



Brüssel, den 15. Februar 2019
(OR. en)

6327/19

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

**ENER 71
ENV 131
TRANS 98
CONSOM 53
CODEC 373**

VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter
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 wesentliche Parameter und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 – Allgemeine Ausrichtung

1. Die Delegationen erhalten in der Anlage einen Entwurf einer allgemeinen Ausrichtung zu dem eingangs genannten Vorschlag.
2. Änderungen gegenüber dem Kommissionsvorschlag sind durch **Fettdruck und Unterstreichung**, Streichungen durch [] gekennzeichnet.
3. Die Kommission hat den eingangs genannten Vorschlag am 17. Mai 2018 im Rahmen des größeren Maßnahmenpakets zur "Emissionsarmen Mobilität" vorgelegt. Die Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter soll aufgehoben werden und zugleich soll mit dem Vorschlag der Anwendungsbereich des gegenwärtig geltenden Rechtsrahmens klarer gefasst und erweitert werden; dazu ist Folgendes vorgesehen:
 - Aktualisierung der Reifenkennzeichnung und Möglichkeit ihrer Überarbeitung;
 - verbesserte Sichtbarkeit der Kennzeichnung für Verbraucher;

- Festlegung von Anforderungen an den Internet-Verkauf, den Fernabsatz und andere Situationen, in denen die Reifen für die Verbraucher nicht unmittelbar sichtbar sind;
 - die Verpflichtung, Informationen über die Eignung für Schnee und Eis in die Kennzeichnung aufzunehmen;
 - Prüfung der Möglichkeit, die Laufleistung und den Abrieb als Parameter der Kennzeichnung einzubeziehen, sobald geeignete Prüfmethode zur Verfügung stehen;
 - die Möglichkeit, künftig auch runterneuerte Reifen einzubeziehen, sobald eine geeignete Prüfmethode zur Messung der Leistung dieser Reifen entwickelt wurde;
 - die Erweiterung der Pflicht zur Anzeige der Kennzeichnung auf Reifen der Klasse C3;
 - eine verbesserte Durchsetzung durch die Verpflichtung zur Registrierung der Reifen in der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1369 eingerichteten Produktdatenbank.
4. Nachdem die Kommission den Vorschlag der Gruppe "Energie" im Juni 2018 während des bulgarischen Vorsitzes erläutert hat, ist die Prüfung des Textes während des österreichischen und des rumänischen Vorsitzes fortgeführt worden.
5. Der rumänische Vorsitz hat den Delegationen in der Sitzung der Gruppe "Energie" vom 29. Januar 2019 einen ersten Entwurf einer allgemeinen Ausrichtung (Vermerk 5406/19) vorgelegt. Zwei überarbeitete Fassungen dieses Dokuments sind in den Sitzungen der Gruppe "Energie" vom 5. und 12. Februar 2019 weiter erörtert worden.
6. Der Vorsitz hat auf der Grundlage dieser Beratungen weitere Anpassungen vorgenommen, die den in der Anlage wiedergegebenen Text ergeben haben.
7. Im Vergleich zum Kommissionsvorschlag betreffen die wichtigsten Änderungen die folgenden Erwägungsgründe und Bestimmungen:
- a) Erwägungsgründe 13 und 13a: Mit den Änderungen soll für Kohärenz im ganzen Text, insbesondere mit Artikel 14a, gesorgt werden, was die Begriffe Laufleistung und Abrieb betrifft;
- b) Erwägungsgrund 22a und Artikel 7a: Mit den Änderungen soll für Kohärenz mit Artikel 14 der Richtlinie über den elektronischen Geschäftsverkehr gesorgt werden;

- c) Erwägungsgründe 23a und 32: Erwägungsgrund 23a ist eingefügt worden, um Erwägungsgrund 32 zu ersetzen, damit hervorgehoben wird, dass es den Mitgliedstaaten freisteht, zu entscheiden, ob sie die Option in Artikel 10 Absatz 2a in Anspruch nehmen möchten oder nicht;
- d) Erwägungsgründe 26a, 26b und Anhang VIIa: Diese Erwägungsgründe und der Anhang sind aufgenommen worden, um zu verdeutlichen, welche Informationen in die Datenbank eingegeben werden sollten, und um etwaige Vertraulichkeitsfragen zu lösen;
- e) Artikel 2 und 11a: Mit diesen Bestimmungen soll es der Kommission ermöglicht werden, eine geeignete Prüfmethode zur Messung der Leistung runderneuerter Reifen im Wege von Durchführungsrechtsakten anzunehmen und auf diese Weise den Anwendungsbereich der Verordnung auf solche Reifen auszudehnen, sobald die Prüfmethode entwickelt wurde;
- f) Artikel 3 Nummer 22: Die Änderungen dienen der Vereinfachung der Begriffsbestimmung;
- g) Artikel 4 Absatz 5 und Artikel 10 Absatz 2a: Mit den Änderungen sollen die Pflichten der Lieferanten präzisiert werden und soll eine Möglichkeit (keine Verpflichtung) für die nationalen Behörden eingeführt werden, einen zusätzlichen Abgleich zwischen der Kennzeichnung und den vom Lieferanten bereitgestellten Angaben durchzuführen, wenn sie hinreichende Gründe für die Annahme haben, dass ein Lieferant die Richtigkeit der Kennzeichnung nicht gewährleistet;
- h) Artikel 12 Buchstabe c: Mit der Änderung soll verdeutlicht werden, dass alle Anhänge mit Ausnahme von Anhang I Teile A, B und C durch delegierte Rechtsakte geändert werden können; Artikel 14a findet indes Anwendung bei einer etwaigen Einführung von Parametern oder Informationsanforderungen für die Laufleistung und den Abrieb, sobald geeignete Prüfmethoden zur Verfügung stehen;
- i) Artikel 14a: Diese Bestimmung enthält eine Überprüfungsklausel, die es der Kommission ermöglicht, eine etwaige Einführung von Parametern oder Informationsanforderungen für die Laufleistung und den Abrieb in diese Verordnung zu prüfen;
- l) Anhang I Teile A, B und C: Die Änderungen zielen darauf ab, dass der Wortlaut der gegenwärtigen Verordnung über die Kennzeichnung von Reifen beibehalten wird.

FAZIT

8. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird vor diesem Hintergrund gebeten,
- den in der Anlage vorgeschlagenen Entwurf einer allgemeinen Ausrichtung zu billigen
 - und
 - ihn dem TTE-Rat (Energie) auf seiner Tagung am 4. März 2019 zur Annahme vorzulegen.
-

2018/0148 (COD)

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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 Sozialausschusses[...]¹[...],

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.

¹ [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- (2) Die Kommission hat die Wirksamkeit³ der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ überprüft und festgestellt, dass ihre Bestimmungen aktualisiert werden sollten, um ihre Wirksamkeit zu verbessern.
- (3) Die Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 sollte durch eine neue Verordnung ersetzt werden, die die 2011 vorgenommenen Änderungen umfasst und einige **der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009** ändert und verbessert, um **diese Bestimmungen** angesichts des technischen Fortschritts der letzten Jahre im Bereich der Reifen klarer zu fassen und inhaltlich zu aktualisieren.
- (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 5 % bis 10 % 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** beitragen.
- (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 Nasshaftung**seigenschaften** auswirken, während sich die Verbesserung der Nasshaftung**seigenschaften** 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.

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).

- (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 Reifen mit höherer Kraftstoffeffizienz zu bewegen, **indem ihnen** aktualisierte harmonisierte Informationen zu diesem Parameter bereitgestellt werden [].
- (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 [].
- (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 Nasshaftung**eigenschaften** 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 **höherer** Nasshaftungsleistung 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).

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).

- (11) Im Interesse der Übereinstimmung mit dem internationalen Rahmen wird in der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 auf die Regelung Nr. 117 der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE)⁷ verwiesen, die die einschlägigen Messmethoden für den Rollwiderstand, **das externe Rollgeräusch** sowie die Nass- und Schneehaftung von Reifen enthält.
- (12) Damit die Endnutzer Informationen zur Eignung von Reifen erhalten, die speziell für die Nutzung bei **extremen** Schnee- und Eis**bedingungen** entwickelt wurden, sollte die Verpflichtung vorgesehen werden, in der Kennzeichnung **derartige** Informationen [] anzugeben.
- (13) Der Abrieb von Reifen im Betrieb ist eine wichtige Quelle umweltschädlicher 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 ab, sondern von einer Reihe von Faktoren wie der Verschleißfestigkeit des Reifens, einschließlich der Mischung, des Laufflächenprofils und des Aufbaus, den Straßenverhältnissen, der Wartung, dem Reifendruck und dem Fahrverhalten.**
- (13a) Derzeit gibt es jedoch noch keine geeignete Prüfmethode für den Reifenabrieb **und die Laufleistung**. Die Kommission sollte daher die Entwicklung einer solchen Methode **fördern** [] **und die Möglichkeit prüfen, derartige Parameter in den Anwendungsbereich dieser Verordnung aufzunehmen, die** alle neuen internationalen Entwicklungen und vorgeschlagenen Normen oder Vorschriften **sowie die Arbeit der Industrie** umfassend berücksichtigen wird [].

⁷ ABl. L 307 vom 23.11.2011, S. 3.

⁸ COM(2018) 28 final.

- (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 geeignete Prüfmethode zur Messung der Eigenschaften von runderneuerten Reifen gibt, **sollten der Kommission mit dieser Verordnung Durchführungsbefugnisse übertragen werden, damit sie einheitliche Vorschriften erlassen kann, die erforderlich sind, damit diese Pflichten für runderneuerte Reifen gelten []**.
- (15) Die in der Verordnung (EU) 2017/1369 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ geregelte Energieverbrauchskennzeichnung, in deren Rahmen der Energieverbrauch von Produkten in einer Skala von "A" bis "G" angegeben wird, ist mehr als 85 % der Verbraucherinnen und Verbraucher in der Union bekannt und hat sich als wirksames Instrument zur Förderung effizienterer Produkte erwiesen. Die Reifenkennzeichnung sollte auch weiterhin weitestmöglich dieselbe Gestaltung aufweisen, gleichzeitig aber auch den Besonderheiten **von []** Reifenparametern Rechnung tragen.
- (16) Die Bereitstellung vergleichbarer Informationen zu Reifenparametern in Form einer Standard**reifen**kennzeichnung dürfte die Kaufentscheidungen der Endnutzer zugunsten von sichereren, geräuschärmeren und kraftstoffeffizienteren Reifen beeinflussen. Dies wiederum sollte für die Reifenhersteller ein Anreiz sein, **[] Reifen**parameter zu optimieren, und somit den Weg für einen nachhaltigeren Verbrauch und eine nachhaltigere Produktion **von Reifen** ebnen.
- (17) Die Bereitstellung weiterer Informationen zur Kraftstoffeffizienz und anderen Parametern von Reifen ist für alle Endnutzer relevant, einschließlich der Käufer von Ersatzreifen, der Käufer von Reifen an neuen Fahrzeugen, Fuhrparkmanagern und Transportunternehmen, die die Parameter unterschiedlicher Reifenmarken aufgrund einer fehlenden Kennzeichnung und harmonisierten Prüffregelung derzeit nicht ohne Weiteres vergleichen können. Daher sollte die Verpflichtung vorgesehen werden, **dass alle** Reifen, die **[]** zusammen mit Fahrzeugen geliefert werden, **gekennzeichnet werden**.

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).

- (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 einen höheren Kraftstoffverbrauch und eine größere jährliche Laufleistung als Reifen der Klassen C1 und C2 auf und könnten somit einen erheblichen Beitrag zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der **Treibhausgasemissionen schwerer Nutzfahrzeuge leisten. Reifen der Klasse C3 sollten daher in den Anwendungsbereich dieser Verordnung einbezogen werden.**
- (19) Die vollständige Einbeziehung 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**¹⁰ über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge¹¹ **und mit [] der Verordnung .../.... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge**¹².
- (20) Viele Endnutzer treffen eine Kaufentscheidung, ohne den Reifen und die an ihm angebrachte Kennzeichnung tatsächlich zu sehen. In [] diesen Fällen sollte den Endnutzern die Kennzeichnung vor Abschluss der Kaufentscheidung angezeigt werden. Eine sichtbare Kennzeichnung von Reifen in den Verkaufsstellen 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.
- (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 ihre Kaufentscheidung auf der Grundlage harmonisierter Informationen **unter anderem** zur Kraftstoffeffizienz, zu den Nasshaftungseigenschaften[] **und** zum externen Rollgeräusch [] sachkundig treffen können, sollte die **Reifen**kennzeichnung in allen technischen Werbematerialien und in **visuellem Werbematerial** angezeigt werden, auch wenn sie im Internet veröffentlicht werden. **Bezieht sich visuelles Werbematerial auf eine Reifenfamilie und nicht nur auf einen spezifischen Reifentyp, so muss nicht unbedingt die vollständige Kennzeichnung angezeigt werden.**

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 ...).

¹² [...]

- (22) Den potenziellen Endnutzern sollten Informationen bereitgestellt werden, die jeden Bestandteil der **Reifen**kennzeichnung und seine Bedeutung erklären. Diese Informationen sollten in **dem gesamten** technischen Werbematerial, z. B. auf der Website der Lieferanten, **nicht jedoch im visuellen Werbematerial** enthalten sein.
- (22a) In Anbetracht des Anstiegs der Reifenverkäufe über Verkaufsplattformen im Internet anstelle eines Direktverkaufs durch den Lieferanten sollte verdeutlicht werden, dass Anbieter von Hostdiensten dafür verantwortlich sein sollten, 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. Allerdings sollten diese Internet-Hostplattformen in Anwendung des Artikels 14 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 2000/31/EG über den elektronischen Geschäftsverkehr unverzüglich tätig werden, um die Informationen über das betreffende Reifenprodukt zu entfernen oder den Zugang dazu zu sperren, wenn ihnen bewusst ist, dass die Anforderungen nicht eingehalten werden (beispielsweise fehlende, unvollständige oder unrichtige Kennzeichnung oder fehlendes, unvollständiges oder unrichtiges Produktdatenblatt), beispielsweise wenn sie von der Marktüberwachungsbehörde darüber unterrichtet wurden. Für einen Lieferanten, der über seine eigene Website direkt an Endnutzer verkauft, gelten die Händlerverpflichtungen für den Fernabsatz.**
- (23) Die Kraftstoffeffizienz, die Nasshaftung**seigenschaften**, 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 relative Leistung 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 (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates¹³ überwachen.
- (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.

¹³ Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

(26a) Unbeschadet der Marktüberwachungspflichten der Mitgliedstaaten und 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.

(26b) 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 gemäß den nach dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten 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 **Durchführungsrechtsakte und** delegierten Rechtsakte sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

- (29) Zur Förderung der Energieeffizienz sowie des Klima- und 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 im 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 **Reifen**kennzeichnung zu ändern [] 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 2016¹⁴ 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.

¹⁴ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

(30a) Der Kommission sollten Durchführungsbefugnisse übertragen werden, damit für einheitliche Bedingungen für die Anwendung dieser Verordnung insbesondere hinsichtlich der Entwicklung einer einheitlichen Methode, die für die Anwendung der Anforderungen auf runderneuerte Reifen erforderlich ist, gesorgt wird. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates* ausgeübt werden.

*** Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).**

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

[[...]]

(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 für die Verwirklichung [] **dieses** Ziels[] 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 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 Reifen der Klassen C1, C2 und C3.
- (2) Zudem gilt diese Verordnung für runderneuerte Reifen, sobald **die Kommission einheitliche Vorschriften für** eine geeignete Prüfmethode zur Messung der Leistung dieser Reifen **erlassen hat. [] Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 1[1a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.**
- (3) Diese Verordnung gilt nicht für
 - a) Geländereifen für den gewerblichen Einsatz;
 - b) Reifen, die ausschließlich für die Montage an Fahrzeugen ausgelegt sind, die vor dem 1. Oktober 1990 **gebaut oder erstmalig zugelassen wurden;**
 - 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;
- h) **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;
4. **"Geländereifen für den gewerblichen Einsatz" einen Spezialreifen, der vor allem unter schweren Geländebedingungen zum Einsatz kommt;**
5. "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;
6. "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;

7. "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;
8. "Produktdatenblatt" ein Standarddokument mit den in Anhang IV genannten Informationen in gedruckter oder elektronischer Form;
9. "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;
10. "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 [] **Reifen**parametern elektronisch zugänglich sind, einem Online-Portal für die Zugänglichkeit sowie einem Konformitätsteil mit eindeutig festgelegten Zugänglichkeits- und Sicherheitsanforderungen;
11. "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**;
12. "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;
13. "Importeur" jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die ein Produkt aus einem Drittstaat auf dem Unionsmarkt in Verkehr bringt;
14. "Bevollmächtigter" jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die von einem Hersteller schriftlich beauftragt wurde, in seinem Namen bestimmte Aufgaben wahrzunehmen;

15. "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;
16. "Händler" jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette, die ein Produkt auf dem Markt bereitstellt, mit Ausnahme des Lieferanten;
17. "Bereitstellung auf dem Markt" die entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe eines Produkts zum Vertrieb oder zur Verwendung auf dem Unionsmarkt im Rahmen einer gewerblichen Tätigkeit;
18. "Inverkehrbringen" die erstmalige Bereitstellung eines Produkts auf dem Unionsmarkt;
19. "Endnutzer" einen Verbraucher, einen Fuhrparkmanager oder ein Transportunternehmen, der bzw. das einen Reifen kauft oder voraussichtlich kaufen wird;
20. "Parameter" einen in Anhang I genannten Reifenparameter, **der bei der Nutzung erhebliche Umwelt-, Verkehrssicherheits- oder Gesundheitsauswirkungen hat**, wie Rollwiderstand, Nasshaftungseigenschaften, externes Rollgeräusch, **Schneehaftungseigenschaften** und **Eishaftungseigenschaften**;
21. "Reifentyp" bezeichnet eine Version eines Reifens, bei der [] **die technischen Merkmale auf der Kennzeichnung, das Produktdatenblatt und die Modellkennung für** sämtliche Einheiten **dieser Version gleich sind**;
22. **"Prüftoleranz" bezeichnet die maximal zulässige Abweichung – aufgrund der Variation zwischen verschiedenen Laboratorien – der Messungs- und Berechnungsergebnisse der durch oder im Namen von Marktüberwachungsbehörden durchgeführten Prüfungen gegenüber den Werten der angegebenen oder veröffentlichten Parameter []**.

Artikel 4

Pflichten von Reifenlieferanten

- (1) Die Lieferanten stellen bei Inverkehrbringen von Reifen der Klassen C1, C2 und C3 sicher, dass
 - 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.
- (3) Die Lieferanten stellen sicher, dass jegliches visuelle Werbematerial für einen bestimmten Reifentyp [] die Kennzeichnung enthält.
- (4) Die Lieferanten stellen sicher, dass jegliches technische Werbematerial für einen bestimmten Reifentyp [] den Anforderungen des Anhangs V entspricht.
- (5) Die Lieferanten stellen sicher, dass die Werte **und die technischen Unterlagen gemäß dieser Verordnung, die verwendet werden, um** die damit verbundenen Klassen **zu bestimmen,** und alle zusätzlichen Informationen über Eigenschaften, die in der Kennzeichnung für die in Anhang I **dieser Verordnung** genannten [] Parameter angegeben sind, **jenen entsprechen, die in den** Typgenehmigungs**unterlagen** [] **aufgeführt sind.**
- (6) Die Lieferanten stellen die Richtigkeit der von ihnen bereitgestellten Kennzeichnungen und Produktdatenblätter sicher.

II

- (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 dem 1. Juni 2021** geben die Lieferanten die in Anhang **VIIa** [] genannten Informationen **in die Produktdatenbank** ein, bevor sie einen Reifen in Verkehr bringen.
- (2) [] **Für** Reifen, **die** zwischen dem [bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] und dem 31. [] **Mai 2021** in Verkehr gebracht **werden**, gibt der Lieferant **spätestens bis zum 31. Dezember 2021** die in Anhang **VIIa** genannten Informationen **in die Produktdatenbank** ein.
- (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 innerhalb von 10 Arbeitstagen nach einer 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 aufweisen **und dass das Produktdatenblatt gemäß Anhang IV 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 dass das Produktdatenblatt gemäß Anhang IV vorliegt.**
- (2) Die Händler stellen sicher, dass jegliches visuelle Werbematerial für einen bestimmten Reifentyp [] die Kennzeichnung enthält.
- (3) Die Händler stellen sicher, dass jegliches technische Werbematerial für einen bestimmten Reifentyp [] 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.**

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 **Prüf**verfahren.

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 Nasshaftung **seigenschaften** 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) Hat eine nationale Behörde nach Artikel 3 Nummer 37 der Verordnung (EU) 2018/858 hinreichenden Grund zu der Annahme, dass ein Lieferant nicht die Richtigkeit der Kennzeichnung gemäß Artikel 4 Absatz 6 sicherstellt, so prüft sie, ob die auf der Kennzeichnung angegebenen Klassen und zusätzlichen Informationen über Eigenschaften den Werten und Unterlagen entsprechen, die der Lieferant gemäß Artikel 4 Absatz 5 bereitgestellt hat.

- (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. Juni 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.

Artikel 11

Überwachung des Unionsmarktes und Kontrolle der auf den Unionsmarkt gelangenden Produkte

- (1) Die von dieser Verordnung erfassten [] **Reifen** 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*] und den in deren Rahmen erlassenen relevanten delegierten Rechtsakten **und Durchführungsrechtsakten**.
- (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 haben im Falle der Nichteinhaltung der vorliegenden Verordnung oder der einschlägigen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte das Recht, sich die Kosten für Dokumentenüberprüfung und physische Produktprüfungen vom Lieferanten erstatten zu lassen.**

Artikel 11a

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.**
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.**
- (3) Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.**

Artikel 12

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) ☐
- c) **Anhang I Teil D und Teil E und die Anhänge II, IV, V, VI, VII, VIIa und VIII zu ändern, um die darin enthaltenen** Werte, Berechnungsmethoden und Anforderungen ☐ **unbeschadet des Artikels 14a** an den technischen Fortschritt anzupassen.

Gegebenenfalls testet die Kommission bei der Vorbereitung delegierter Rechtsakte die Gestaltung und den Inhalt der Kennzeichnung für spezifische ☐ **Reifen** mit repräsentativen Kundengruppen in der Union, 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 2027[] darüber Bericht.

In diesem Bericht bewertet sie, wie wirksam diese Verordnung und die in ihrem Rahmen erlassenen **Durchführungsrechtsakte und** delegierten Rechtsakte **Endnutzer dazu veranlasst haben**, [] verstärkt Reifen mit besseren Eigenschaften zu wählen, und berücksichtigt dabei die Auswirkungen auf die Unternehmen, den Kraftstoffverbrauch, die Sicherheit, die Treibhausgasemissionen und die Marktüberwachungstätigkeiten. 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 14a

Überprüfungsklausel

Sobald geeignete Prüfmethoden zur Verfügung stehen, prüft die Kommission die Aufnahme von Parametern oder Informationsanforderungen für Laufleistung und Abrieb in diese Verordnung und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag vor.

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. Juni 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. Juni 2021[]

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

<i>Im Namen des Europäischen Parlaments</i>	<i>Im Namen des Rates</i>
<i>Der Präsident</i>	<i>Der Präsident</i>

ANHANG I

Prüfung, Klassifizierung und Messung von Reifenparametern

Teil A: Kraftstoffeffizienzklassen und Rollwiderstandsbeiwert

Die Kraftstoffeffizienzklasse ist anhand des Rollwiderstandsbeiwerts (*CR*), der gemäß Anhang 6 der Regelung Nr. 117 der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) und deren späteren Änderungen gemessen und nach dem in Anhang VI festgelegten Verfahren abgeglichen wird, gemäß der nachstehenden Skala von "A" bis "G" 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

<u>CR in kg/t</u>	<u>Energie-effizienz-klasse</u>
<u>$CR \leq 6,5$</u>	<u>A</u>
<u>$6,6 \leq CR \leq 7,7$</u>	<u>B</u>
<u>$7,8 \leq CR \leq 9,0$</u>	<u>C</u>

Reifen der Klasse C2

<u>CR in kg/t</u>	<u>Energie-effizienz-klasse</u>
<u>$CR \leq 5,5$</u>	<u>A</u>
<u>$5,6 \leq CR \leq 6,7$</u>	<u>B</u>
<u>$6,8 \leq CR \leq 8,0$</u>	<u>C</u>

[...] Reifen der Klasse C3

<u>CR in kg/t</u>	<u>Energie-effizienz-klasse</u>
<u>$CR \leq 4,0$</u>	<u>A</u>
<u>$4,1 \leq CR \leq 5,0$</u>	<u>B</u>
<u>$5,1 \leq CR \leq 6,0$</u>	<u>C</u>

<u>Leer</u>	<u>D</u>	<u>Leer</u>	<u>D</u>	<u>$6,1 \leq CR \leq 7,0$</u>	<u>D</u>
<u>$9,1 \leq CR \leq 10,5$</u>	<u>E</u>	<u>$8,1 \leq CR \leq 9,2$</u>	<u>E</u>	<u>$7,1 \leq CR \leq 8,0$</u>	<u>E</u>
<u>$10,6 \leq CR \leq 12,0$</u>	<u>F</u>	<u>$9,3 \leq CR \leq 10,5$</u>	<u>F</u>	<u>$CR \geq 8,1$</u>	<u>F</u>
<u>$CR \geq 12,1$</u>	<u>G</u>	<u>$CR \geq 10,6$</u>	<u>G</u>	<u>Leer</u>	<u>G</u>

Teil B: Nasshaftungsklassen

- 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 "G" zu ermitteln und in der Kennzeichnung anzugeben.
- Berechnung des Nasshaftungskennwerts (G)

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

Dabei gilt:

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

Reifen der Klasse C1

<u>G</u>	<u>Nassha ftungsk lasse</u>
-----------------	--

<u>1,55 ≤ G</u>	<u>A</u>
------------------------	-----------------

<u>1,40 ≤ G ≤ 1,54</u>	<u>B</u>
-----------------------------------	-----------------

<u>1,25 ≤ G ≤ 1,39</u>	<u>C</u>
-----------------------------------	-----------------

<u>Leer</u>	<u>D</u>
--------------------	-----------------

<u>1,10 ≤ G ≤ 1,24</u>	<u>E</u>
-----------------------------------	-----------------

<u>G ≤ 1,09</u>	<u>F</u>
------------------------	-----------------

<u>Leer</u>	<u>G</u>
--------------------	-----------------

Reifen der Klasse C2

<u>G</u>	<u>Nassh aftun gskla sse</u>
-----------------	---

<u>1,40 ≤ G</u>	<u>A</u>
------------------------	-----------------

<u>1,25 ≤ G ≤ 1,39</u>	<u>B</u>
-------------------------------	-----------------

<u>1,10 ≤ G ≤ 1,24</u>	<u>C</u>
-------------------------------	-----------------

<u>Leer</u>	<u>D</u>
--------------------	-----------------

<u>0,95 ≤ G ≤ 1,09</u>	<u>E</u>
-------------------------------	-----------------

<u>G ≤ 0,94</u>	<u>F</u>
------------------------	-----------------

<u>Leer</u>	<u>G</u>
--------------------	-----------------

Reifen der Klasse C3

<u>G</u>	<u>Nass haftu ngskl asse</u>
-----------------	---

<u>1,25 ≤ G</u>	<u>A</u>
------------------------	-----------------

<u>1,10 ≤ G ≤ 1,24</u>	<u>B</u>
-------------------------------	-----------------

<u>0,95 ≤ G ≤ 1,09</u>	<u>C</u>
-------------------------------	-----------------

<u>0,80 ≤ G ≤ 0,94</u>	<u>D</u>
-------------------------------	-----------------

<u>0,65 ≤ G ≤ 0,79</u>	<u>E</u>
-------------------------------	-----------------

<u>G ≤ 0,64</u>	<u>F</u>
------------------------	-----------------

<u>Leer</u>	<u>G</u>
--------------------	-----------------

Teil C: Klasse des externen Rollgeräuschs und entsprechender Messwert

Der Messwert für das externe Rollgeräusch (N) 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.

II

N in dB

Klasse des externen Rollgeräuschs



$N \leq LV - 3$



$LV - 3 < N \leq LV$

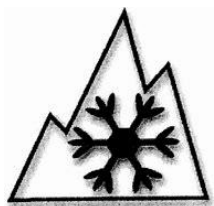


$N > LV$

Teil D: Schneehaftung

Die Eignung für die Nutzung bei Schnee ist gemäß Anhang 7 der UNECE-Regelung Nr. 117 zu prüfen.

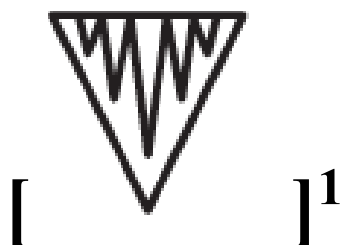
Erreicht ein Reifen die in der UNECE-Regelung Nr. 117 für Schnee angegebenen Mindestkennwerte, so ist er als für die Nutzung bei **extremen Schneebedingungen** geeigneter Reifen zu klassifizieren, und seine Kennzeichnung ist durch das folgende Symbol zu ergänzen:



Teil E: Haftung bei Eis:

Die Eignung für die Nutzung bei Eis ist gemäß ISO 19447 zu prüfen.

Erreicht ein Reifen den in der UNECE-Regelung Nr. 19447 für Eis angegebenen Mindestkennwert, so ist er als für die Nutzung bei Eis geeigneter Reifen zu klassifizieren, und seine Kennzeichnung ist durch das folgende Symbol zu ergänzen:

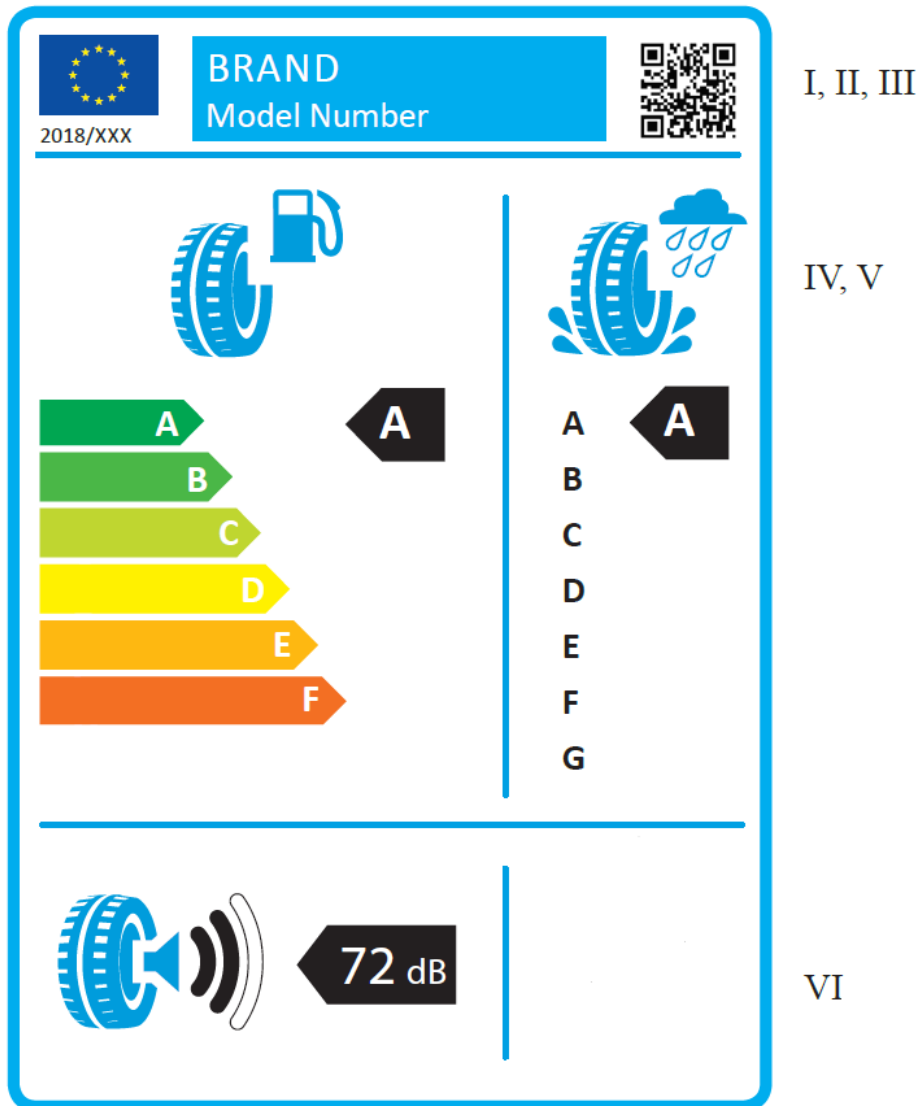


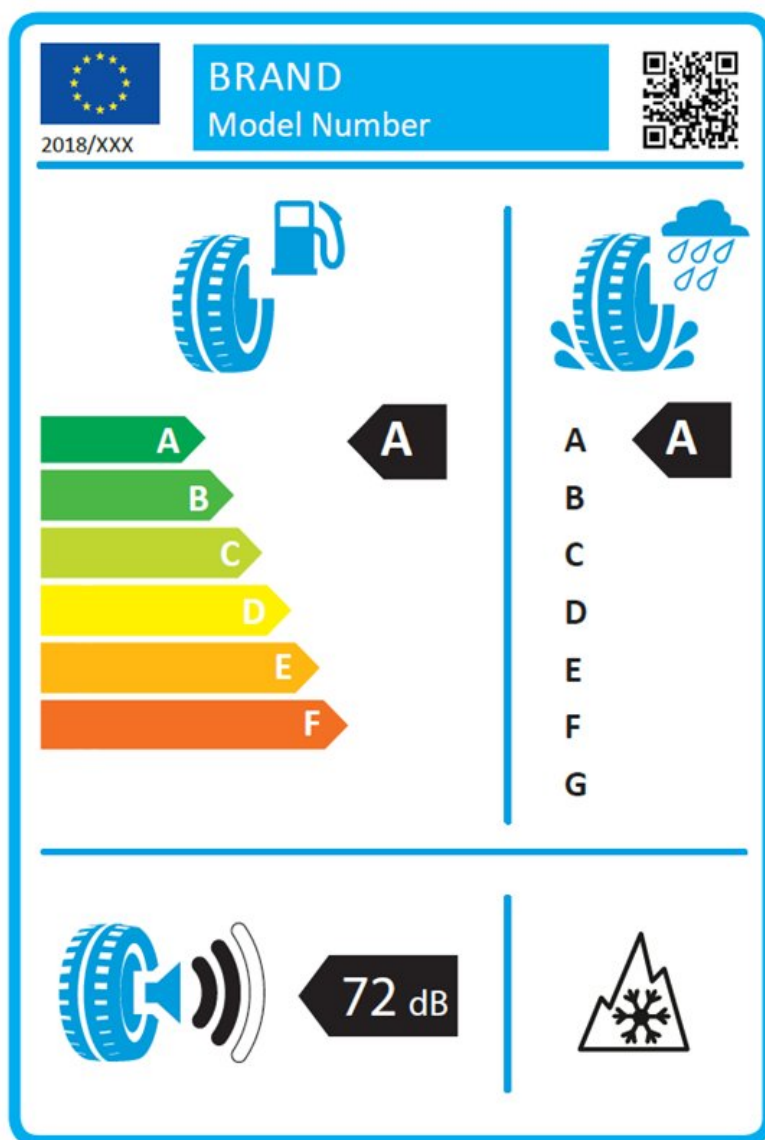
¹ Logo in Klammern, bis das neue ISO-Logo veröffentlicht worden ist.

Format der Kennzeichnung

1. KENNZEICHNUNG

- 1.1. In der Kennzeichnung sind im Einklang mit den folgenden Abbildungen folgende Informationen anzugeben [...]:

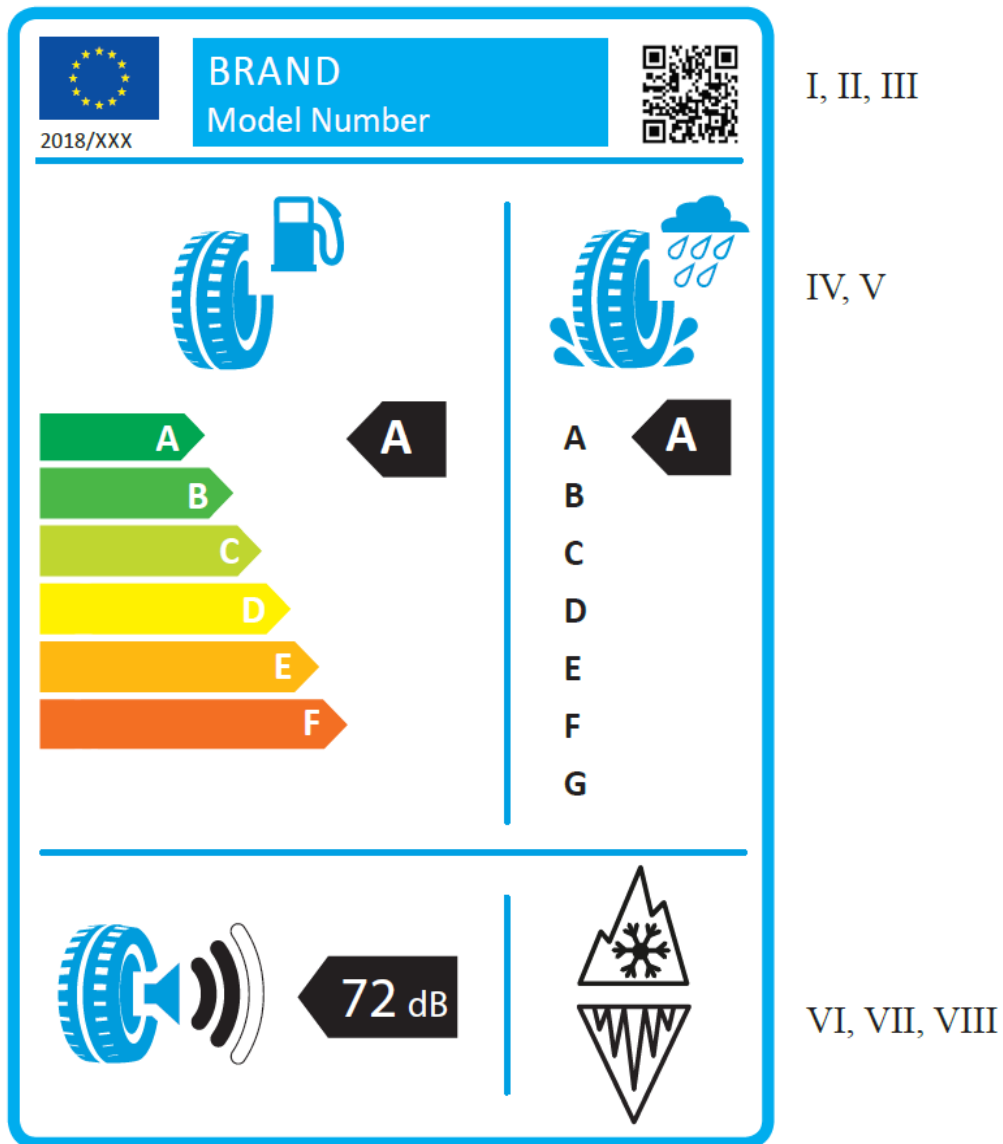




I, II, III

IV, V

VI, VII

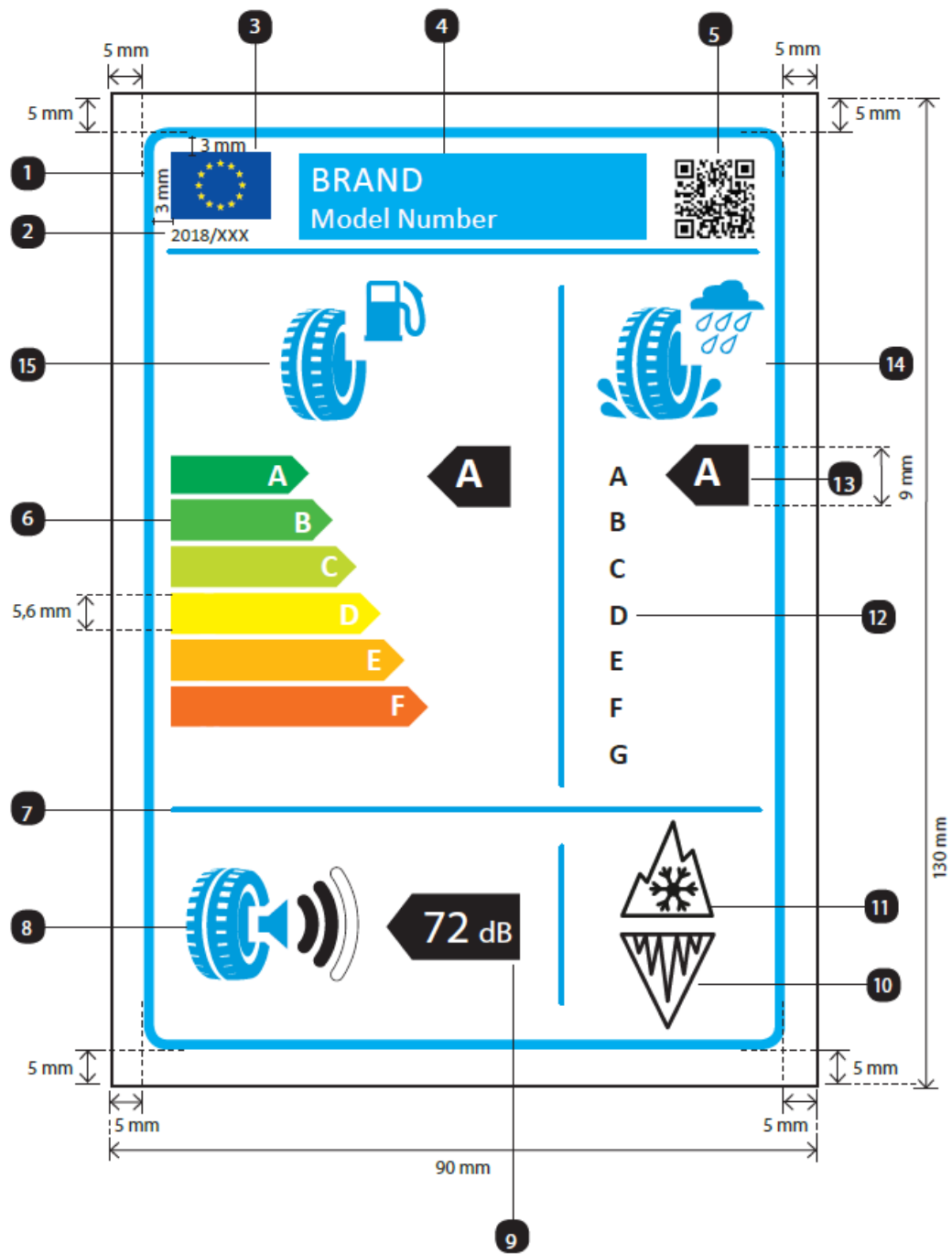


- I. **Handels**name oder Handelsmarke des Lieferanten;
- II. Modellkennung des Lieferanten, d. h. der üblicherweise alphanumerische Code, der einen bestimmten Reifentyp von anderen **Reifentypen mit dem gleichen Handelsnamen oder** der gleichen Handelsmarke des Lieferanten[] unterscheidet;
- III. QR-Code:
- IV. Kraftstoffeffizienz;

- V. Nasshaftungseigenschaften;
- VI. Externes Rollgeräusch;
- VII. Schneehaftungseigenschaften;
- VIII. Eishaftungseigenschaften;

2. GESTALTUNG DER KENNZEICHNUNG

- 2.1. Die grafische Gestaltung der Kennzeichnung muss der folgenden Abbildung entsprechen:



- 2.2. Die Kennzeichnung muss mindestens 90 mm breit und 130 mm hoch sein. Wird die Kennzeichnung in größerem Format gedruckt, müssen **auf der Kennzeichnung** die Proportionen der obigen Spezifikationen gewahrt bleiben.
- 2.3. Die Kennzeichnung muss folgenden Vorgaben entsprechen:
- a) Farbliche Gestaltung: CMYK – Cyan, Magenta, Gelb, Schwarz – nach folgendem Muster: 00-70-X-00: 0 % Cyan, 70 % Magenta, 100 % Gelb, 0 % Schwarz.
 - b) Die nachfolgenden Ziffern beziehen sich auf die Abbildung in Abschnitt 2.1.
 - 1. Umrandung: Strich: 1,5 pt – Farbe: X-10-00-05;
 - 2. Calibri normal 8 pt;
 - 3. Europa-Flagge: Breite: 15 mm, Höhe: 10 mm;
 - 4. Banner: Breite: 51,5 mm, Höhe: 13 mm;

Text "MARKE": Calibri normal 15 pt, 100 % weiß;

Text "Modellkennung": Calibri normal 13 pt, 100 % weiß;
 - 5. QR-Code: Breite: 13 mm, Höhe: 13 mm;
 - 6. Skala "A" bis "F":

Pfeile: Höhe: 5,6 mm, Zwischenraum: 0,78 mm, schwarzer Strich: 0,5 pt – Farbe:
 - A: X-00-X-00:
 - B: 70-00-X-00:
 - C: 30-00-X-00:

- D: 00-00-X-00:
 - E: 00-30-X-00:
 - F: 00-70-X-00:
7. Strichmaß: Breite: 88 mm, Höhe: 2 pt – Farbe: X-00-00-00;
8. Piktogramm externes Rollgeräusch:
- Piktogramm gemäß Muster: Breite: 25,5 mm, Höhe: 17 mm – Farbe: X-10-00-05;
9. Pfeil:
- Pfeil*: Breite: 20 mm, Höhe: 10 mm, 100 % schwarz.
- Text*: Helvetica fett 20 pt, 100 % weiß;
- Text für Einheit*: Helvetica fett 13 pt, 100 % weiß;
10. Piktogramm Eis:
- Piktogramm gemäß Muster: Breite: 15 mm, Höhe: 15 mm – Strich: 1,5 pt – Farbe: 100 % schwarz;
11. Piktogramm Schnee:
- Piktogramm gemäß Muster: Breite: 15 mm, Höhe: 15 mm – Strich: 1,5 pt – Farbe: 100 % schwarz;
12. "A" bis "G": Calibri normal 13 pt – 100 % schwarz;
13. Pfeile:
- Pfeile*: Breite: 11,4 mm, Höhe: 9 mm, 100 % schwarz.
- Text*: Calibri fett 17 pt, 100 % weiß;

14. Piktogramm Kraftstoffeffizienz:

Piktogramm gemäß Muster: Breite: 19,5 mm, Höhe: 18,5 mm – Farbe: X-10-00-05;

15. Piktogramm Nasshaftung:

Piktogramm gemäß Muster: Breite: 19 mm, Höhe: 19 mm – Farbe: X-10-00-05.

c) Der Hintergrund muss weiß sein.

2.4. Die Reifenklasse ist in **der Kennzeichnung im Format** der Abbildung in Abschnitt 2.1 [] anzugeben.

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) Modellkennung des Lieferanten;
- c) Kraftstoffeffizienzklasse des Reifens gemäß Anhang I;
- d) Nasshaftungsklasse des Reifens gemäß Anhang I;
- e) Klasse des externen Rollgeräuschs und Dezibel gemäß Anhang I;
- f) Angabe, ob es sich um einen für die Nutzung bei **extremen Schneebedingungen** geeigneten Reifen handelt;
- g) Angabe, ob es sich um einen für die Nutzung bei Eis geeigneten Reifen handelt;
- h) **Datum der Herstellung des Reifens.**

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 "F");
 - b) Nasshaftungsklasse (Buchstaben "A" bis "G");
 - 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 Abschnitt 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 Klassifizierungen, 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, insbesondere **von Folgendem**:
 - Der Kraftstoffverbrauch kann durch umweltschonende Fahrweise erheblich reduziert werden.
 - Zur Verbesserung der Nasshaftung**eigenschaften** und der Kraftstoffeffizienz ist der Reifendruck regelmäßig zu prüfen.
 - Der dem Anhalteweg entsprechende Sicherheitsabstand muss stets [] eingehalten werden.

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) Rollwiderstandsbeiwert ($CR_{m,l}$) ist auf die zugewiesenen Werte des Referenzlabornetzes abzugleichen.

Der mit einer Maschine in einem Kandidatenlabor (c) gemessene (m) Rollwiderstandsbeiwert $CR_{m,c}$ 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 Lastindexwerte 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 ($A1_l$, $B1_l$, $A2_c$ und $B2_c$) 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 (a_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:

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

Dabei gilt:

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

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

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**:

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

Überprüfungsverfahren

Die Übereinstimmung der Angaben zur Kraftstoffeffizienz- und Nasshaftungsklasse und der Klasse für das externe Rollgeräusch sowie der angegebenen Werte und jeder zusätzlichen Leistungsangabe 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.
Nasshaftung <u>seigenschaften</u>	Der Messwert <i>G(T)</i> darf die Untergrenze (den niedrigsten Wert von <i>G</i>) der angegebenen Klasse nicht unterschreiten.
Schneehaftung <u>seigenschaften</u>	Der Messwert darf den Mindestleistungskennwert für Schnee nicht unterschreiten.
Eishaftung <u>seigenschaften</u>	Der Messwert darf den Mindestleistungskennwert für Eis nicht unterschreiten.

ANHANG VIIa

Informationen, die in die Produktdatenbank einzugeben sind

1. Informationen, die vom Lieferanten 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 und Herstellungsdatum;
- c) Kennzeichnung in elektronischem Format;
- d) Energieeffizienzklasse(n) und andere Parameter der Kennzeichnung;
- e) Parameter des Produktdatenblatts in elektronischem Format.

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

- a) Reifentypkennung aller gleichwertigen Modelle, 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 bei der Montage, Installation, Wartung oder beim Test des Reifentyps zu treffen sind;
- e) die gemessenen technischen Parameter des Reifentyps;
- f) die mit den gemessenen Parametern durchgeführten Berechnungen;
- g) die Testbedingungen, sofern nicht hinreichend unter Buchstabe c beschrieben.

ANHANG VIII
Entsprechungstabelle

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
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
