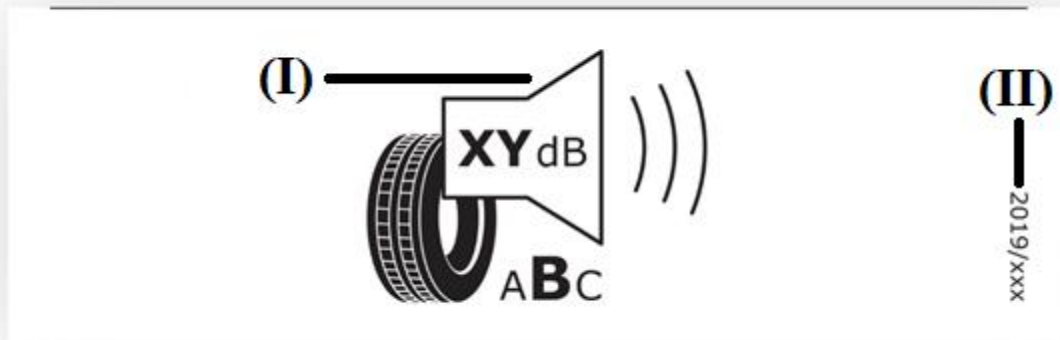


BILAGA II
Etikettens utformning

1. ETIKETTER**1.1** Information som ska finnas på etikettens övre del.

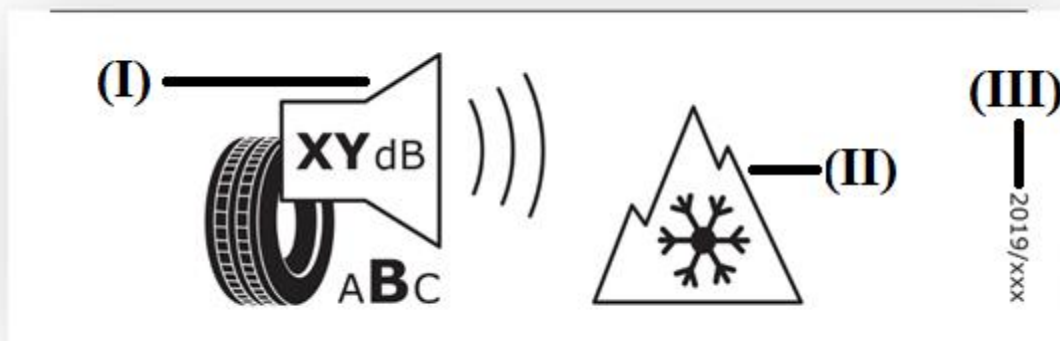
- I. QR-kod.
- II. Leverantörens firmanamn eller varumärke.
- III. Däcktypbeteckning.
- IV. Däckstorleksbeteckning, belastningsindex och hastighetskategorisymbol, i enlighet med punkt 2.17 i Unece-föreskrifter nr 30 när det gäller C1-däck eller punkt 2.17 i Unece-föreskrifter nr 54 när det gäller C2- och C3-däck.
- V. Däckklass: dvs. C1, C2 eller C3.
- VI. Piktogram för drivmedelseffektivitet, skala och prestandaklass.
- VII. Piktogram för väggrepp på vått underlag, skala och prestandaklass.

1.2 Information som ska finnas på etikettens nedre del när det gäller alla andra däck än de däck som uppfyller de minimivärden för snöindex som anges i Unece-föreskrifter nr 117 eller de relevanta minimivärdena för isindex, eller båda.



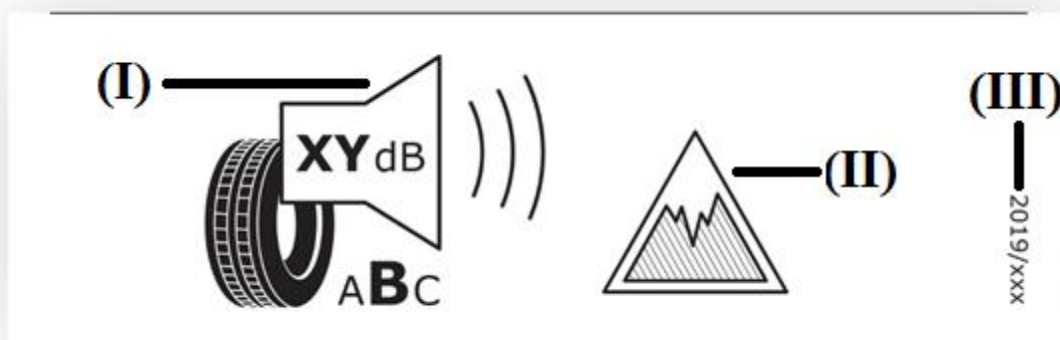
- I. Piktogram för externt däck- och vägbanebuller, värde (uttryckt i dB(A) och avrundat till närmaste heltal) och prestandaklass.
- II. Numret på denna förordning, dvs. "2020/XXX" [*OP - please insert the number of this Regulation in this point and in the right bottom corner of the label*].

- 1.3 Information som ska finnas på etikettens nedre del när det gäller däck som uppfyller de minimivärden för snöindex som anges i Unece-föreskrifter nr 117.



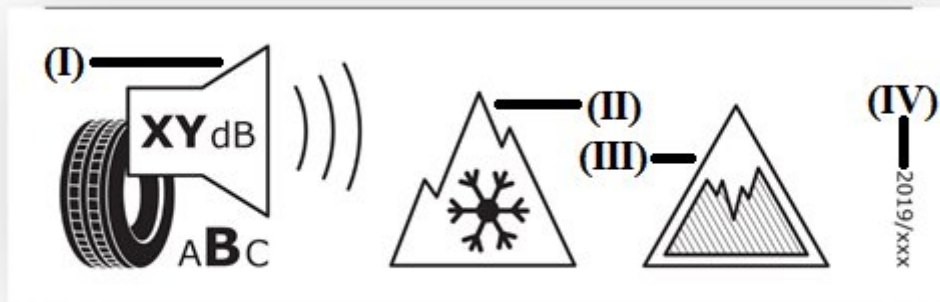
- I. Piktogram för externt däck- och vägbanebuller, värde (uttryckt i dB(A) och avrundat till närmaste heltal) och prestandaklass.
- II. Piktogram för vinterdäck.
- III. Numret på denna förordning, dvs. "2020/XXX" [*OP - please insert the number of this Regulation in this point and in the right bottom corner of the label*].

- 1.4 Information som ska finnas på etikettens nedre del när det gäller däck som uppfyller de relevanta minimivärdena för isindex.



- I. Piktogram för externt däck- och vägbanebuller, värde (uttryckt i dB(A) och avrundat till närmaste heltal) och prestandaklass.
- II. Piktogram för isdäck.
- III. Numret på denna förordning, dvs. "2020/XXX" [*OP - please insert the number of this Regulation in this point and in the right bottom corner of the label*].

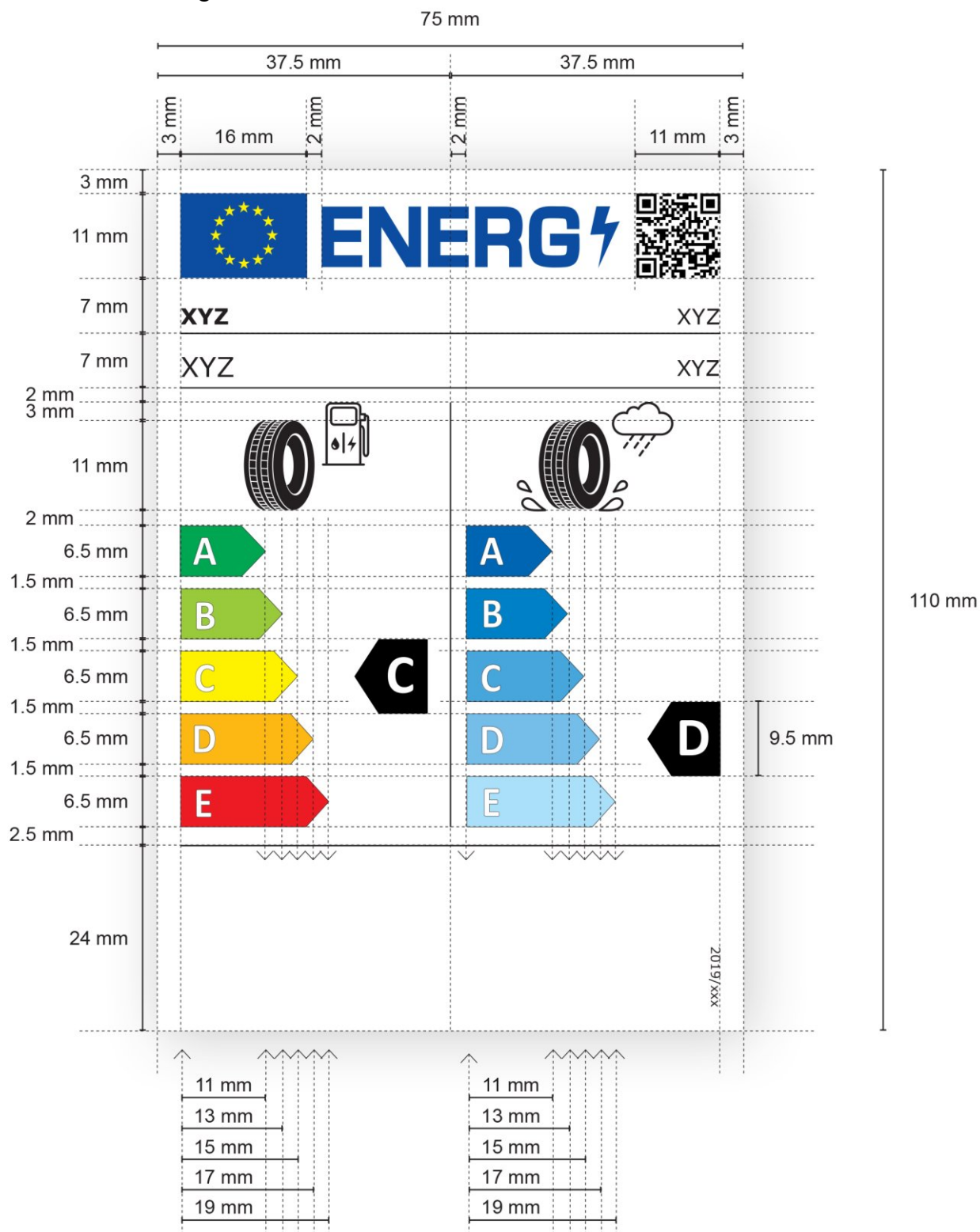
1.5 Information som ska finnas på etikettens nedre del när det gäller däck som uppfyller både de relevanta minimivärden för snöindex som anges i Unece-föreskrifter nr 117 och minimivärdena för isindex.



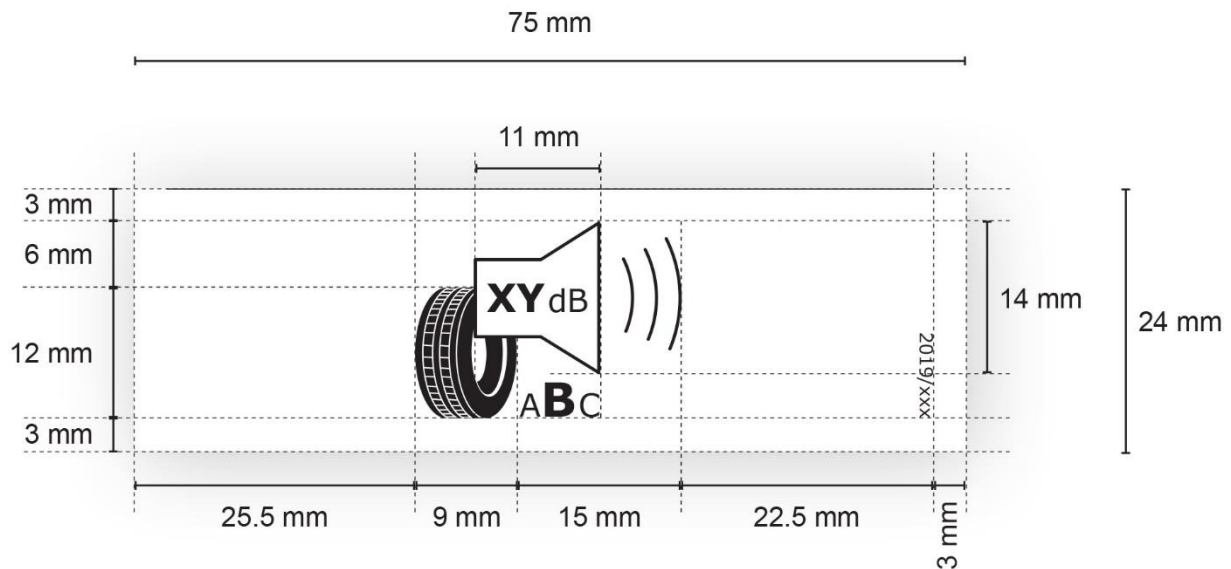
- I. Piktogram för externt däck- och vägbanebuller, värde (uttryckt i dB(A) re 1 pW och avrundat till närmaste heltal) och prestandaklass.
- II. Piktogram för vinterdäck.
- III. Piktogram för isdäck.
- IV. Numret på denna förordning, dvs. "2020/XXX" [*OP - please insert the number of this Regulation in this point and in the right bottom corner of the label*].

2. ETIKETTENS UTFORMNING

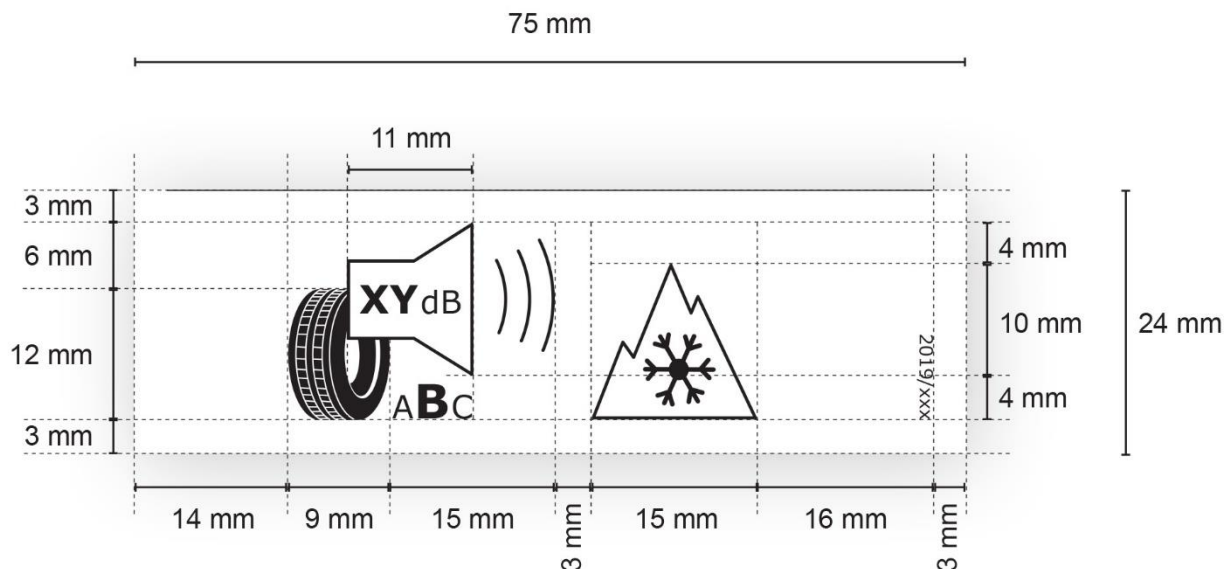
2.1 Etikettens utformning för etikettens övre del:



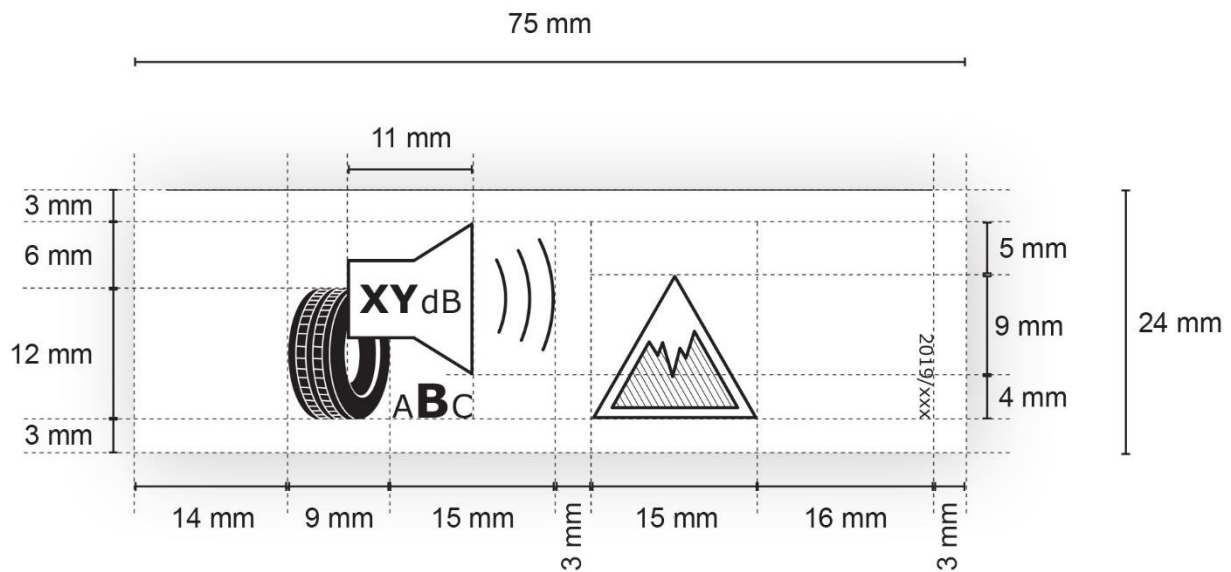
2.1.1 Etikettens utformning för etikettens nedre del när det gäller alla andra däck än de däck som uppfyller de minimivärden för snöindex som anges i Unece-föreskrifter nr 117 eller de relevanta minimivärdena för isindex, eller båda.



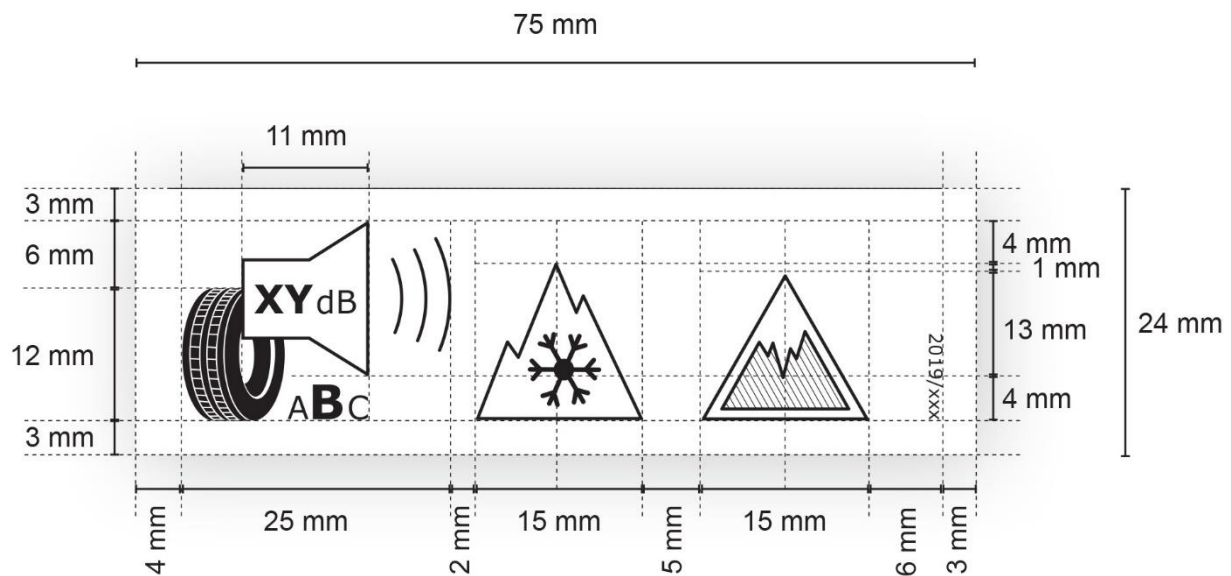
2.1.2 Etikettens utformning för etikettens nedre del när det gäller däck som uppfyller de minimivärden för snöindex som anges i Unece-föreskrifter nr 117.



2.1.3 Etikettens utformning för den nedre delen av etiketten för isdäck.



2.1.4 Etikettens utformning för etikettens nedre del när det gäller däck som uppfyller både de relevanta minimivärden för snöindex som anges i Unece-föreskrifter nr 117 och minimivärdena för isindex.



Härvid gäller följande:

- a) Etikettens minsta storlek: 75 mm bred och 110 mm hög. Om etiketten trycks upp i ett större format ska den ha samma proportioner som specifikationerna ovan.
- b) Etikettens bakgrund: 100 % vit.
- c) Typsnitt: Verdana och Calibri.
- d) Dimensioner och specifikationer för etikettens beståndsdelar: enligt angivelserna om etikettens utformning.
- e) Färgkoderna enligt CMYK – cyan, magenta, gult och svart – ska uppfylla samtliga följande krav:
 - Färgerna i EU-logotypen enligt följande:
 - Bakgrund: 100,80,0,0.
 - Stjärnor: 0,0,100,0.
 - Färgen på energilogotypen: 100,80,0,0.
 - QR-kod: 100 % svart.
 - Leverantörens namn: 100 % svart i Verdana fet 7 pt.
 - Modellbeteckning: 100 % svart i Verdana normal 7 pt.
 - Däckstorleksbeteckning, belastningsindex och hastighetskategorisymbol. 100 % svart i Verdana normal 10 pt.

- Däckklass: 100 % svart i Verdana normal 7 pt, högerjustering.
- Bokstäverna i energieffektivitetsskalan och i skalan för väggrepp på vått underlag: 100 % vit i Calibri fet 19 pt. Bokstäverna ska vara centrerade på en axel 4,5 mm från pilarnas vänstra sida.
 - CMYK-färgkoder för pilarna i A–E-skalan för drivmedelseffektivitet enligt följande:
 - Klass A: 100,0,100,0.
 - Klass B: 45,0,100,0.
 - Klass C: 0,0,100,0.
 - Klass D: 0,30,100,0.
 - Klass E: 0,100,100,0.
- CMYK-färgkoder för pilarna i A–E-skalan för väggrepp på vått underlag enligt följande:
 - 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.
- Gränslinjer: vikt 0,5 pt; färgen ska vara 100 % svart.

- Bokstav för energieffektivitetsklass: 100 % vit i Calibri fet 33 pt. Pilarna med energieffektivitetsklassen och med klassen avseende väggrepp på vått underlag samt motsvarande pilar i A–E-skalan ska vara placerade så att deras spetsar är i nivå med varandra. Bokstaven i pilen med energieffektivitetsklassen och med klassen avseende väggrepp på vått underlag ska vara placerad i centrum av pilens rektangulära del; pilen ska vara 100 % svart.
- Piktogram för drivmedelseffektivitet: bredd 16 mm, höjd 14 mm, vikt 1 pt, färg: 100 % svart.
- Piktogram för väggrepp på vått underlag: bredd 20 mm, höjd 14 mm, vikt 1 pt, färg: 100 % svart.
- Piktogram för externt däck- och vägbanebuller: bredd 24 mm, höjd 18 mm, vikt 1 pt, färg: 100 % svart. Decibelantalet i högtalaren i Verdana fet 12 pt, enheten ”dB” i normal 9 pt. Intervallet för bullerklasser (A till C) centrerat under piktogrammet, med bokstaven för den tillämpliga bullerklassen i Verdana fet 16 pt och de övriga bokstäverna för bullerklasser i Verdana normal 10 pt.
- Snöpiktogram: bredd 15 mm, höjd 13 mm, vikt 1 pt, färg: 100 % svart.
- Ispiktogram: bredd 15 mm, höjd 13 mm, vikt 1 pt, snedstreckningens vikt 0,5 pt, färg: 100 % svart.
- Numret på förordningen ska vara 100 % svart och i Verdana normal 6 pt.

UTGÅR

*BILAGA IV***Produktinformationsblad**

Uppgifterna i däckets produktinformationsblad ska återfinnas i produktbroschyren eller andra handlingar som tillhandahålls med däckets och ska innehålla följande:

- a) Leverantörens eller tillverkarens firmanamn eller varumärke, om tillverkaren inte är densamma som leverantören.
- b) Däcktypbeteckningen.
- c) Däckstorleksbeteckningen, belastningsindexet och hastighetskategorisymbolen, i enlighet med punkt 2.17 i Unece-föreskrifter nr 30 när det gäller C1-däck eller punkt 2.17 i Unece-föreskrifter nr 54 när det gäller C2- och C3-däck.
- d) Däckets drivmedelseffektivitetsklass i enlighet med bilaga I.
- e) Däckets klass avseende väggrepp på vått underlag i enlighet med bilaga I.
- f) Däckets klass och decibelvärde avseende externt däck- och vägbanebuller i enlighet med bilaga I.
- g) Om däckets är ett däck för användning under svåra vinterförhållanden.
- h) Om däckets är ett isdäck.
- i) Det datum då tillverkningen av däcktypen inleddes (två siffror för att ange vecka och två siffror för att ange år).
- j) Det datum då tillverkningen av däcktypen upphörde, när detta är känt (två siffror för att ange vecka och två siffror för att ange år).

*BILAGA V***Information som tillhandahålls i tekniskt reklammaterial**

1. Information om däck som ingår i det tekniska reklamaterialet ska lämnas i följande ordning:
 - a) Drivmedelseffektivitetsklass (bokstav "A" till "E").
 - b) Klass för väggrepp på vått underlag (bokstav "A" till "E").
 - c) Klass för externt däck- och vägbanebuller och det uppmätta värdet i dB.
 - d) Om däcket är ett vinterdäck.
 - e) Om däcket är ett isdäck.
2. Informationen i punkt 1 ska uppfylla följande krav:
 - a) Vara lättläst.
 - b) Vara lättbegriplig.
 - c) Om en viss typ av däck kan ha olika klassificeringar beroende på dimensionen eller andra parametrar ska spännvidden mellan de däck som har bäst och sämst prestanda anges.
3. Leverantörerna ska på sin webbplats också
 - d) tillhandahålla en länk till kommissionens relevanta webbplats för denna förordning,
 - e) förklara piktogrammen på etiketten, och
 - f) lägga ut ett meddelande som belyser det faktum att de faktiska drivmedelsbesparingarna och trafiksäkerheten i hög grad beror på förarnas beteende, i synnerhet följande:
 - Miljövänlig körning kan minska drivmedelsförbrukningen avsevärt.
 - Däcktrycket måste kontrolleras regelbundet för att optimera väggreppet på vått underlag och drivmedelseffektiviteten.
 - Säkerhetsavstånden måste alltid strikt följas.
4. Leverantörerna och distributörerna ska på sin webbplats också tillhandahålla följande:

I förekommande fall, ett meddelande som belyser det faktum att isdäck är särskilt avsedda för vägbanor som är täckta av is och kompakt snö och endast bör användas vid mycket svåra klimatförhållanden (t.ex. låga temperaturer) och att användning av isdäck vid mindre svåra klimatförhållanden (t.ex. våta förhållanden eller högre temperaturer) kan leda till suboptimal prestanda, särskilt när det gäller väggrepp på vått underlag, hantering och slitage.

*BILAGA VI***Förfarande för laboratorieanpassning för mätning av rullmotstånd****1. DEFINITIONER**

För förfarandet för laboratorieanpassning för mätning av rullmotstånd, ska följande definitioner gälla:

1. *referenslaboratorium*: ett laboratorium som ingår i nätverket av laboratorier, vilkas namn har publicerats för anpassningsförfarande i *Europeiska unionens officiella tidning*, för förfarandet för laboratorieanpassning och som med sin referensmaskin kan uppnå den noggrannhet avseende provningsresultat som fastställs i avsnitt 3.
2. *kandidatlaboratorium*: ett *laboratorium* som deltar i förfarandet för laboratorieanpassning, men som inte är ett referenslaboratorium.
3. *anpassningsdäck*: däck som provas under förfarandet för laboratorieanpassning.
4. *uppsättning anpassningsdäck* [...]: en uppsättning om fem eller flera anpassningsdäck för anpassning av en enda maskin.
5. *tillskrivet värde*: ett teoretiskt värde *för* ett anpassningsdäcks rullmotståndskoefficient uppmätt i ett teoretiskt laboratorium som är representativt för nätverket av referenslaboratorier som används för förfarandet för laboratorieanpassning.
6. *maskin*: varje spindel för däckprovning i en specifik mätmetod. Till exempel ska två spindlar som verkar på samma trumma inte anses vara en maskin.

2. ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

2.1. Princip

Den uppmätta (m) rullmotståndskoefficienten i ett referenslaboratorium (l), ($RRC_{m,l}$), ska anpassas till de tillskrivna värdena i nätverket av referenslaboratorier.

Den uppmätta (m) rullmotståndskoefficienten framtagen av en maskin i ett kandidatlaboratorium (c), $RRC_{m,c}$, ska vara anpassad genom ett självvalt referenslaboratorium i nätverket.

2.2. Urvalskrav för däck

En uppsättning med fem eller fler anpassningsdäck ska väljas för anpassningsförfarandet i enlighet med kriterierna nedan. En uppsättning ska väljas för C1- och C2-däck tillsammans, och en uppsättning för C3-däck.

- a) Uppsättningen anpassningsdäck ska väljas så att den täcker intervallet av olika RRC för C1- och C2-däck tillsammans, eller för C3-däck. Under alla omständigheter ska skillnaden mellan däckuppsättningens högsta RRC_m och lägsta RRC_m vara minst lika med
 - i) 3 kg/t för C1- och C2-däck, och
 - ii) 2 kg/t för C3-däck.
- b) RRC_m i kandidat- eller referenslaboratorier ($RRC_{m,c}$ eller $RRC_{m,l}$) på grundval av deklarerade RRC -värden för varje anpassningsdäck i uppsättningen ska vara fördelade med jämn spridning.
- c) Värdena för belastningsindex ska täcka hela intervallet av däck som ska provas, så att värdena för vägmotstånd även täcker intervallet för de däck som ska provas.

Varje anpassningsdäck ska kontrolleras före användning och ska ersättas när

- i) anpassningsdäcket uppvisar egenskaper som gör det olämpligt för vidare provning, och/eller
- j) det finns $RRC_{m,c}$ -avvikelser eller $RRC_{m,l}$ -avvikelser som är större än 1,5 procent i förhållande till tidigare mätningar efter korrigering av eventuell avvikelse hos maskinen.

2.3. Mätmetod

Referenslaboratoriet ska mäta varje anpassningsdäck fyra gånger och, i enlighet med punkt 4 i bilaga 6 till Unece-föreskrifter nr 117 och dess senare ändringar, behålla de tre senaste resultaten för vidare analys och tillämpa de villkor som anges i punkt 3 i bilaga 6 till Unece-föreskrifter nr 117 och dess senare ändringar.

Kandidatlaboratoriet ska mäta varje anpassningsdäck ($n + 1$) gånger (n specificeras i avsnitt 5 i den här bilagan), och behålla de n senaste resultaten för vidare analys, i enlighet med punkt 4 i bilaga 6 i Unece-föreskrifter nr 117 och dess senare ändringar, och tillämpa de villkor som anges i punkt 3 i bilaga 6 i Unece-föreskrifter nr 117 och dess senare ändringar.

Varje gång ett anpassningsdäck mäts, ska däcket/hjulenheten avlägsnas från maskinen och hela det provningsförfarande som avses i punkt 4 i bilaga 6 till Unece-föreskrifter nr 117 och dess senare ändringar ska upprepas.

Kandidat- eller referenslaboratoriet ska beräkna följande:

- a) Det uppmätta värdet för varje anpassningsdäck för varje mätning enligt punkterna 6.2 och 6.3 i bilaga 6 till Unece-föreskrifter nr 117 och dess senare ändringar (dvs. korrigerade för en temperatur på 25 °C och en trumdiameter på 2 m).
- b) Medelvärde av de tre senast uppmätta värdena för varje anpassningsdäck (för referenslaboratorier) eller medelvärde av de n senast uppmätta värdena för varje anpassningsdäck (för kandidatlaboratorier).
- c) Standardavvikelsen (σ_m) enligt följande:

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

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

där

i är indexet från 1 till p för anpassningsdäcken

j är indexet från 2 till n+1 för de senaste upprepningarna av varje mätning för ett visst anpassningsdäck

n+1 är antalet upprepningar av däckmätningar (n+1=4 för referenslaboratorier och n+1 ≥4 för kandidatlaboratorier),

p är antalet upprepningar av däckmätningar ($p \geq 5$).

2.4. Dataformat som ska användas för beräkningar och resultat

- Uppmätta RRC-värden korrigerade för trumdiameter och temperatur ska avrundas till två decimaler.
- Därefter ska beräkningarna göras med alla siffror, utan ytterligare avrundning med undantag av de slutliga anpassningsekvationerna.
- Alla standardavvikelsevärden ska anges med tre decimaler.
- Alla RRC-värden ska anges med två decimaler.
- Alla anpassningskoefficienter (A11, B11, A2c och B2c) ska avrundas och anges med fyra decimaler.

3. KRAV FÖR REFERENSLABORATORIER OCH FÖR FASTSTÄLLANDE AV TILLSKRIVNA VÄRDEN

De tillskrivna värdena för varje anpassningsdäck ska fastställas av ett nätverk av referenslaboratorier. Vartannat år ska nätverket bedöma stabiliteten och giltigheten hos de tillskrivna värdena.

Varje referenslaboratorium som deltar i nätverket ska uppfylla specifikationerna i bilaga 6 till Unece-föreskrifter nr 117 och dess senare ändringar och ha en standardavvikelse (σ_m) som

- a) inte är större än 0,05 kg/t för C1- och C2-däck, och
- b) inte är större än 0,05 kg/t för C3-däck.

Uppsättningarna anpassningsdäck som uppfyller specifikationerna i avsnitt 2.2 ska mätas i enlighet med avsnitt 2.3 av varje referenslaboratorium i nätverket.

Det tillskrivna värdet för varje anpassningsdäck är medelvärde av de uppmätta värden som angetts av referenslaboratorierna inom nätverket för detta anpassningsdäck.

4. FÖRFARANDE FÖR ANPASSNING AV ETT REFERENSLABORATORIUM TILL DE TILLSKRIVNA VÄRDENA

Varje referenslaboratorium (l) ska anpassa sig till varje ny uppsättning tillskrivna värden och alltid efter varje betydande ändring av maskinen och varje avvikelse i övervakningsuppgifterna för maskinens kontroldäck.

Anpassningen ska använda tekniken linjär regression på alla enskilda uppgifter.

Regressionskoefficienterna A_{1l} och B_{1l} ska beräknas enligt följande:

$$RRC = A_{1l} * RRC_{m,l} + B_{1l}$$

där

RRC är det tillskrivna värdet för rullmotståndskoefficienten,

$RRC_{m,l}$ är det enskilda uppmätta värde för rullmotståndskoefficienten som uppmätts i referenslaboratoriet (l) (inklusive korrigeringar för temperatur och trumdiameter).

5. KRAV FÖR KANDIDATLABORATORIER

Kandidatlaboratorier ska upprepa anpassningsförfarandet minst vartannat år för varje maskin, och efter varje betydande ändring av maskinen och varje avvikelse i övervakningsuppgifterna för maskinens kontrolläck.

En gemensam uppsättning med fem olika däck, som uppfyller specifikationerna i avsnitt 2.2, ska mätas i enlighet med avsnitt 2.3 först av kandidatlaboratoriet och därefter av ett referenslaboratorium. Fler än fem anpassningsdäck får provas på begäran av kandidatlaboratoriet.

Kandidatlaboratoriet ska förse det valda referenslaboratoriet med uppsättningen anpassningsdäck.

Kandidatlaboratoriet (c) ska uppfylla specifikationerna i bilaga 6 i Unece-föreskrifter nr 117 och dess senare ändringar och helst ha standardavvikelser (σ_m) som

- a) inte är större än 0,075 kg/t för C1- och C2-däck, och
- b) inte är större än 0,06 kg/t för C3-däck.

Om kandidatlaboratoriets standardavvikelser (σ_m) är högre än dessa värden efter fyra mätningar, varav de tre sista används för beräkningarna, ska antalet $n + 1$ av upprepade mätningar ökas enligt följande för hela partiet:

$$n+1 = 1 + (\sigma_m/\gamma)^2, \text{ avrundat till närmaste högre heltal}$$

där

$$\gamma = 0,043 \text{ kg/t för C1- och C2-däck}$$

$$\gamma = 0,035 \text{ kg/t för C3-däck}$$

6. FÖRFARANDE FÖR ANPASSNING AV ETT KANDIDATLABORATORIUM

Ett referenslaboratorium (l) i nätverket ska beräkna den linjära regressionen som funktion av alla enskilda uppgifter från kandidatlaboratoriet (c). Regressionskoefficienterna $A2_c$ och $B2_c$ ska beräknas enligt följande:

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

där

$RRC_{m,l}$ är det enskilda uppmätta värde för rullmotståndskoefficienten som uppmätts i referenslaboratoriet (l) (inklusive korrigeringar för temperatur och trumdiameter).

$RRC_{m,c}$ är det enskilda uppmätta värde för rullmotståndskoefficienten som uppmätts i kandidatlaboratoriet (c) (inklusive korrigeringar för temperatur och trumdiameter)

Om determinationskoefficienten R^2 är lägre än 0,97, ska kandidatlaboratoriet inte anpassas.

Anpassat RRC för däck som provats av kandidatlaboratoriet ska beräknas enligt följande:

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

*BILAGA VII***Kontrollförfarande**

Överensstämmelsen i fråga om denna förordning för de deklarerade klasserna vad gäller drivmedelseffektivitet, väggrepp på vått underlag samt externt däck- och vägbanebuller, och de deklarerade värdena, och eventuell ytterligare information på etiketten om prestanda, ska bedömas för varje däcktyp eller varje grupp av däck som leverantören har fastställt; detta ska göras i enlighet med ett av följande förfaranden:

1. Först ska ett däck eller en uppsättning däck provas:
 - a) Om de uppmätta värdena uppfyller kraven för den deklarerade klassen eller för det uppmätta värdet för externt däck- och vägbanebuller inom den tolerans som anges i tabell 1 godkänns däcket.
 - b) Om de uppmätta värdena inte uppfyller kraven för den deklarerade klassen eller för det uppmätta värdet för externt däck- och vägbanebuller inom den tolerans som anges i tabell 1, ska ytterligare tre däck eller däckuppsättningar provas. Genomsnittsvärdet för de tre däck eller däckuppsättningar som provats ska användas som underlag för bedömningen av överensstämmelsen med den deklarerade informationen inom den tolerans som anges i tabell 1.
2. Om de angivna klasserna och värdena härrör från resultat av provning för typgodkännande enligt förordning (EG) nr 661/2009 eller Unece-föreskrifter nr 117 och dess efterföljande ändringar, får medlemsstaterna använda mätuppgifterna som erhållits vid provning av däckens produktionsöverensstämmelse som genomförts enligt det förfarande för typgodkännande som fastställs i förordning (EU) 2018/858.

Vid bedömning av mätuppgifterna som erhållits vid provning av produktionsöverensstämmelse ska man beakta kontrolltoleranserna i tabell 1.

Tabell 1

Uppmätt parameter	Kontrolltolerans
Rullmotståndskoefficient (drivmedelseffektivitet)	Det anpassade uppmätta värdet får inte överstiga den övre gränsen (högsta <i>RRC</i>) för den deklarerade klassen med mer än 0,3 kg/1 000 kg.
Externt däck- och vägbanebuller	Det uppmätta värdet får inte vara större än det deklarerade värdet av <i>N</i> med mer än 1 dB(A).
Väggrepp på vått underlag	Det uppmätta värdet <i>G(T)</i> får inte vara lägre än den nedre gränsen (det lägsta värdet av <i>G</i>) för den deklarerade klassen.
Väggrepp på snö	Det uppmätta värdet får inte vara lägre än det lägsta minimivärdet för snöindex.
Väggrepp på is	Det uppmätta värdet får inte vara lägre än det lägsta minimivärdet för isindex.

Information som ska föras in i produkt databasen av leverantören

1. Information som ska föras in i databasens offentliga del:
 - a) Leverantörens namn eller varumärke, adress, kontaktuppgifter och annan rättslig identifiering.
 - b) Däcktypbeteckningen.
 - c) Etiketten i elektroniskt format.
 - d) Klassen/klasserna och andra parametrar på etiketten.
 - e) Produktinformationsbladets parametrar i elektroniskt format.
2. Information som ska föras in i databasens efterlevnadsdel:
 - a) Däcktypbeteckning för samtliga motsvarande däcktyper som redan släppts ut på marknaden.
 - b) En allmän beskrivning av däcktypen, inkl. mått, belastningsindex och hastighetskategori, tillräcklig för att medge en enkel och otvetydig identifiering.
 - c) Protokoll för provning, klassificering och mätning av däckparametrar i enlighet med bilaga I.
 - d) De eventuella särskilda försiktighetsåtgärder som ska vidtas i samband med att däcktypen monteras, installeras, underhålls eller provas.
 - e) Däcktypens uppmätta tekniska parametrar, i förekommande fall.
 - f) De beräkningar som utförts med de uppmätta parametrarna.

BILAGA VIIIJämförelsetabell²⁰

Förordning (EG) nr 1222/2009	Denna förordning
Artikel 1.1	Artikel 1.1
Artikel 1.2	Artikel 1.2
Artikel 2.1	Artikel 2.1
Artikel 2.2	Artikel 2.2
Artikel 3.1	Artikel 3.1
Artikel 3.2	Artikel 3.2
–	Artikel 3.3
Artikel 3.3	Artikel 3.4
Artikel 3.4	Artikel 3.5
–	Artikel 3.6
Artikel 3.5	Artikel 3.7
–	Artikel 3.8
–	Artikel 3.9
Artikel 3.6	Artikel 3.10
Artikel 3.7	Artikel 3.11
Artikel 3.8	Artikel 3.12

²⁰ Ska anpassas i samband med juristlingvisternas granskning.

Artikel 3.9	Artikel 3.13
Artikel 3.10	Artikel 3.14
Artikel 3.11	Artikel 3.15
–	Artikel 3.16
Artikel 3.12	Artikel 3.17
Artikel 3.13	Artikel 3.18
–	Artikel 3.19
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 4.1	Artikel 4.1
Artikel 4.1 a	Artikel 4.1 b
Artikel 4.1 b	Artikel 4.1 b
Artikel 4.2	–
–	Artikel 4.2
–	Artikel 4.3
Artikel 4.3	Artikel 4.4
Artikel 4.4	Artikel 4.6
–	Artikel 4.5
–	Artikel 4.6
–	Artikel 4.7
–	Artikel 4.8

–	Artikel 4.9
–	Artikel 5
Artikel 5	Artikel 6
Artikel 5.1	Artikel 6.1
Artikel 5.1 a	Artikel 6.1 a
Artikel 5.1 b	Artikel 6.1 b
–	Artikel 6.2
–	Artikel 6.3
Artikel 5.2	Artikel 6.4
Artikel 5.3	–
–	Artikel 6.5
–	Artikel 6.6
–	Artikel 6.7
Artikel 6	Artikel 7
Artikel 7	Artikel 8
Artikel 8	Artikel 9
Artikel 9.1	Artikel 10.1
Artikel 9.2	–
Artikel 10	Artikel 10.2
Artikel 11	Artikel 12

–	Artikel 12 a
–	Artikel 12 b
–	Artikel 12 c
Artikel 11 a	–
Artikel 11 b	–
Artikel 11 c	Artikel 12 d
Artikel 12	Artikel 11
–	Artikel 11.1
–	Artikel 11.2
–	Artikel 11.3
–	Artikel 13
Artikel 13	–
Artikel 14	–
–	Artikel 14
Artikel 15	–
–	Artikel 15
–	Artikel 16
Artikel 16	Artikel 17