



Bryssel den 25 februari 2019
(OR. en)

6695/19

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

**ENER 92
ENV 174
TRANS 126
CONSOM 75
CODEC 509**

NOT

från:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper I)
till:	Rådet
Komm. dok. nr:	9185/18 + ADD 1
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING AV RÅDET om märkning av däck med avseende på drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar samt om upphävande av förordning (EG) nr 1222/2009 – Allmän riktlinje

1. Kommissionen antog det ovannämnda förslaget den 17 maj 2018, som en del av det bredare åtgärds paketet om koldioxidsnåla transporter. Förslaget, som upphäver förordning (EG) nr 1222/2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar¹, har som mål att förtydliga och utvidga tillämpningsområdet för nuvarande regelverk.
2. När kommissionen hade lagt fram förslaget för arbetsgruppen för energi i juni 2018 fortsatte behandlingen av texten.

¹ EUT L 342, 22.12.2009.

3. Ordförandeskapet lade fram ett första utkast till allmän riktlinje för delegationerna vid mötet i arbetsgruppen för energi den 29 januari 2019. Två reviderade versioner av dokumentet diskuterades vid arbetsgruppens möten den 5 och 12 februari 2019. Med utgångspunkt i de diskussionerna har ordförandeskapet gjorde ytterligare anpassningar av texten (bilagan till not 6327/19), som godkändes av Coreper vid mötet den 20 februari 2019.
4. En delegation begärde då att mindre tekniska ändringar skulle göras i artiklarna 4.3 och 6.2, i första hand för att förtydliga dessa båda bestämmelser. Eftersom de övriga delegationerna inte hade några invändningar, inarbetade ordförandeskapet dessa ändringar i bilagan till denna not.
5. Jämfört med kommissionens förslag gäller de viktigaste ändringarna följande skäl och bestämmelser:
 - a) Skälen 13 och 13a: Ändringarna är avsedda att säkerställa enhetlighet i hela texten – och särskilt överensstämmelse med artikel 14a – vad gäller begreppen körsträcka och nötning.
 - b) Skäl 22a och artikel 7a: Ändringarna är avsedda att säkerställa överensstämmelse med artikel 14 i direktivet om elektronisk handel.
 - c) Skälen 23a och 32: Skäl 23a har införts för att ersätta skäl 32, för att understryka att medlemsstaterna kan avgöra om de vill utnyttja möjligheten i artikel 10.2a eller inte.
 - d) Skälen 26a och 26b samt bilaga VIIa: Skälen och bilagan har lagts till för att klargöra vilka uppgifter som ska föras in i databasen och hantera eventuella sekretessfrågor.

- e) Artiklarna 2 och 11a: Bestämmelserna är avsedda att ge kommissionen möjlighet att anta en lämplig provningsmetod för att mäta prestanda för regummerade däck genom genomförandeakter och därmed utvidga tillämpningsområdet för förordningen till sådana däck när en sådan provningsmetod har utvecklats.
- f) Artikel 3.22: Ändringarna i artikeln är avsedda att förenkla definitionen.
- g) Artiklarna 4.3 och 6.2: Ändringarna i artiklarna är tänkta att klargöra att leverantörer och distributörer får tillhandahålla etiketten i onlineannonser om en viss typ av däck genom att visa den i kapslad skärmbild.
- h) Artiklarna 4.5 och 10.2a: Ändringarna i dessa artiklar är avsedda att förtydliga leverantörernas skyldigheter och införa en möjlighet (inte en skyldighet) för nationella myndigheter att göra ytterligare kontroller av etiketten och den information som leverantörerna tillhandahåller, om de har tillräckliga skäl att anta att en leverantör inte har säkerställt att etiketten är korrekt.
- i) Artikel 12 c: Ändringarna är avsedda att förtydliga att alla bilagor utom bilaga I, delarna A, B och C, kan ändras genom delegerade akter, men artikel 14a är tillämplig vid ett eventuellt införande av parametrar eller informationskrav avseende körsträcka och nötning, när lämpliga provningsmetoder blir tillgängliga.
- l) Artikel 14a: Bestämmelsen innehåller en översynsklausul som ger kommissionen möjlighet att utvärdera ett eventuellt införande av parametrar eller informationskrav avseende körsträcka och nötning i denna förordning.
- m) Bilaga I, delarna A, B och C: Ändringarna är avsedda att bibehålla text från den nuvarande förordningen om märkning av däck.

SLUTSATS

6. Mot bakgrund av detta uppmanas rådet att nå en överenskommelse om utkastet till allmän riktlinje i bilagan.

p.m.: 1. Ändringar i förhållande till kommissionens förslag är markerade med **understruken fetstil** och strykningar är markerade med [].

2. Följande skrivfel i kommissionens förslag har rättats:

- Bilaga VI avsnitt 5: " a_m " har ersatts med " σ_m ".
 - Bilaga VI avsnitt 6: "i" har ersatts med "I".
-

2018/0148 (COD)

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**

(Text av betydelse för EES)

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 yttrande^[...]²[...],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³,

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 [...].

³ EUT C [...], [...], s. [...].

- (2) Kommissionen har granskat⁴ effektiviteten i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1222/2009⁵ och konstaterat att bestämmelserna i förordningen behöver uppdateras för att göra den effektivare.
- (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 5–10 % av fordonens drivmedelsförbrukning. Detta betyder att minskat rullmotstånd kan bidra avsevärt till drivmedelseffektivare vägtransporter och därmed till minskade utsläpp **av växthusgaser**.
- (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 kompenseras **dessa däck**s högre inköpspris på grund av högre produktionskostnader.

⁴ [...]

⁵ 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).

- (7) I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009⁶ 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.
- (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.
- (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/EG⁷.
- (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 däckmärkning för att uppmuntra slutanvändarna att köpa däck med bättre väggrepp på vått underlag genom att förse **dem med** harmoniserad information om den parametern.

⁶ 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).

⁷ 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).

- (11) För att säkerställa överensstämmelse med det internationella ramverket, hänvisar förordning (EG) nr 661/2009 till föreskrifter nr 117 från Unece⁸, som [] **anger** relevanta mätmetoder för rullmotstånd, **externt däck- och vägbanebuller** och väggrepp vid vått underlag och på snö.
- (12) För att ge slutanvändare information om prestanda hos däck som är utformade speciellt för **användning på svåra is- och snöunderlag**, är det lämpligt att kräva att [] etiketten ska innehålla **sådana upplysningar**.
- (13) Däckens nötning vid användning ger upphov till betydande utsläpp av mikroplaster, som är skadliga för miljön, och i kommissionens meddelande *En europeisk strategi för plast i en cirkulär ekonomi*⁹ framhålls därför behovet av att hantera oavsiktliga utsläpp av mikroplaster från däck, bland annat genom åtgärder som märkning 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 däckets livslängd på en rad faktorer, såsom däckets slitstyrka, inklusive dess sammansättning, slitbanemönster och struktur, vägförhållanden, underhåll, däcktryck och körbeteende.**
- (13a) En lämplig provningsmetod för att mäta däckens nötning **och körsträcka** saknas dock för närvarande. Kommissionen bör därför stödja utvecklingen av en sådan metod och **utvärdera möjligheten att i den föreliggande förordningens tillämpningsområde inkludera sådana parametrar** som fullt ut beaktar de senaste versionerna alla internationellt utvecklade eller föreslagna standarder [**samt det arbete som utförs av industrin** []].

⁸ EUT L 307, 23.11.2011, s. 3.

⁹ COM(2018) 28 final

- (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. Men eftersom en lämplig provningsmetod för att mäta regummerade däckers prestanda saknas, bör **kommissionen genom denna förordning ges genomförandebefogenheter i syfte att anta enhetliga regler som är nödvändiga för att tillämpa sådana krav på regummerade däck []**.
- (15) Mer än 85 % av konsumenterna i unionen känner igen energietiketten enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/1369¹⁰, som rankar produkters energiförbrukning på en skala från ”A” till ”G”, och som har visat sig vara effektiv för att främja effektivare produkter. Däcketiketten bör fortsatt 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. Detta kommer i sin tur förmodligen att stimulera däcktillverkarna att optimera [] **däck**parametrarna, vilket skulle bana vägen för **en** mer hållbar konsumtion och produktion **av däck**.
- (17) Behovet av mer information om däckens drivmedelseffektivitet och andra parametrar är relevant för slutanvändarna, inklusive köpare av begagnade däck, köpare av däck monterade på nya bilar samt ansvariga för fordonsparker och transportföretag, som inte kan jämföra parametrarna för olika däckmärken på ett enkelt sätt eftersom det saknas märkning och ett harmoniserat provningssystem. Det är därför lämpligt att kräva att **alla** däck som levereras med fordon [] **ska vara märkta**.

¹⁰ 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).

- (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 bränsleförbrukning¹¹, och med **Europaparlamentets och rådets förordning .../... om fastställande av utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon**¹²¹³.
- (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 alla sådana situationer bör etiketten visas för slutanvändaren innan köpbeslutet fattas. En märkning av däcken som visas på försäljningsstället och i tekniskt reklammaterial bör säkerställa att både distributörer och potentiella slutanvändare vid den tidpunkten, och på den plats där beslut om inköpet fattas, får harmoniserad information om relevanta däckparametrar.
- (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**, också i sådant material som tillhandahålls via internet. **Om visuella annonser avser en däckfamilj och inte endast en specifik däcktyp måste inte hela etiketten nödvändigtvis visas.**

¹¹ **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).**

¹² **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 ...).**

¹³ [...]

- (22) Potentiella slutanvändare bör få information som förklarar **däck**märkningens samtliga delar och deras betydelse. Denna information bör finnas i **allt** tekniskt reklammaterial, exempelvis på leverantörernas webbplatser, **dock ej i visuella annonser**.

(22a) Eftersom en allt större andel däck säljs via försäljningsplattformar på internet snarare än direkt av leverantörer bör det klargöras att värdtjänstleverantören bör se till att det är möjligt att visa den etikett som tillhandahållits av leverantören i närheten av priset. Denna bör informera distributören om den skyldigheten, men inte vara ansvarig för de tillhandahållna etiketternas och produktinformationsbladens riktighet eller innehåll. Vid tillämpningen av artikel 14.1 b i direktiv 2000/31/EG om elektronisk handel bör dock sådana värddplattformar på internet handla utan dröjsmål för att avlägsna informationen om däck i fråga eller göra den oåtkomlig om de har fått kännedom om bristande överensstämmelse (t.ex. att etiketten eller produktinformationsbladet saknas, inte är komplett eller innehåller oriktigheter) till exempel efter att ha informerats av marknadskontrollmyndigheten. 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. Märkningen av däck bör återspegla jämförbara prestanda vid faktisk användning av däck**en**, 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, såsom 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 (EG) nr 765/2008¹⁴.
- (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 produktdatabas 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 produktdatabasen.

¹⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

(26a) Utan att det påverkar medlemsstaternas marknadskontrollskyldigheter och leverantörernas skyldighet att kontrollera produkternas överensstämmelse, bör leverantörerna göra nödvändiga uppgifter om sina produkters överensstämmelse elektroniskt tillgängliga i produkt databasen. De uppgifter som är relevanta för konsumenter och distributörer bör göras allmänt tillgängliga i produkt databasens 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 produkt databasens offentliga del bör underlättas med hjälp av användarorienterade verktyg, t.ex. en dynamisk quick response-kod (qr-kod) på den tryckta etiketten.

(26b) Produkt databasens 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 i enlighet med delegerade akter som antas enligt denna förordning, 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 produkt databasen.

(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 genomförandeakter** och delegerade akter som antas enligt denna förordning bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.

- (29) I syfte att främja energieffektivitet, begränsning av klimatförändringen 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 **däck**etikettens innehåll och utformning [] 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, även på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016¹⁵. 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.

¹⁵ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

(30a) För att säkerställa enhetliga villkor för tillämpningen av denna förordning, i synnerhet vad gäller utarbetandet av den enhetliga metod som behövs för att tillämpa kraven på regummerade däck, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011*.

*** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13)."**

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

[[...]

(33) Kommissionen bör utvärdera denna förordning. I enlighet med punkt 22 i det interinstitutionella avtalet [[**om bättre lagstiftning** av den 13 april 2016]] 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 kan snarare, på grund av att det behövs en harmoniserad rättslig ram och lika villkor för tillverkare [], 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, säkra däck med lågt externt däck- och vägbanebuller.
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.
2. Denna förordning ska även tillämpas på regummerade däck, när väl **kommissionen har antagit enhetliga bestämmelser om** en lämplig provningsmetod för att mäta regummerade däckers prestanda. **[[Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 1 [[1a.2.**
3. Denna förordning **]** **ska** inte tillämpas **]** på
 - a) terränggående däck för yrkesmässigt bruk,
 - b) däck som är konstruerade endast för montering på fordon som **byggts eller** registrerats för första gången före den 1 oktober 1990,
 - c) reservdäck för temporärt bruk (T-typ),
 - d) däck avsedda för hastigheter under 80 km/tim,

- 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,
- h) **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.
4. **terränggående däck för yrkesmässigt bruk: däck för särskilt bruk, i första hand avsedda för körning i svåra terrängförhållanden.**
5. *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.
6. *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.

7. *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.
8. *produktinformationsblad*: ett standarddokument som innehåller de uppgifter som anges i bilaga IV, antingen i tryckt eller elektronisk form.
9. *teknisk dokumentation*: dokumentation som [] gör det möjligt för att marknadskontrollmyndigheter [] att bedöma huruvida [] etiketten och [] produktinformationsbladet ett till ett däck, inklusive informationen [] i punkt 2 i bilaga [] VIIa, är korrekta.
10. *produkt databas*: den databas som *upprättats* enligt förordning (EU) 1369/2017 och som består av en konsumentorienterad offentlig del, där information om enskilda [] däck parametrar finns tillgänglig elektroniskt, en onlineportal för åtkomst och en efterlevnadsdel, med klart angivna krav för åtkomst och säkerhet.
11. *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 [] däcket i utställt skick.
12. *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.
13. *importör*: varje fysisk eller juridisk person som är etablerad i unionen och som släpper ut en produkt från *ett* tredjeland på unionsmarknaden.
14. *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.

15. *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.
16. *distributör*: varje fysisk eller juridisk person i *leveranskedjan*, utom tillverkaren, som tillhandahåller en produkt på marknaden.
17. *tillhandahållande på marknaden*: leverans av en produkt för distribution eller användning på unionsmarknaden i samband med *kommersiell* verksamhet, antingen mot betalning eller kostnadsfritt.
18. *utsläppande på marknaden*: det första *tillhandahållandet* av en produkt på unionsmarknaden.
19. *slutanvändare*: en konsument, [] en ansvarig för *fordonsparker* eller [...] vägtransportföretag [...] som köper eller förväntas köpa ett däck.
20. *parameter*: en däckparameter som anges i bilaga I [] **och som har en betydande påverkan på miljö, trafiksäkerhet eller hälsa vid användning**, som t.ex. rullmotstånd, väggrepp på vått underlag, [] externt däck- och vägbanebuller, **väggrepp på** snö [] och **väggrepp på** is.
21. *däcktyp*: en version av ett däck där alla **ingående enheter** har samma [] tekniska egenskaper [] **på** etiketten, [] produktinformationsblad och [] modellbeteckning.
22. **kontrolltolerans: maximal tillåten avvikelse på grund av variation mellan laboratorier 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 []**.

Artikel 4

Däckleverantörernas ansvar

1. Leverantörerna ska säkerställa att C1-, C2- och C3-däck som släpps ut på marknaden åtföljs,
 - 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 närheten av priset och att produktinformationsbladet är tillgängligt.
3. Leverantörer ska säkerställa att etiketten visas i alla visuella annonser för en viss typ av däck **[], Leverantörer får tillhandahålla etiketten i onlineannonser om en viss typ av däck genom att visa den i kapslad skärmbild.**
4. Leverantörer ska säkerställa att allt tekniskt reklammaterial [] som avser en viss **däcktyp []** uppfyller kraven i bilaga V.
5. Leverantörer ska säkerställa att de värden **och den tekniska dokumentation i enlighet med denna förordning [] som används för att fastställa de** klasser och eventuella ytterligare uppgifter om prestanda som de anger på etiketten för de [] parametrar som anges i bilaga I **till denna förordning [] motsvarar de som ingår i** typgodkännandedokumentet **[],**
6. Leverantörer ska säkerställa att uppgifterna på de etiketter och produktinformationsblad som de tillhandahåller är korrekta.

[]

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 eller 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 [] **juni 2021**[] ska leverantörerna, innan de släpper ut ett däck på marknaden, [] föra in den information som anges i bilaga **VIIa** [] **i produkt databasen.**
2. [] **När det gäller** däck **som** släpps ut på marknaden mellan den [please insert the date of entry into force of this Regulation] och den 31 [] **maj 2021**, ska leverantören, **senast** den [] **31 december 2021**, [] 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 **arbets** dagar efter det att en begäran inkommit från marknadskontrollmyndigheterna.

3.a Om andra uppgifter än de som specificeras i bilaga VIIa skulle behövas, antingen av typgodkännandemyndigheterna eller marknadskontrollmyndigheterna eller vid utförandet av uppgifter som följer av denna förordning, ska de kunna erhållas från leverantören inom 10 arbetsdagar efter en 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 släppts ut 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 att det produktinformationsblad som fastställs i bilaga IV finns tillgängligt eller**
 - b) att det märke som anges i artikel 4.1 b visas tydligt och kan ses av slutanvändaren på försäljningsstället, i omedelbar närhet 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. **Distributörer får tillhandahålla etiketten i onlineannonser om en viss typ av däck genom att visa den i kapslad skärmbild.**
3. Distributörer ska säkerställa att allt tekniskt reklammaterial [] som avser en viss **däcktyp** 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 slut[]användarna **vid försäljningstidpunkten**, tillhandahåller slut[]användaren[...] en kopia av etiketten före försäljningen.

5. Distributörer ska säkerställa, att etiketten [] visas vid pappersbaserad distansförsäljning och att[] slut[]användare kan få tillgång till produktinformationsbladet via en fritt tillgänglig webbplats, eller **kan** begära en utskrift av [] **produktinformations**bladet.
6. Distributörer **som** använder[] telefonförsäljning ska särskilt informera slut[]användarna om klasserna av [] parametrar på etiketten och **informera dem** 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 närheten av 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.**

Artikel 7

Fordonsleverantörernas och fordonsdistributörernas ansvar

Om en slut[]användare har för avsikt att förvärva ett nytt fordon **före försäljningen**, ska fordonsleverantörerna och fordonsdistributörerna []föra [] den slut[]användaren 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 tjänsteleverantör 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 **kontroll**förfarande 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 en sådan nationell myndighet som definieras 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 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.

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 juni 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.

Artikel 11

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

1. [Articles 16 to 29 of Regulation (EC) No 765/2008[...] **or the** Regulation on compliance and enforcement proposed under COM(2017)795] ska tillämpas på **de [] däck** som omfattas av denna förordning och de relevanta delegerade akter **och genomförandeakter** som antagits i enlighet med den 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 [] **dess** 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 [Article 13 of Regulation (EC) No 765/2008/[...] **or the** Regulation on compliance and enforcement proposed under COM(2017)795] ska innefatta åtgärder för att säkerställa effektiv kontroll av efterlevnaden av den här förordningen.
4. **Marknadskontrollmyndigheterna ska ha rätt att återkräva kostnaderna för inspektion av handlingar och provning av fysiska produkter från leverantören vid bristande överensstämmelse med denna förordning eller relevanta genomförandeakter och delegerade akter.**

Artikel 11a

Kommittéförfarande

- 1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.**
- 2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.**
- 3. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.**

Artikel 12

Delegerade akter

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

- a) **[] ändra bilaga II vad gäller** etikettens innehåll och utformning,
- b) **[]**
- c) **ändra bilaga I del D och E samt bilagorna II, IV, V, VI, VII, VIIa och VIII[] genom** att till den tekniska utvecklingen **anpassa** värdena, beräkningsmetoderna, och kraven **[] i bilagorna, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 14a.**

Om lämpligt ska kommissionen vid förberedelsen av delegerade akter testa utformningen av och innehållet i [] etiketterna för specifika [] **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 om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.
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 tvåmånadersperiod 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 göra några invändningar. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 14

Utvärdering och rapport

Senast den 1 juni 2027[] ska kommissionen genomföra en utvärdering av denna förordning och lägga fram en rapport för Europaparlamentet, rådet samt Europeiska ekonomiska och sociala kommittén.

Rapporten ska innehålla en bedömning av hur effektivt denna förordning och de **genomförandeakter och** delegerade akter som antagits enligt denna förordning []**fått** slut[]användarna att välja däck med bättre [...] prestanda, med beaktande av deras inverkan på företag, drivmedelsförbrukning, säkerhet, utsläpp av växthusgaser 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 14a

Översynsklausul

Så fort lämpliga provningsmetoder blir tillgängliga ska kommissionen bedöma införandet i denna förordning av parametrar eller informationskrav för körsträcka och nötning och i förekommande fall lägga fram ett lagstiftningsförslag för Europaparlamentet och rådet.

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 juni 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 juni 2021^[1].

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

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) enligt den skala från "A" till "G", som anges nedan, och mätas i enlighet med bilaga 6 till Föreskrifter nr 117 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) 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

<u>RRC i kg/t</u>	<u>Energieffektivitetsklass</u>
<u>$RRC \leq 6,5$</u>	<u>A</u>
<u>$6,6 \leq RRC \leq 7,7$</u>	<u>B</u>
<u>$7,8 \leq RRC \leq 9,0$</u>	<u>C</u>

C2-däck

<u>RRC i kg/t</u>	<u>Energieffektivitetsklass</u>
<u>$RRC \leq 5,5$</u>	<u>A</u>
<u>$5,6 \leq RRC \leq 6,7$</u>	<u>B</u>
<u>$6,8 \leq RRC \leq 8,0$</u>	<u>C</u>

[...] C3-däck

<u>RRC i kg/t</u>	<u>Energieffektivitetsklass</u>
<u>$RRC \leq 4,0$</u>	<u>A</u>
<u>$4,1 \leq RRC \leq 5,0$</u>	<u>B</u>
<u>$5,1 \leq RRC \leq 6,0$</u>	<u>C</u>

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

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 "G" som anges i tabellen nedan, beräknas i enlighet med punkt 2 och mätas i enlighet med bilaga 5 till Föreskrifter nr 117 från FN/ECE.
2. Beräkning av index för väggrepp på vått underlag (G)

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

där

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

<u>C1-däck</u>		<u>C2-däck</u>		<u>C3-däck</u>	
<u>G</u>	<u>Klass</u> <u>avsee</u> <u>nde</u> <u>väggr</u> <u>epp</u> <u>på</u> <u>vått</u> <u>under</u> <u>lag</u>	<u>G</u>	<u>Klass</u> <u>avsee</u> <u>nde</u> <u>väggr</u> <u>epp</u> <u>på</u> <u>vått</u> <u>under</u> <u>lag</u>	<u>G</u>	<u>Klass</u> <u>avsee</u> <u>nde</u> <u>väggr</u> <u>epp</u> <u>på</u> <u>vått</u> <u>under</u> <u>rlag</u>
<u>$1,55 \leq G$</u>	<u>A</u>	<u>$1,40 \leq G$</u>	<u>A</u>	<u>$1,25 \leq G$</u>	<u>A</u>
<u>$1,40 \leq G \leq 1,54$</u>	<u>B</u>	<u>$1,25 \leq G \leq 1,39$</u>	<u>B</u>	<u>$1,10 \leq G \leq 1,24$</u>	<u>B</u>
<u>$1,25 \leq G \leq 1,39$</u>	<u>C</u>	<u>$1,10 \leq G \leq 1,24$</u>	<u>C</u>	<u>$0,95 \leq G \leq 1,09$</u>	<u>C</u>
<u>Tom</u>	<u>D</u>	<u>Tom</u>	<u>D</u>	<u>$0,80 \leq G \leq 0,94$</u>	<u>D</u>
<u>$1,10 \leq G \leq 1,24$</u>	<u>E</u>	<u>$0,95 \leq G \leq 1,09$</u>	<u>E</u>	<u>$0,65 \leq G \leq 0,79$</u>	<u>E</u>
<u>$G \leq 1,09$</u>	<u>F</u>	<u>$G \leq 0,94$</u>	<u>F</u>	<u>$G \leq 0,64$</u>	<u>F</u>
<u>Tom</u>	<u>G</u>	<u>Tom</u>	<u>G</u>	<u>Tom</u>	<u>G</u>

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

Det uppmätta värdet för externt däck- och vägbanebuller (N) ska anges i decibel och mätas i enlighet med bilaga 3 till Föreskrifter nr 117 från FN/ECE.

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 uttryckt i dB

Klass i fråga om externt däck- och vägbanebuller



$N < LV - 3$



$LV - 3 < N \leq LV$

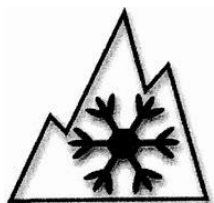


$N > LV$

Del D: Väggrepp på snö

Väggreppet på snö ska provas i enlighet med bilaga 7 till Föreskrifter nr 117 från FN/ECE.

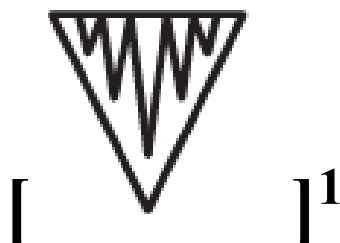
Ett däck som uppfyller minimivärdena för snöindex som anges i Föreskrifter nr 117 från FN/ECE ska klassificeras som vinterdäck **för användning i svåra vinterförhållanden** och följande bild ska anges på etiketten.



Del E: Väggrepp på is:

Egenskaperna på is ska provas i enlighet med ISO 19447.

Ett däck som uppfyller minimivärdena för isindex som anges i ISO 19447 ska klassificeras som ett isdäck och följande bild ska anges på etiketten.

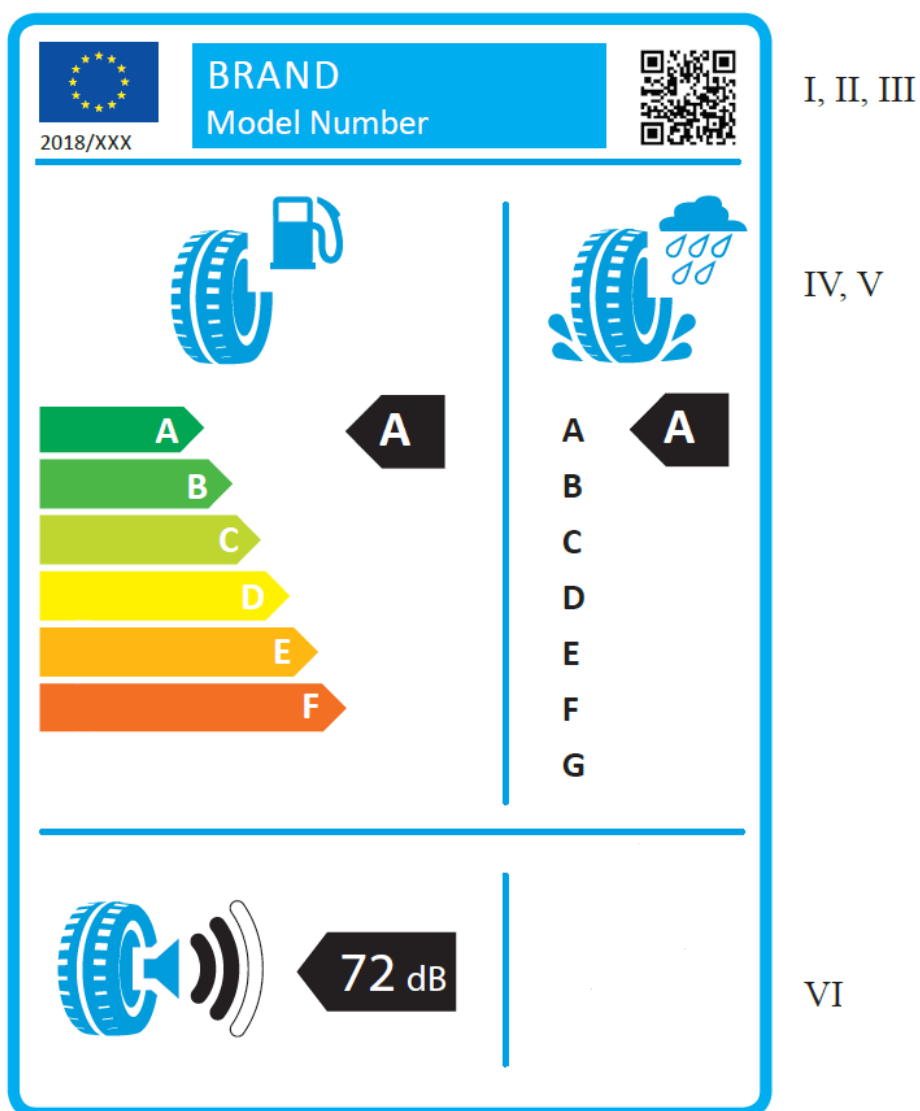


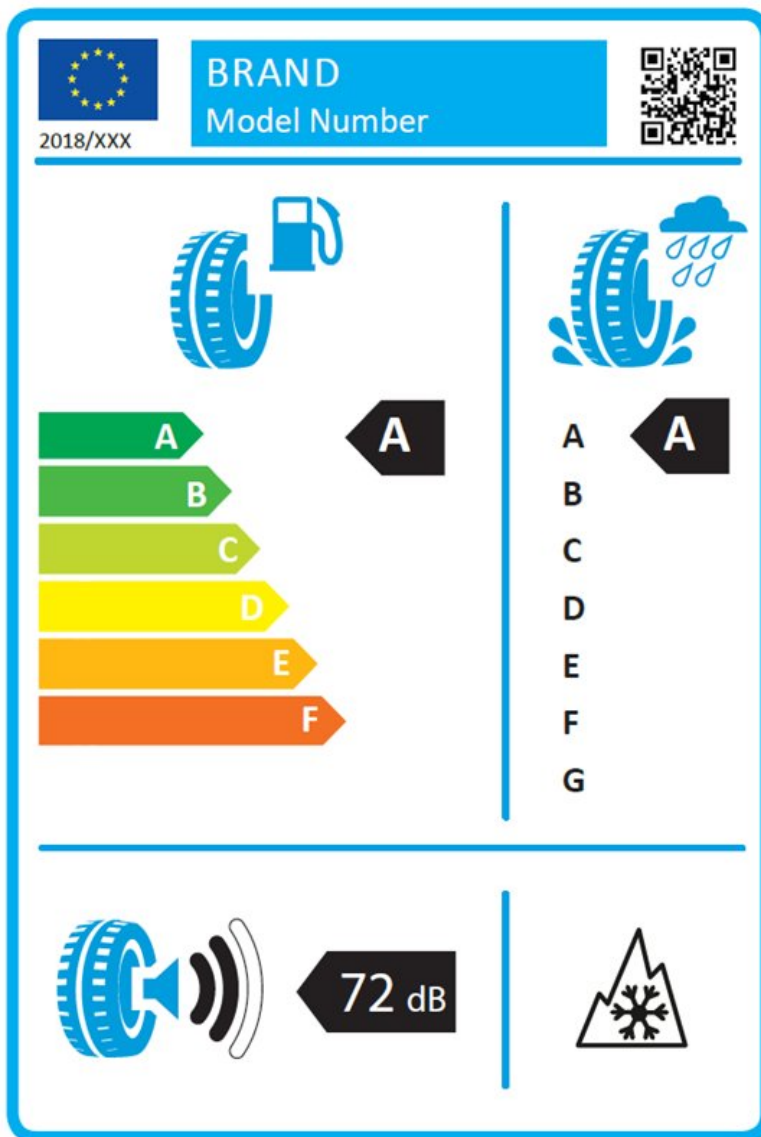
¹ *Logotyp inom hakparentes till dess att en ny logotyp enligt ISO offentliggörs.*

Etikettens utformning

1. ETIKETTER

1.1. Följande information ska finnas på etiketten i enlighet med illustrationerna nedan:

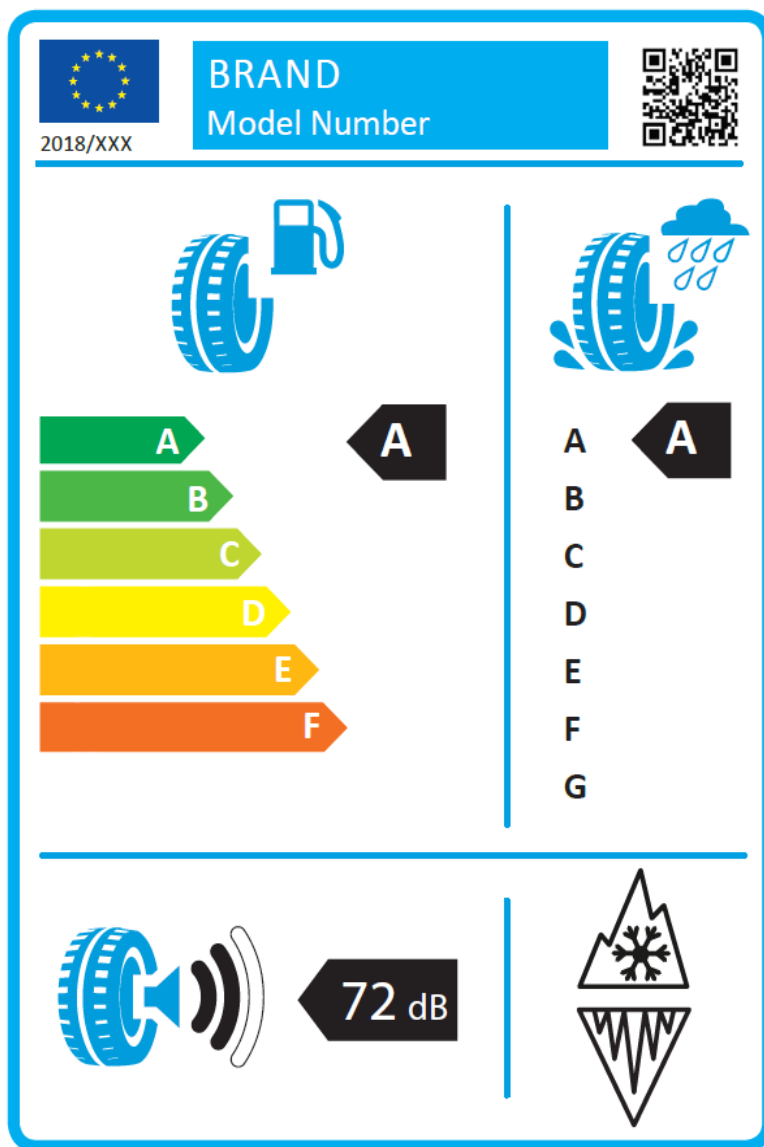




I, II, III

IV, V

VI, VII



I, II, III

IV, V

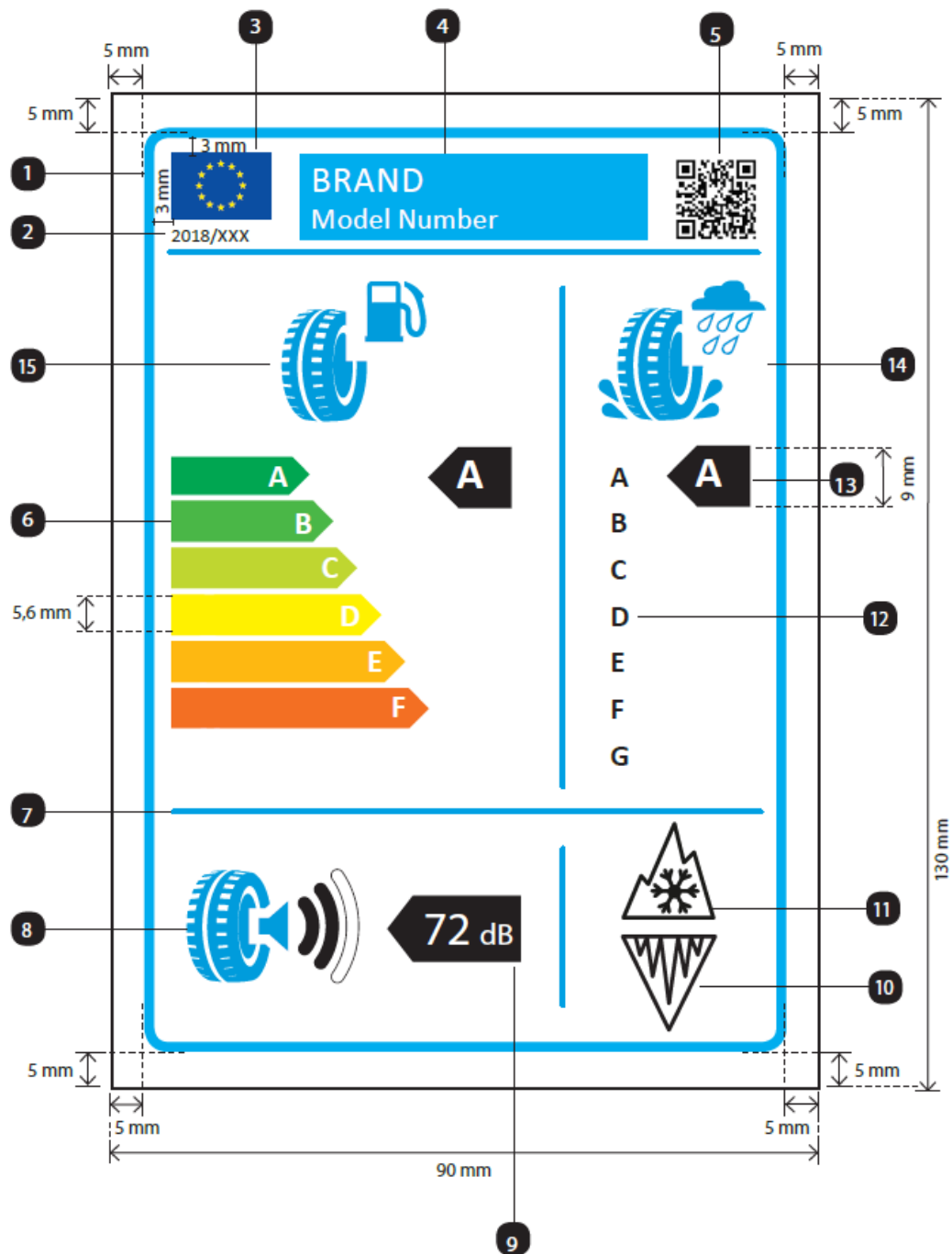
VI, VII, VIII

- I. Leverantörens [] **firmanamn** eller varumärke.
- II. Leverantörens modellbeteckning. Därmed avses den kod, i regel alfanumerisk, som skiljer en viss däckmodell från andra **däck**modeller av samma **leverantörs firmanamn** eller varumärke [].
- III. QR-kod.
- IV. Drivmedelseffektivitet.

- V. Väggrepp på vått underlag
- VI. Externt däck- och vägbanebuller.
- VII. Väggrepp på snö.
- VIII. Väggrepp på is.

2. ETIKETTENS UTFORMNING

2.1. Etiketten ska vara utformad enligt figuren nedan:



2.2. Etiketten ska vara minst 90 mm bred och 130 mm hög. Om etiketten trycks i ett större format ska [] **innehållet på etiketten** ha samma proportioner som enligt specifikationerna ovan.

2.3. Etiketten ska [] **uppfylla** följande krav:

a) Färgerna ska vara CMYK – cyan, magenta, gult och svart – och anges i följande exempel: 00-70-X-00: 0 % cyan, 70 % magenta, 100 % gult, 0 % svart.

b) De nummer som anges nedan avser siffrorna i punkt 2.1:

1. Kant runt märkningen: streck: 1,5 punkter – färg: X-10-00-05.

2. Calibri normal 8 punkter.

3. EU-flaggan: bredd: 15 mm, höjd: 10 mm.

4. Banner: bredd: 51,5 mm, höjd: 13 mm.

Texten "VARUMÄRKE": Calibri normal 15 punkter, 100 % vit.

*Texten "Modell**beteckning**":* Calibri normal 13 punkter, 100 % vit.

5. QR-kod: bredd: 13 mm, höjd: 13 mm;

6. Skala från "A" till "F":

Pilar: höjd: 5,6 mm, mellanrum: 0,78 mm, svart streck: 0,5 punkter – färger:

– 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. Rad: bredd: 88 mm, höjd: 2 punkter – färg: X-00-00-00.
8. Piktogram över externt däck- och vägbanebuller:
- Piktogram enligt förlaga: bredd: 25,5 mm, höjd: 17 mm – färg: X-10-00-05.
9. Pil:
- Pil:* bredd: 20 mm, höjd: 10 mm, 100 % svart.
- Text:* Helvetica fetstil 20 punkter, 100 % vit.
- Enhetstext:* Helvetica fetstil 13 punkter, 100 % vit.
10. Piktogram is:
- Piktogram enligt förlaga: bredd: 15 mm, höjd: 15 mm – bredd: 1,5 punkter – färg: 100 % svart.
11. Piktogram snö:
- Piktogram enligt förlaga: bredd: 15 mm, höjd: 15 mm – streck: 1,5 punkter – färg: 100 % svart.
12. ”A” till ”G”: Calibri normal 13 punkter, 100 % svart.
13. Pilar:
- Pilar:* bredd: 11,4 mm, höjd: 9 mm, 100 % svart.
- Text:* Calibri fetstil 17 punkter, 100 % vit.

14. Piktogram drivmedelseffektivitet:

Piktogram enligt förlaga: bredd: 19,5 mm, höjd: 18,5 mm – färg: X-10-00-05.

15. Piktogram för väggrepp på vått underlag:

Piktogram enligt förlaga: bredd: 19 mm, höjd: 19 mm – färg: X-10-00-05.

c) Bakgrunden ska vara vit.

2.4. Däckklassen ska anges på etiketten i [] formatet i illustrationen i punkt 2.1.

BILAGA IV

Produktinformationsblad

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

- a) [] **Leverantörens eller tillverkarens firmanamn** eller varumärke, **om tillverkaren inte är densamma som leverantören,**
- b) [] **leverantörens** modellbeteckning,
- c) Däckets energieffektivitetsklass i enlighet med bilaga I.
- d) Däckets klass avseende väggrepp på vått underlag i enlighet med bilaga I.
- e) Däckets klass avseende externt däck- och vägbanebuller i enlighet med bilaga I.
- f) Om däcket är ett vinterdäck **för användning under svåra vinterförhållanden.**
- g) Om däcket är ett isdäck.
- h) **Däckets tillverkningsdatum.**

Information som tillhandahålls i tekniskt reklammaterial

3. Information om däck som ingår i det tekniska reklamaterialet ska lämnas i **följande** ordning:
 - a) Drivmedelseffektivitetsklass (bokstav "A" till "F").
 - b) Klass för väggrepp på vått underlag (bokstav "A" till "G").
 - c) Klass för externt däck- och vägbanebuller och det uppmätta värdet (dB).
 - d) Om däckets är ett vinterdäck.
 - e) Om däckets är ett isdäck.
4. Den information [] **som avses** 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 bästa och sämsta prestanda **anges**.
5. Leverantörerna ska på sin webbplats också
 - a) tillhandahålla en länk till kommissionens relevanta webbplats för denna förordning,
 - b) förklara piktogrammen på etiketten, och
 - c) 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 [] följas.

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 **laboratorie**anpassning.
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/ton 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 Föreskrifter nr 117 **från** FN/ECE 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 Föreskrifter nr 117 **från** FN/ECE 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** Föreskrifter nr 117 från FN/ECE och dess senare ändringar, och tillämpa de villkor som anges i punkt 3 i bilaga 6 **|| i** Föreskrifter nr 117 från FN/ECE 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 Föreskrifter nr 117 från FN/ECE 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** Föreskrifter nr 117 från FN/ECE och dess senare ändringar (dvs. korregerade för en temperatur på 25 °C och en trumdiameter på 2 m).
- b) Medelvärdet av de tre **senast uppmätta värdena för varje anpassningsdäck** (för referenslaboratorier) eller **medelvärdet av de n senast uppmätta värdena för varje anpassningsdäck** (förkandidatlaboratorier).

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 ≥ 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 (A_{1l} , B_{1l} , A_{2c} och c_c) 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 Föreskrifter nr 117 från FN/ECE och dess senare ändringar och ha en standardavvikelse (σ) som

- a) inte är större än 0,05 kg/ton för [] C1- och C2-däck, och
- b) inte är större än 0,05 kg/ton 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 medelvärdet 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 (I) ska anpassa sig till varje ny uppsättning tillskrivna värden och alltid efter varje betydande ändring av maskinen och varje avvikelse i övervakningsuppgifterna för maskinens kontrolldäck.

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 värdet för rullmotståndskoefficienten som uppmäts 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 [1] i Föreskrifter nr 117 från FN/ECE och dess senare ändringar och helst ha standardavvikelser (σ_m) som

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

Om kandidatlaboratoriets standardavvikelser (σ_m) är högre än de [] **värden som avser** 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 ([] **I**) i nätverket ska beräkna den linjära regressionen som funktion av alla enskilda uppgifter från kandidatlaboratoriet (*c*). Regressionskoefficienterna $A2_c$ and $B2_c$ ska beräknas enligt följande:

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

där

$RRC_{m,l}$ är det enskilda uppmätta värdet för rullmotståndskoefficienten som uppmäts i referenslaboratoriet ([] **I**) (inklusive korrigeringar för temperatur och trumdiameter).

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

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

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

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

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 Föreskrifter nr 117 från FN/ECE 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.

BILAGA VIIa

Information som ska föras in i produkt databasen

1. Leverantören ska föra in följande information i databasens offentliga del:

- a) **Leverantörens namn eller varumärke, adress, kontaktuppgifter och annan rättslig identifiering.**
- b) **Däckmodellbeteckning och produktionsdatum.**
- c) **Etiketten i elektroniskt format.**
- d) **Energieffektivitetsklass(er) och andra parametrar på etiketten.**
- e) **Produktinformationsbladets parametrar i elektroniskt format.**

2. Leverantören ska föra in följande information i databasens efterlevnadsdel:

- a) **Däckmodellbeteckning för samtliga motsvarande typer som redan släppts ut på marknaden.**
- b) **En allmän beskrivning av däckmodellen, 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 särskilda försiktighetsåtgärder som ska vidtas i samband med att däckmodellen monteras, installeras, underhålls eller provas.**
- e) **Däckmodellens uppmätta tekniska parametrar.**
- f) **De beräkningar som utförts med de uppmätta parametrarna.**
- g) **Provningsförhållandena, om dessa inte beskrivits tillräckligt i led c.**

BILAGA VIII
Jämförelsetabell

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
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
