

015173/EU XXIV.GP
Eingelangt am 01/07/09

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 30.6.2009
KOM(2009) 348 endgültig

2008/0221 (COD)

Geänderter Vorschlag für eine

**RICHTLINIE-VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES
RATES**

**über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere
wesentliche Parameter**

{SEK(2008) 2860}

{SEK(2008) 2861}

BEGRÜNDUNG

Die Kommission legt einen geänderten Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter vor. In den geänderten Vorschlag sind diejenigen vom Europäischen Parlament in erster Lesung vorgeschlagenen Abänderungen eingeflossen, die die Kommission akzeptieren kann; ferner wurden die für die Umstellung der Form des Rechtsakts von einer Richtlinie auf eine Verordnung notwendigen technischen Verbesserungen vorgenommen.

1. HINTERGRUND

Die Kommission hat am 13. November 2008 einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter angenommen. Dieser Vorschlag wurde am 13. November 2008 dem Europäischen Parlament und dem Rat zugeleitet.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss gab am 12. März 2009 seine Stellungnahme ab und schlug Änderungen am Entwurf der Kommission vor.

Das Europäische Parlament verabschiedete am 22. April 2009 in erster Lesung eine legislative Entschließung.

2. ZIEL DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

Angesichts des Umstands, dass 23 % der gesamten Emissionen an CO₂ auf den Straßenverkehr entfallen¹, ist die Verringerung der Energieintensität und der Emissionen von Fahrzeugen eine wichtige Aufgabe für die EU.

Der Vorschlag zur Kennzeichnung von Reifen folgt einem integrierten Konzept, das die Bereitstellung genormter Informationen nicht nur zur Kraftstoffeffizienz, sondern auch zur Nasshaftung und zum externen Rollgeräusch gewährleistet, damit die Endnutzer ihre Kaufentscheidung sachkundig treffen können. Ziel ist es, durch die Nutzung der Marktkräfte eine dynamische Verbesserung aller Parameter über die zur Typgenehmigung (Verfahren zur EU-Marktzulassung) festgesetzten Mindestanforderungen hinaus zu bewirken und so die Energieeffizienz im Straßenverkehr zu steigern.

3. STELLUNGNAHME DER KOMMISSION ZU DEN ABÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

Am 22. April 2009 stimmte das Europäische Parlament für 42 Abänderungen des Vorschlags. Die Kommission hält die meisten vom Europäischen Parlament gewünschten Änderungen für akzeptabel, da sie die Ziele und die politische Legitimation des Vorschlags wahren und den ursprünglichen Kommissionsvorschlag vielfach verbessern. Die Kommission akzeptiert daher

¹ Europäische Umweltagentur, Jährliches Treibhausgasinventar der Europäischen Gemeinschaft 1990-2005 und Inventarbericht 2007, S. 88.

die folgenden Abänderungen des Europäischen Parlaments ganz, teilweise oder nach Umformulierung:

3.1. Form des vorgeschlagenen Rechtsakts

Ein wesentlicher Punkt der vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Abänderungen ist die Änderung der Form des Rechtsakts von einer Richtlinie in eine Verordnung (**Abänderung 1**). Da eine Verordnung die Umsetzungskosten senkt und gewährleistet, dass die Kennzeichnungsregelung für alle Betroffenen zum gleichen Zeitpunkt gilt, akzeptiert die Kommission diese Änderung.

3.2. Anwendungsbereich und sonstige allgemeine Bestimmungen (Artikel 1-3)

Ziel und Gegenstand: **Abänderung 11** verdeutlicht das Ziel des Vorschlags, neben einer Verbesserung der Kraftstoffeffizienz die Nasshaftung zu erhöhen und das externe Rollgeräusch zu vermindern, was im Einklang mit dem Konzept des gesamten Kennzeichnungssystems steht. Die Kommission akzeptiert daher die Abänderung ebenso wie **Abänderung 30**, die derselben Logik folgt, in vollem Umfang. Daneben wird der Wortlaut von Erwägungsgrund 20 aus Gründen der Einheitlichkeit wie in **Abänderung 7** vorgeschlagen geändert.

Durch **Abänderung 13** wird „gelagert“ aus der Bestimmung des Begriffs „Verkaufsstelle“ gestrichen. Dies kann zur Klärung des Wortlauts akzeptiert werden, um zu verdeutlichen, dass Lager, in denen Reifen nicht den Endnutzern zum Verkauf angeboten werden (wie Lieferantenlager) nicht unter die Definition des Begriffs „Verkaufsstelle“ fallen. Die Kommission hält es jedoch für wesentlich, dass Reifen, die am Ort des Verkaufs an die Endnutzer (d. h. bei den Händlern) gelagert werden, ein Kennzeichen tragen. Dies gewährleistet maximale Sichtbarkeit für das Kennzeichnungssystem und verhindert, dass nur die besten Reifen im Verkaufsraum (soweit vorhanden) mit einem Kennzeichen ausgestellt werden. Eine derartige Situation würde die Wirksamkeit des gesamten Systems untergraben, das auf der Verpflichtung für die Händler beruht, die Klassifizierung sämtlicher Reifen, also auch der niedrig eingestuften, anzuzeigen. Daher akzeptiert die Kommission diese Abänderung teilweise und nach Umformulierung, um „gelagert“ in der Bestimmung des Begriffs „Verkaufsstelle“ beizubehalten, aber zu verdeutlichen, dass die von Lieferanten gelagerten Reifen nicht eingeschlossen sind.

Abänderung 14 verengt die Definition des Begriffs „technisches Werbematerial“ (die Liste der Beispiele für „technisches Werbematerial“ wird erschöpfend) und schließt „Medienwerbung“ von dieser Definition aus. Die Kommission ist der Auffassung, dass dieser Ausschluss von „Medienwerbung“ aus Gründen der Klarheit rückgängig gemacht werden sollte, da der Begriff „Medienwerbung“ nicht definiert wird und daher Flugblätter und die Internetseite des Lieferanten als „Medienwerbung“ betrachtet werden könnten. Außerdem verdeutlicht bereits der ursprüngliche Wortlaut des Vorschlags, dass nur diejenigen Marketinginstrumente, die die spezifischen Parameter eines Reifens beschreiben, als technisches Werbematerial zu betrachten sind. Daher ist der Inhalt der durch das Marketinginstrument dargestellten Informationen, und nicht das Instrument selbst, ausschlaggebend dafür, was als technisches Werbematerial zu betrachten ist.

3.3. Verantwortlichkeiten von Lieferanten und Händlern (Artikel 4 bis 6)

Erläuterung des Kennzeichens für die Endnutzer: In **Abänderung 6** wird gefordert, den Endnutzern zusätzliche standardisierte Informationen zur Erläuterung der einzelnen Angaben auf der Kennzeichnung zur Verfügung zu stellen. Die Kommission stimmt diesem Grundsatz zu. Die Lieferanten sind gemäß Anhang III Nummer 3 Ziffer (i) zur Erläuterung der Piktogramme auf dem Kennzeichen verpflichtet. Weitere Anforderungen an die Bereitstellung von Informationen wie beispielsweise ein Rechner zur Ermittlung der Kraftstoffeinsparungen und eine EU-Internetseite erscheinen hingegen unverhältnismäßig, da den hohen Kosten ihrer Pflege und dem damit verbundenen Aufwand nur begrenzte Wirksamkeit gegenüberstünde. Ferner würden dadurch Fragen zur Aktualisierung der bereitgestellten Daten sowie diesbezügliche Haftungsfragen aufgeworfen. Die Information der Verbraucher sollte besser auf nationaler Ebene erfolgen. Daher wird die Abänderung teilweise und in Verbindung mit einer Umformulierung des neuen Erwägungsgrunds 18 akzeptiert.

Verantwortlichkeiten von Reifenlieferanten: In **Abänderung 19** wird verlangt, dass die Reifenlieferanten in technischem Werbematerial für Reifen der Klassen C2 und C3 auch den gemessenen Rollwiderstandsbeiwert angeben. Da hiermit kein zusätzlicher finanzieller oder sonstiger Aufwand für die Industrie verbunden ist, kann die Kommission diese Abänderung in vollem Umfang akzeptieren. Durch **Abänderung 20** sollen Lieferanten verpflichtet werden, in einer öffentlich zugänglichen Datenbank den Rollwiderstandsbeiwert, den Nasshaftungskennwert und das externe Rollgeräusch der Reifen entsprechend der Messung bei der Typgenehmigung anzugeben. Die auf der Kennzeichnung angegebenen Messwerte werden nicht notwendigerweise mit den Typgenehmigungswerten übereinstimmen. Die Kommission unterstützt auch nicht die Einrichtung einer öffentlich zugänglichen Datenbank (s. o., Bemerkungen zu Abänderung 6). Die Kommission akzeptiert daher die Veröffentlichung der Angaben für den Rollwiderstandsbeiwert, den Nasshaftungskennwert und das externe Rollgeräusch auf der Internetseite des Lieferanten, jedoch ohne nähere Präzisierung, ob diese Werte aus dem Typgenehmigungsverfahren stammen oder nicht.

Verantwortlichkeiten von Reifenhändlern: **Abänderung 24** verlangt von den Händlern, den Endnutzern zusätzlich zu den nach der jetzigen Fassung von Artikel 5 Absatz 3 zu machenden Angaben „auf oder zusammen mit den Rechnungen“ eine „erläuternde Version des Kennzeichens“ zur Verfügung zu stellen. Die Kommission ist der Auffassung, dass diese erläuternde Information zum Kennzeichen (d. h. Informationen, die der Endnutzer nach der Kaufentscheidung erhält) von begrenztem Nutzen wäre und dass deren Bereitstellung nicht vorgeschrieben werden sollte, um den Aufwand für die Händler auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Die Kommission akzeptiert allerdings die Formulierung „auf oder zusammen mit den Rechnungen“, die den Händlern mehr Flexibilität in der Art und Weise gibt, wie sie Artikel 5 Absatz 3 nachkommen.

Verantwortlichkeiten von Kraftfahrzeuglieferanten und –händlern: Durch die **Abänderungen 25 und 44** wird der ursprüngliche Wortlaut verbessert. Die Kommission akzeptiert sie in vollem Umfang.

3.4. Erfüllung der Anforderungen an die Bereitstellung von Informationen (Artikel 7, 8 und 12)

Prüfmethoden: In **Abänderung 26** wird betont, dass die Prüfmethoden den Endnutzern zuverlässige und reproduzierbare Informationen verschaffen sollen. Obwohl die Kommission diese Ansicht vorbehaltlos teilt, muss die Formulierung zur Angleichung an bestehende

Kennzeichnungsinitiativen geändert werden. Zu diesem Zweck wird in Erwägungsgrund 19 eine Änderung vorgenommen.

Marktüberwachung und Sanktionen: Die **Abänderungen 8, 27, 28, 29 und 33** bezwecken eine Stärkung der Bestimmungen zu Marktüberwachung und Sanktionen, die die Kommission grundsätzlich in vollem Umfang unterstützt. Die Kommission stellt fest, dass dies ein wichtiges Anliegen der betroffenen Akteure ist. Die Kommission kann jedoch keine Formulierung akzeptieren, die (in der englischen Sprachfassung, A.d.Ü.) eine Unterscheidung zwischen „sanctions“ und „penalties“ trifft. Im Gemeinschaftsrecht umfasst der Begriff „penalty“ bereits administrative und strafrechtliche Sanktionen. Ferner werden in der 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 bereits Regeln für die Marktüberwachung festgelegt, die ab 1. Januar 2010 gelten. Da die Verordnung (EG) Nr. 765/2008 sehr präzise Vorschriften zur Marktüberwachung und zu Sanktionen enthält, die der Absicht der oben genannten Abänderungen entsprechen, schlägt die Kommission vor, in Erwägungsgrund 21 und in einem neuen Artikel 12 zur Durchsetzung einen Bezug auf diese Verordnung aufzunehmen. Der bisherige Artikel 12 wird gestrichen, da er mit Artikel 41 jener Verordnung redundant wird.

3.5. Ausschussverfahren und Überprüfung (Artikel 11 und 14)

Winterreifen und nordische Winterreifen: Durch die **Abänderungen 4, 12 und 31** soll die Möglichkeit eingeführt werden, das Kennzeichnungssystem an die technischen Besonderheiten von Winterreifen und nordischen Winterreifen anzupassen. Die Kommission unterstützt diese Abänderungen zwar grundsätzlich, in Ermangelung einer genauen Definition von „Winterreifen“ (die auf Ebene der UN-Wirtschaftskommission für Europa erarbeitet wird) sowie einer Definition von „nordischen Winterreifen“ ergibt sich jedoch ein Problem. Angesichts dieser Unsicherheiten wird vorgeschlagen, anstatt von „Winterreifen oder nordischen Winterreifen“ von *„Reifen, die vorwiegend dafür konzipiert sind, bei Eis und/oder Schnee bessere Traktions- und Fahreigenschaften zu erzielen als normale Reifen“* zu sprechen; dies lässt dem Regelungsausschuss den nötigen Spielraum zur entsprechenden Anpassung, sobald die Definitionen bekannt sind. Daneben wird Abänderung 31 umformuliert, um das Mandat der Europäischen Kommission im Rahmen des Ausschussverfahrens zu verdeutlichen. Der vorgeschlagene neue Wortlaut von Artikel 11 weist darauf hin, dass die Klassifizierung dieser Reifen hinsichtlich der Haftungseigenschaften nach Maßgabe ihrer technischen Besonderheiten im Ausschussverfahren angepasst werden kann. Das bedeutet in der Praxis, dass diese Reifen so lange in den Geltungsbereich des Kennzeichnungssystems fallen und ebenso wie alle anderen Reifen mit Angaben zu Kraftstoffeffizienz, Nasshaftung und externem Rollgeräusch versehen werden müssen, bis zu diesem Zweck eine Durchführungsmaßnahme getroffen wird. Auch der Wortlaut der Erwägungsgründe 10 und 24 wird geändert, um diese Absicht widerzuspiegeln.

Einführung neuer Parameter auf dem Kennzeichen: Durch die mit **Abänderung 32** vorgenommene Streichung von Artikel 11 Absatz 2 entfällt die Möglichkeit, das Kennzeichen im Ausschussverfahren um weitere Parameter zu ergänzen; die Kommission akzeptiert dies. Erwägungsgrund 24 wird entsprechend geändert.

Zeitpunkt und Umfang der Überprüfung: In den **Abänderungen 10 und 34** werden einige der Elemente aufgezählt, die bei der Überprüfung des Vorschlags zu berücksichtigen sind,

und es wird eine Verkürzung des Zeitraums zwischen dem Inkrafttreten des vorgeschlagenen Rechtsakts und dessen Überprüfung von ursprünglich fünf auf drei Jahre vorgeschlagen. Die Aufzählung ist für die Kommission grundsätzlich akzeptabel, eine Überprüfung nach drei Jahren hält sie jedoch für verfrüht. Es dauert durchschnittlich acht Jahre, bis ein Kennzeichnungssystem sich voll auf die Marktumstellung auswirkt. Nach drei Jahren werden noch nicht alle Endnutzer ihre Reifen auch nur einmal ersetzt haben. Außerdem verschafft das Ausschussverfahren in Artikel 11 erforderlichenfalls bereits Spielraum für die Anpassung der Kennzeichnungsregelung an technologische Änderungen.

3.6. Datum der Anwendung (Artikel 17)

Vorzeitige Anwendung: Nach **Abänderung 5** sollten die betroffenen Akteure angehalten werden, Reifen bereits zu kennzeichnen, bevor das vorgeschlagene Kennzeichnungssystem verbindlich wird. Der aktuelle Wortlaut steht dem Inverkehrbringen gekennzeichneter Reifen bereits vor dem Inkrafttreten der Regelung in keiner Weise entgegen. Daher wird diese Abänderung von der Kommission gebilligt.

Ausnahme von vor dem 1. Juli 2012 produzierten Reifen von den Kennzeichnungsanforderungen: **Abänderung 45** sieht vor, alle vor dem 1. Juli 2012 produzierten Reifen von der ab 1. November 2012 geltenden Kennzeichnungspflicht auszunehmen. Die Kommission sieht keine Notwendigkeit einer Ausnahme für die vor dem 1. Juli 2012 produzierten Reifen. Die Reifenindustrie verfügt zur Vorbereitung auf das Kennzeichnungssystem über einen Zeitraum von zwei bis drei Jahren, der ausreichend sein sollte. Außerdem scheint diese Abänderung angesichts der Kosten und der Komplexität der Marktüberwachung, die für die Mitgliedstaaten damit verbunden wären, unverhältnismäßig.

4. SCHLUSSFOLGERUNG

Gestützt auf Artikel 250 Absatz 2 EG-Vertrag ändert die Kommission ihren Vorschlag wie folgt:

Geänderter Vorschlag für eine

**VERORDNUNG ~~RICHTLINIE~~ DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES
RATES**

**über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere
wesentliche Parameter**

Text von Bedeutung für den EWR

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission²,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses³,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁴,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁵,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Wie in der Mitteilung der Kommission zur Ökologisierung des Verkehrs⁶ hervorgehoben wurde, ist nachhaltige Mobilität angesichts des Klimawandels und der Notwendigkeit zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit Europas für die Gemeinschaft eine große Herausforderung.
- (2) In der Mitteilung der Kommission „Aktionsplan für Energieeffizienz: Das Potenzial ausschöpfen“⁷ wurde aufgezeigt, dass der Gesamtenergieverbrauch durch eine Reihe gezielter Maßnahmen, darunter die Kennzeichnung von Reifen, bis zum Jahr 2020 um 20 % gesenkt werden kann.
- (3) 20 % bis 30 % des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen entfallen – vorwiegend aufgrund des Rollwiderstands – auf die Reifen. Eine Verringerung des

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ KOM(2008) 433.

⁷ KOM(2006) 545.

Rollwiderstands von Reifen kann daher einen erheblichen Beitrag zur Energieeffizienz im Straßenverkehr und damit zur Verringerung der Schadstoffemissionen beigetragen.

- (4) Für Reifen sind eine Reihe von Parametern charakteristisch, die in Wechselbeziehung zueinander stehen. Verbesserungen in Bezug auf einen Parameter, etwa den Rollwiderstand, können sich nachteilig auf andere Parameter wie die Nasshaftung auswirken, während die Verbesserung der Nasshaftung wiederum höhere Rollgeräuschemissionen zur Folge haben kann. Reifenhersteller sollten zur Optimierung sämtlicher Parameter angehalten werden.
- (5) Kraftstoffeffiziente Reifen sind kosteneffizient, weil die Kraftstoffeinsparungen den aus höheren Herstellungskosten resultierenden Unterschied im Anschaffungspreis mehr als aufwiegen.
- (6) In der [Verordnung (EG) Nr. .../... für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit]⁸ werden Mindestanforderungen an die Rollwiderstandseigenschaften von Reifen festgelegt. Die durch den Rollwiderstand von Reifen bedingten Energieverluste können durch technologische Entwicklungen weit über das durch diese Mindestanforderungen erreichte Maß hinaus reduziert werden. Zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Straßenverkehrs ist es deshalb zweckmäßig, Vorschriften zu erlassen, die durch Bereitstellung harmonisierter Informationen zu diesem Parameter darauf hinwirken, die Endnutzer zum Kauf kraftstoffeffizienterer Reifen zu bewegen.
- (7) Verkehrslärm ist eine erhebliche Umweltbelastung mit gesundheitsschädigender Wirkung. In der [Verordnung (EG) Nr. .../... für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit] werden Mindestanforderungen an das externe Rollgeräusch von Reifen festgelegt. Das externe Rollgeräusch kann durch technologische Entwicklungen weit über das durch diese Mindestanforderungen erreichte Maß hinaus reduziert werden. Zur Verringerung des Verkehrslärms ist es deshalb zweckmäßig, Vorschriften zu erlassen, die durch Bereitstellung harmonisierter Informationen zu diesem Parameter darauf hinwirken, die Endnutzer zum Kauf von Reifen mit geringen externen Rollgeräuschemissionen zu bewegen.
- (8) Die Bereitstellung harmonisierter Informationen zum externen Rollgeräusch von Reifen würden auch die Durchführung von Maßnahmen zur Bekämpfung des Verkehrslärms fördern und im Sinne der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm⁹ einen Beitrag zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit für den Anteil von Reifen am Verkehrslärm leisten.
- (9) In der [Verordnung (EG) Nr. .../... für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit] werden Mindestanforderungen an die Nasshaftungseigenschaften von Reifen festgelegt. Die Nasshaftung kann durch technologische Entwicklungen weit über das durch diese Mindestanforderungen erreichte Maß hinaus verbessert werden, wodurch sich der Bremsweg bei Nässe

⁸ Vorschlag KOM(2008) 316, derzeit im Annahmeverfahren, ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁹ ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12.

verkürzt. Zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr ist es deshalb zweckmäßig, Vorschriften zu erlassen, die durch Bereitstellung harmonisierter Informationen zu diesem Parameter darauf hinwirken, die Endnutzer zum Kauf von Reifen mit besseren Nasshaftungseigenschaften zu bewegen.

- (10) ~~Andere Reifenparameter wie Aquaplaning oder Kurvenverhalten berühren ebenfalls die Verkehrssicherheit. Derzeit bestehen allerdings noch keine harmonisierten Testmethoden für diese Parameter. Deshalb sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, erforderlichenfalls später Vorschriften in Bezug auf harmonisierte Verbraucherinformationen zu diesen Reifenparametern zu erlassen.~~
- (10) **Informationen zur Nasshaftung spiegeln eventuell nicht die Haupteigenschaften von Reifen wider, die speziell für den Betrieb auf Schnee und Eis konzipiert wurden. Angesichts des Umstands, dass harmonisierte Prüfmethode für diese Reifen noch nicht verfügbar sind, sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, die Klassifizierung dieser Reifen hinsichtlich der Haftungseigenschaften erforderlichenfalls zu einem späteren Zeitpunkt im Ausschussverfahren anzupassen.**
- (11) Die Bereitstellung von Informationen zu Reifenparametern in Form einer Standardkennzeichnung wird wahrscheinlich die Kaufentscheidungen der Endnutzer zu Gunsten von Reifen beeinflussen, die sicherer, geräuschärmer und kraftstoffeffizienter sind. Dies wiederum dürfte für die Reifenhersteller ein Anreiz sein, die betreffenden Reifenparameter zu optimieren, was den Weg zu nachhaltigeren Verbrauchs- und Produktionsmustern ebnet würde.
- (12) Eine Vielfalt von nationalen Regeln für die Reifenkennzeichnung würde den innergemeinschaftlichen Handel behindern und den Reifenherstellern höheren Verwaltungsaufwand und höhere Prüfkosten verursachen.
- (13) Als Reifenersatz verkaufte Reifen machen 78 % des Reifenmarktes aus. Deshalb ist es angebracht, die Endnutzer über die Parameter sowohl von Reifenersatz als auch der Originalbereifung neuer Fahrzeuge zu informieren.
- (14) Die Verbraucher, darunter Fuhrparkmanager und Transportunternehmen, können die Parameter unterschiedlicher Reifenmarken in Ermangelung einer Kennzeichnung und einer harmonisierten Prüfregelung nicht ohne Weiteres vergleichen und benötigen mehr Informationen zur Kraftstoffeffizienz und anderen Reifenparametern. Daher ist es angemessen, Reifen der Klassen C1, C2 und C3 in den Geltungsbereich der **Verordnung** ~~Richtlinie~~ einzubeziehen.
- (15) Die Energieeffizienzkenzeichnung, wonach Haushaltsgeräte gemäß der Richtlinie 92/75/EWG des Rates über die Angabe des Verbrauchs an Energie und anderen Ressourcen durch Haushaltsgeräte mittels einheitlicher Etiketten und Produktinformationen¹⁰ auf einer Skala von „A“ bis „G“ eingestuft werden, ist den Verbrauchern gut bekannt und hat sich bei der Förderung effizienterer Geräte bewährt. Die Kennzeichnung der Kraftstoffeffizienz von Reifen sollte der gleichen Konzeption folgen.

¹⁰ ABl. L 297 vom 13.10.1992, S. 16.

- (16) Eine in den Verkaufsstellen und in technischem Werbematerial sichtbare Kennzeichnung von Reifen würde gewährleisten, dass sowohl Händler als auch potenzielle Endnutzer einheitliche Informationen zur Kraftstoffeffizienz, zu den Nasshaftungseigenschaften und zum externen Rollgeräusch von Reifen erhalten.
- (17) Manche Endnutzer treffen ihre Wahl bereits vor der Ankunft in der Verkaufsstelle oder kaufen Reifen im Versandhandel. Um zu gewährleisten, dass auch diese Endnutzer ihre Kaufentscheidung sachkundig auf der Grundlage einheitlicher Informationen zur Kraftstoffeffizienz, zu den Nasshaftungseigenschaften und zum externen Rollgeräusch von Reifen treffen können, sollten die Kennzeichnungen auf jeglichem technischen Werbematerial erscheinen, auch wenn dieses im Internet veröffentlicht wird.
- (18) Potenziellen Endnutzern sollten Informationen bereitgestellt werden, die jeden Bestandteil des Kennzeichens und dessen Bedeutung erklären. Diese Informationen sollten in technischem Werbematerial, z. B. auf der Internetseite des Lieferanten, bereitgestellt werden.**
- ~~(198)~~ Informationen sollten gemäß den harmonisierten Prüfmethode(n) bereitgestellt werden, die **zuverlässig, genau und reproduzierbar sein sollten, um** in der [Verordnung (EG) Nr. .../... für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit] festgelegt sind, um den Endnutzern einen Vergleich verschiedener Reifen zu ermöglichen und die den Herstellern bei den Prüfungen entstehenden Kosten zu begrenzen.
- ~~(2049)~~ **Um die Treibhausgasemissionen zu verringern und die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, können** Soweit die Mitgliedstaaten Anreize zu Gunsten kraftstoffeffizienter **und sicherer** Reifen setzen, **Es** sollten Mindestklassen für die Kraftstoffeffizienz **und die Nasshaftung** festgelegt werden, **unterhalb denen keine derartigen Anreize gewährt werden dürfen,** um eine Zersplitterung des Binnenmarktes zu vermeiden. Derartige Anreize könnten eine staatliche Beihilfe darstellen. Diese **Verordnung** Richtlinie greift dem Ergebnis etwaiger diesbezüglicher Verfahren über staatliche Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des Vertrags nicht vor.
- ~~(2120)~~ Die Vorschriften zur Kennzeichnung durch die Hersteller, Lieferanten und Händler müssen eingehalten werden, damit deren Ziele erreicht werden können **und einheitliche Wettbewerbsbedingungen innerhalb der Gemeinschaft gewährleistet sind.** Deshalb sollten die Mitgliedstaaten die Einhaltung dieser Vorschriften durch Marktaufsicht und regelmäßige nachträgliche Kontrollen **im Einklang mit der 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**¹¹ überwachen.
- ~~(2224)~~ **Um die Akzeptanz des Kennzeichens und die Realisierung der damit verbundenen Vorteile zu beschleunigen, sollten Reifenlieferanten und -händler aufgerufen werden, die Bestimmungen dieser Verordnung vor 2012 zu erfüllen.**

¹¹ ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

(2324) Die zur Durchführung dieser Richtlinie**Verordnung** erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹² beschlossen werden.

(2422) Insbesondere sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Anforderungen in Bezug auf die Klassifizierung von Reifen der Klassen C2 und C3 hinsichtlich ihrer Nasshaftungseigenschaften ~~sowie Anforderungen an andere wesentliche Reifenparameter als Kraftstoffeffizienz, Nasshaftung und externes Rollgeräusch festzulegen, die Klassifizierung von speziell für den Betrieb auf Schnee und Eis konzipierten Reifen hinsichtlich der Haftungseigenschaften anzupassen~~ und die Anhänge an den technischen Fortschritt anzupassen. Da es sich hier um Maßnahmen allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser VerordnungRichtlinie durch Hinzufügung bewirken, müssen diese Maßnahmen gemäß dem in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen werden—.

(25) Um zu ermitteln, ob die Endnutzer die Kennzeichnung verstehen und ob diese eine Marktumstellung bewirken kann, sollte eine Überprüfung dieser Verordnung durchgeführt werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNGRICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1 *Ziel und Gegenstand*

Ziel dieser VerordnungRichtlinie ist die Steigerung der Sicherheit sowie der wirtschaftlichen und ökologischen Effizienz ~~Kraftstoffeffizienz~~ im Straßenverkehr durch die Förderung kraftstoffeffizienter, sicherer und lärmärmer Reifen.

Mit dieser VerordnungRichtlinie wird ein Rahmen für die Bereitstellung von harmonisierten Informationen zu Reifenparametern durch ein Kennzeichnungssystem geschaffen, das die Verbraucher in die Lage versetzt, beim Reifenkauf ihre Entscheidung sachkundig zu treffen.

Artikel 2 *Geltungsbereich*

1. Diese VerordnungRichtlinie gilt für Reifen der Klassen C1, C2 und C3.
2. Abweichend von Absatz 1 gilt diese VerordnungRichtlinie nicht für
 - a) runderneuerte Reifen,
 - b) Geländereifen für den gewerblichen Einsatz,

¹² ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- c) Reifen, die ausschließlich für die Montage an Fahrzeugen ausgelegt sind, deren Erstzulassung vor dem 1. Oktober 1990 erfolgte,
- d) Notreifen des Typs T,
- e) Reifen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von weniger als 80 km/h,
- f) Reifen für Felgen mit einem Nenndurchmesser ≤ 254 mm oder ≥ 635 mm,
- g) Reifen mit Zusatzeinrichtungen zur Verbesserung der Traktion, z. B. Spikereifen.

Artikel 3 **Begriffsbestimmungen**

Für diese ~~Richtlinie~~ **Verordnung** gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „Reifen der Klassen C1, C2 und C3“: die in Artikel 8 der [Verordnung (EG) Nr. .../... für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit]¹³ definierten Reifen.
- (2) „Notreifen des Typs T“: ein Notreifen, der für den Betrieb mit höheren Drücken als den für Standardreifen und verstärkte Reifen festgelegten Drücken ausgelegt ist;
- (3) „Verkaufsstelle“: ein Ort, an dem Reifen ausgestellt, oder gelagert ~~oder~~ Endnutzern zum Kauf angeboten werden; dies schließt die Räumlichkeiten von Fahrzeughändlern ein, in denen unmontierte Reifen ~~ausgestellt~~ Endnutzern zum Kauf angeboten werden;
- (4) „technisches Werbematerial“: ~~jedliches~~ an die Endnutzer oder Händler gerichtete ~~gedruckte~~ technische Handbücher, Broschüren, Falblätter und Kataloge in gedruckter oder elektronischer Form ~~Material~~ sowie Marketing im Internet zur Werbung für Reifen oder Fahrzeuge, in dem die spezifischen Parameter eines Reifens beschrieben werden; ~~die schließt technische Handbücher, Broschüren, Marketing im Internet, Falblätter und Kataloge ein;~~
- (5) „technische Unterlagen“: Informationen zu Reifen wie Hersteller und Marke, Beschreibung des Reifentyps oder der zur Angabe der Kraftstoffeffizienzklasse ermittelten Reifengruppe, Nasshaftungsklasse und Messwert für das externe Rollgeräusch, Prüfberichte und Prüfgenauigkeit.

¹³ [ANMERKUNG: Bei der aktuellen Reifenklassifizierung des Verordnungsvorschlags KOM(2008) 316 wurden leichte Nutzfahrzeuge (N1) nicht berücksichtigt. Auf Ebene des Rates besteht eine Einigung in Bezug auf die Überarbeitung der in Artikel 8 des Dokuments KOM(2008) 316 vorgeschlagenen Begriffsbestimmung mit dem Ziel der Einbeziehung der Reifen für Fahrzeuge der Klasse N1; die Einigung wird spätestens im Oktober vor der Annahme dieses Vorschlags für eine Richtlinie zur Reifenkennzeichnung erzielt. Dieser Hinweis dient lediglich zur Information und ist bei Annahme zu streichen.]

- (6) „Hersteller“: jede natürliche oder juristische Person, die ein Produkt herstellt bzw. entwickeln oder herstellen lässt und dieses Produkt unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke vermarktet;
- (7) „Importeur“: jede in der Gemeinschaft ansässige natürliche oder juristische Person, die ein Produkt aus einem Drittstaat auf dem Gemeinschaftsmarkt in Verkehr bringt;
- (8) „Lieferant“: der Hersteller oder dessen zugelassener Vertreter in der Gemeinschaft oder der Importeur;
- (9) „Händler“: jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette, die einen Reifen auf dem Markt bereitstellt, mit Ausnahme des Lieferanten oder des Importeurs;
- (10) „Bereitstellung auf dem Markt“: jede entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe eines Produkts zum Vertrieb oder zur Verwendung auf dem Gemeinschaftsmarkt im Rahmen einer gewerblichen Tätigkeit; „Endnutzer“:
- (11) „Endnutzer“: ein Verbraucher; dies schließt Fuhrparkmanager oder Kraftverkehrsunternehmen ein, die Reifen kaufen oder kaufen sollen;
- (12) „wesentlicher Parameter“: ein Reifenparameter wie Rollwiderstand, Nasshaftung oder externes Rollgeräusch, der bei der Nutzung erhebliche Umwelt-, Verkehrssicherheits- oder Gesundheitsauswirkungen hat.

Artikel 4 *Verantwortlichkeiten von Reifenlieferanten*

~~Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass Reifenlieferanten die folgenden Vorschriften einhalten:~~

- ~~1.~~(4) Die Lieferanten gewährleisten, dass die an Händler oder Endnutzer gelieferten Reifen der Klassen C1 und C2 auf der Lauffläche einen Aufkleber mit einer Kennzeichnung der Kraftstoffeffizienzklasse gemäß Anhang I Teil A und dem Messwert für das externe Rollgeräusch gemäß Anhang I Teil C tragen.

Auf Reifen der Klasse C1 ist daneben die Nasshaftungsklasse gemäß Anhang I Teil B anzugeben.

- ~~2.~~(2) Das Format des Aufklebers nach Absatz 1 muss den Vorgaben in Anhang II entsprechen.

- ~~3.~~(3) Die Lieferanten geben die Kraftstoffeffizienzklasse, ~~die Nasshaftungsklasse~~ und den Messwert für das externe Rollgeräusch **sowie gegebenenfalls die Nasshaftungsklasse von Reifen der Klassen C1, C2 und C3** in technischem Werbematerial gemäß Anhang I in der in Anhang III genannten Reihenfolge an; **bei Reifen der Klassen C2 und C3 ist daneben der gemessene Rollwiderstandsbeiwert anzugeben.**

- 4. Die Lieferanten geben den Rollwiderstandsbeiwert, den Messwert für das externe Rollgeräusch sowie gegebenenfalls den Nasshaftungskennwert von Reifen der Klassen C1, C2 und C3 auf ihren Internetseiten öffentlich bekannt.**

- ~~5.~~(4) Die Lieferanten halten technische Unterlagen für die Behörden der Mitgliedstaaten auf Antrag über eine Zeitspanne von fünf Jahren nach der Bereitstellung des letzten Reifens eines bestimmten Reifentyps auf dem Markt bereit. Die technischen Unterlagen müssen ausreichend detailliert sein, um den Behörden eine Überprüfung der Richtigkeit der Angaben zu Kraftstoffeffizienz, Nasshaftung und externem Rollgeräusch auf der Kennzeichnung zu erlauben.

Artikel 5 *Verantwortlichkeiten von Reifenhändlern*

~~Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass Reifenhändler die folgenden Vorschriften einhalten:~~

- ~~1.~~(1) Die Händler gewährleisten, dass Reifen in der Verkaufsstelle die von den Lieferanten gemäß Artikel 4 Absatz 1 bereitgestellten Aufkleber deutlich sichtbar tragen.
- ~~2.~~(2) Falls zum Kauf angebotene Reifen für den Endnutzer nicht sichtbar sind, stellen Händler für die Endnutzer Informationen zur Kraftstoffeffizienz, zur Nasshaftung und zum Messwert für das externe Rollgeräusch der betreffenden Reifen bereit.
- ~~3.~~(3) Für Reifen der Klassen C1, ~~und~~ C2 **und C3** geben die Lieferanten auf **oder zusammen mit** den Rechnungen, die sie Endnutzern beim Reifenkauf ausstellen, die Kraftstoffeffizienzklasse, ~~und~~ den Messwert für das externe Rollgeräusch **sowie gegebenenfalls die Nasshaftungsklasse gemäß Anhang I** an. ~~Bei Reifen der Klasse C1 ist daneben die Nasshaftungsklasse anzugeben.~~

Artikel 6 *Verantwortlichkeiten von Kraftfahrzeuglieferanten und -händlern*

~~Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass Kraftfahrzeuglieferanten und -händler die folgenden Vorschriften einhalten:~~

- ~~1.~~(1) Kraftfahrzeuglieferanten und -händler **machen** ~~gewährleisten, dass technisches Werbematerial Angaben zur Bereifung von Neufahrzeugen enthält.~~ Diese Angaben umfassen die Kraftstoffeffizienzklasse gemäß Anhang I Teil A, den Messwert für das externe Rollgeräusch gemäß Anhang I Teil C sowie für Reifen der Klasse C1 die Nasshaftungsklasse gemäß Anhang I Teil B **in der in Anhang III genannten Reihenfolge. Die betreffenden Informationen sind zumindest in das technische Werbematerial in elektronischer Form aufzunehmen und vor dem Fahrzeugverkauf den Endnutzern bereitzustellen.**
- ~~2.~~(2) Können auf ein Neufahrzeug unterschiedliche Reifentypen montiert werden **und wird**, ~~ohne dass den Endnutzern diesbezüglich keine Wahl angeboten wird,~~ so sind **bei den in Absatz 1 genannten Angaben** im technischen Werbematerial die niedrigste Kraftstoffeffizienz- und Nasshaftungsklasse sowie der höchste Messwert für das externe Rollgeräusch der betreffenden Reifentypen **anzuführen** ~~in der in Anhang III genannten Reihenfolge anzugeben.~~
- ~~3.~~(3) Wird den Endnutzern bei der Bereifung eines Neufahrzeugs die Wahl zwischen unterschiedlichen Reifentypen angeboten, ~~so geben die Fahrzeuglieferanten im~~

~~technischen Werbematerial die Kraftstoffeffizienz- und Nasshaftungsklasse sowie der Messwert für das externe Rollgeräusch der betreffenden Reifentypen in der in Anhang III genannten Reihenfolge an. gilt Folgendes:~~

- ~~a) Wird den Endnutzern die Wahl zwischen unterschiedlichen Reifen-/Felgenreößen, jedoch nicht zwischen anderen Parametern des Reifentyps angeboten, so sind bei den in Absatz 1 genannten Angaben für jede Reifen-/Felgenreöße die niedrigste Kraftstoffeffizienz- und Nasshaftungsklasse sowie der höchste Messwert für das externe Rollgeräusch anzuführen;~~
- ~~b) außer in den in Buchstabe a beschriebenen Fällen sind bei den in Absatz 1 genannten Angaben die Kraftstoffeffizienz- und Nasshaftungsklasse sowie der Messwert für das externe Rollgeräusch aller Reifentypen anzuführen, unter denen der Endnutzer wählen kann.~~

~~(4) Wird den Endnutzern bei der Bereifung eines Neufahrzeugs die Wahl zwischen unterschiedlichen Reifentypen angeboten, so stellen die Fahrzeughändler vor dem Verkauf Informationen zur Kraftstoffeffizienz- und Nasshaftungsklasse sowie zum Messwert für das externe Rollgeräusch der betreffenden Reifentypen bereit.~~

Artikel 7 *Harmonisierte Prüfmethoden*

Die gemäß den Artikeln 4, 5 und 6 erforderlichen Informationen zur Kraftstoffeffizienz- und Nasshaftungsklasse sowie zum Messwert für das externe Rollgeräusch sind nach den in Anhang I genannten harmonisierten Prüfmethoden zu ermitteln.

Artikel 8 *Nachprüfungsverfahren*

Die Mitgliedstaaten prüfen die Konformität der angegebenen Kraftstoffeffizienz- und Nasshaftungsklassen im Sinne von Anhang I Teil A und B und den angegebenen Messwert für das externe Rollgeräusch im Sinne von Anhang I Teil C nach dem in Anhang IV festgelegten Verfahren.

Bei der Konformitätsbewertung können die Mitgliedstaaten die Unterlagen zur Reifentypgenehmigung verwenden, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. .../... [für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit]¹⁴ zusätzlich zu den gemäß Artikel 4 Absatz 5 vorgelegten technischen Unterlagen bereitgestellt werden.

Artikel 9 *Binnenmarkt*

1. Die Mitgliedstaaten dürfen die Bereitstellung von Reifen auf dem Markt aufgrund von unter diese **Verordnung** ~~Richtlinie~~ fallenden Produktinformationen weder

¹⁴ ABL. [...] vom [...] 2009, S. [...].

untersagen noch beschränken, wenn die Bestimmungen der vorliegenden **Verordnung**~~Richtlinie~~ eingehalten werden.

2. Bis zum Beweis des Gegenteils gehen die Mitgliedstaaten davon aus, dass Kennzeichnungen und Produktinformationen mit den Bestimmungen der vorliegenden **Verordnung**~~Richtlinie~~ übereinstimmen. Sie können von den Lieferanten die Bereitstellung technischer Unterlagen **gemäß Artikel 4 Absatz 5** verlangen, um die Richtigkeit der angegebenen Werte zu prüfen.

Artikel 10 *Anreizmaßnahmen*

Die Mitgliedstaaten geben keine Anreize in Bezug auf Reifen unterhalb der Kraftstoffeffizienz- **und Nasshaftungs**klasse C im Sinne von Anhang I Teil A **bzw. B**.

Artikel 11 *Änderung und Anpassung an den technischen Fortschritt*

Die folgenden Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser **Verordnung**~~Richtlinie~~, auch durch Ergänzung, werden nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen:

- (1) Einführung von Anforderungen in Bezug auf die Klassifizierung von Reifen der Klassen C2 und C3 hinsichtlich ihrer Nasshaftungseigenschaften, falls geeignete harmonisierte Prüfmethoden verfügbar sind;
- (2) ~~Einführung von Anforderungen in Bezug auf andere wesentliche Parameter, sofern diese Parameter umwelt-, gesundheits- oder sicherheitsrelevant sind, falls geeignete harmonisierte Prüfmethoden verfügbar und diese Anforderungen kosteneffizient sind~~**gegebenenfalls Anpassung der Klassifizierung hinsichtlich der Haftungseigenschaften an die technischen Besonderheiten von Reifen, die vorwiegend dafür konzipiert sind, bei Eis und/oder Schnee bessere Traktions- und Fahreigenschaften zu erzielen als normale Reifen;**
- (3) Anpassung der Anhänge I bis IV an den technischen Fortschritt.

Artikel 12 *Durchsetzung*

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die für die Marktüberwachung zuständigen Behörden die Einhaltung der Vorschriften dieser Richtlinie gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, insbesondere deren Artikel 41 zur Festlegung von Sanktionen, überprüfen.

Artikel 12
Sanktionen

1. Die Mitgliedstaaten legen fest, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen die innerstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen die zu deren Durchsetzung erforderlichen Maßnahmen.
2. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission spätestens achtzehn Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie über die von ihnen erlassenen Sanktionsvorschriften und teilen ihr spätere diesbezügliche Änderungen unverzüglich mit.

Artikel 13
Ausschuss

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Artikel 14
Überprüfung

1. Die Kommission prüft spätestens fünf Jahre nach dem Zeitpunkt des Beginns der Anwendung dieser Richtlinie die Notwendigkeit zur Änderung **dieser Verordnung u. a. nach folgenden Gesichtspunkten:** der in Anhang I festgelegten Kraftstoffeffizienz- und Nasshaftungsklassen.
 - a) **Wirksamkeit des Kennzeichens im Hinblick auf die Sensibilisierung der Endnutzer;**
 - b) **Zweckmäßigkeit der Ausdehnung des Kennzeichnungssystems auf runderneuerte Reifen;**
 - c) **Zweckmäßigkeit der Einführung neuer Reifenparameter;**
 - d) **von Fahrzeuglieferanten und –händlern den Endnutzern bereitgestellte Informationen über Reifenparameter.**
3. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens fünf Jahre nach dem Zeitpunkt des Beginns der Anwendung dieser Verordnung die Ergebnisse dieser Prüfung vor.

Artikel 15
Umsetzung

- ~~1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am 1. November 2011 die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser~~

~~Rechtsvorschriften mit und fügen eine Tabelle der Entsprechungen zwischen den Rechtsvorschriften und dieser Richtlinie bei.~~

~~Sie wenden diese Rechtsvorschriften ab dem 1. November 2012 an.~~

~~Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.~~

- ~~2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.~~

Artikel 16-15 **Inkrafttreten**

2. Diese **Verordnung**~~Richtlinie~~ tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
4. Diese Verordnung gilt ab dem 1. November 2012.

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

Artikel 17

~~Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.~~

Geschehen zu Brüssel am, den

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG I
Abstufung von Reifenparametern

Teil A: Kraftstoffeffizienzklassen

Die Kraftstoffeffizienzklasse ist auf der Grundlage des Rollwiderstandsbeiwerts (*CR*) nach der unten aufgeführten Skala von A bis G zu ermitteln und gemäß der UN/ECE-Regelung Nr. 117¹⁵ **und ihren späteren Änderungen** zu messen.

Wird ein Reifentyp für mehr als eine Reifenklasse zugelassen (z. B. C1 und C2), so sollte zur Ermittlung der Kraftstoffeffizienzklasse des betreffenden Reifentyps die für die höchste Reifenklasse (also C2, nicht C1) geltende Skala verwendet werden.

Reifen der Klasse C1		Reifen der Klasse C2		Reifen der Klasse C3	
<i>CR</i> in kg/t	Energieeffizienzklasse	<i>CR</i> in kg/t	Energieeffizienzklasse	<i>CR</i> in kg/t	Energieeffizienzklasse
$CR \leq 6,5$	A	$CR \leq 5,5$	A	$CR \leq 4,0$	A
$6,6 \leq CR \leq 7,7$	B	$5,6 \leq CR \leq 6,7$	B	$4,1 \leq CR \leq 5,0$	B
$7,8 \leq CR \leq 9,0$	C	$6,8 \leq CR \leq 8,0$	C	$5,1 \leq CR \leq 6,0$	C
–	D	–	D	$6,1 \leq CR \leq 7,0$	D
$9,1 \leq CR \leq 10,5$	E	$8,1 \leq CR \leq 9,2$	E	$7,1 \leq CR \leq 8,0$	E
$10,6 \leq CR \leq 12,0$	F	$9,3 \leq CR \leq 10,5$	F	$CR \geq 8,1$	F
$CR \geq 12,1$	G	$CR \geq 10,6$	G	–	G

¹⁵ ABl. L 231 vom 29.8.2008, S. 19.

Teil B: Nasshaftungsklassen

Die Nasshaftungsklassen von Reifen der Klasse C1 sind auf der Grundlage des in der nachfolgenden Skala von A bis G angegebenen Nasshaftungskennwerts (G) zu ermitteln, der gemäß der Regelung Nr. 117 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) ~~„Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Reifen hinsichtlich der Rollgeräuschemissionen und der Haftung auf nassen Oberflächen“~~ **und ihren späteren Änderungen** zu messen ist.

G	Nasshaftungsklassen
$155 \leq G$	A
$140 \leq G \leq 154$	B
$125 \leq G \leq 139$	C
–	D
$110 \leq G \leq 124$	E
$G \leq 109$	F
–	G

Teil C: Externes Rollgeräusch

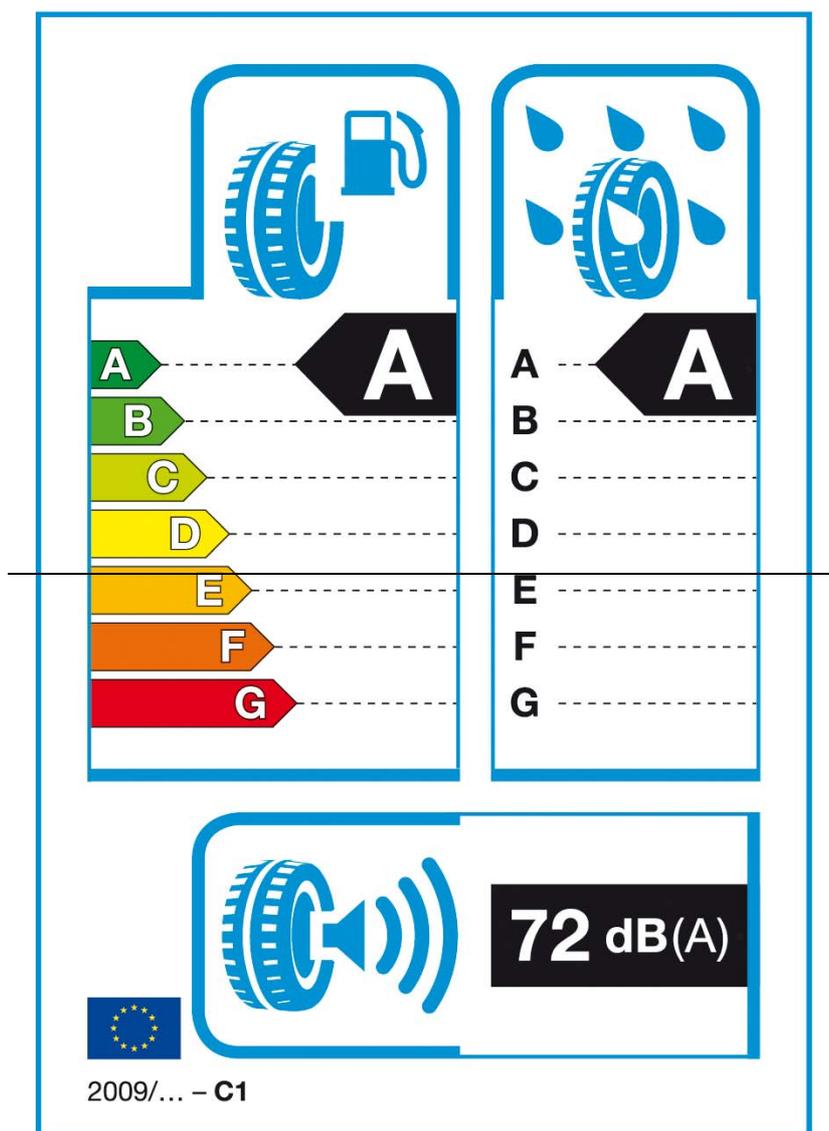
Der Messwert für das externe Rollgeräusch ist in Dezibel anzugeben und gemäß der Regelung Nr. 117 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE/ECE) ~~„Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Reifen hinsichtlich der Rollgeräuschemissionen und der Haftung auf nassen Oberflächen“~~ **und ihren späteren Änderungen** zu ermitteln.

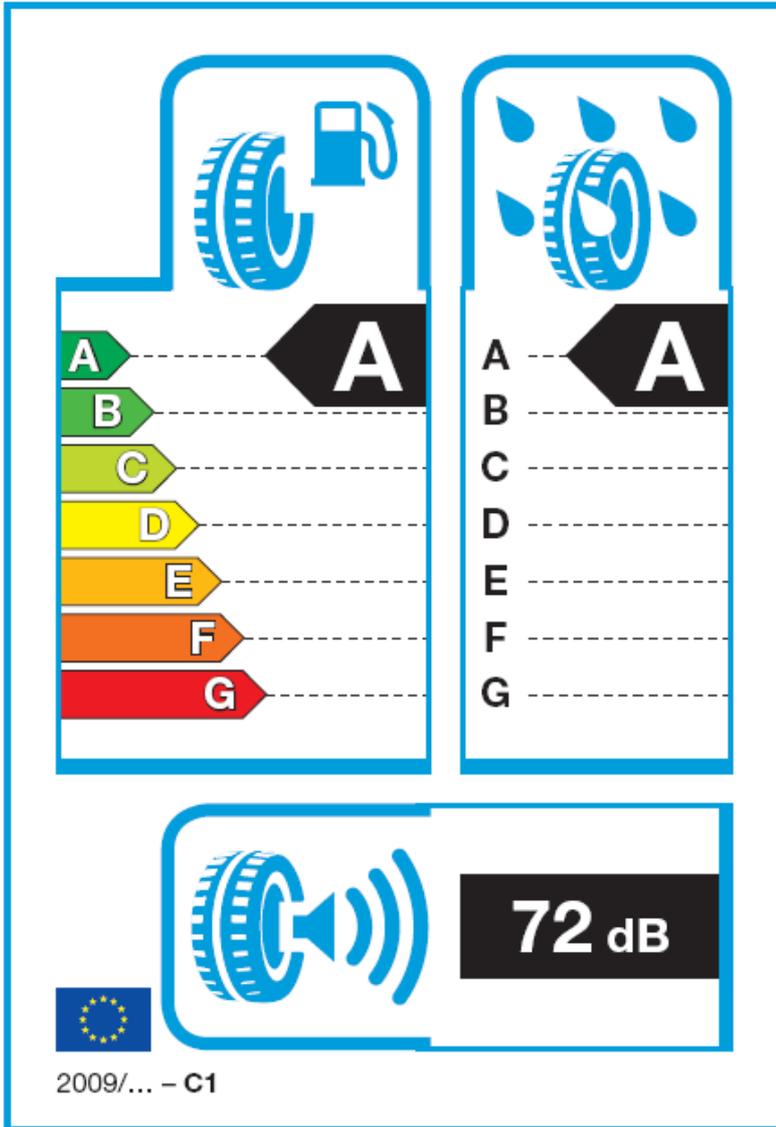
Anhang II: Format der Kennzeichnung

Der in Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 1 erwähnte Aufkleber besteht aus zwei Teilen: 1. ein Kennzeichen im nachfolgend abgebildeten Format und 2. ein Feld, in dem der Name des Lieferanten und die Reifenlinie, die Reifendimension, die Tragfähigkeitskennzahl, die Geschwindigkeitskategorie sowie sonstige technische Spezifikationen angegeben sind (nachstehend „Markenfeld“).

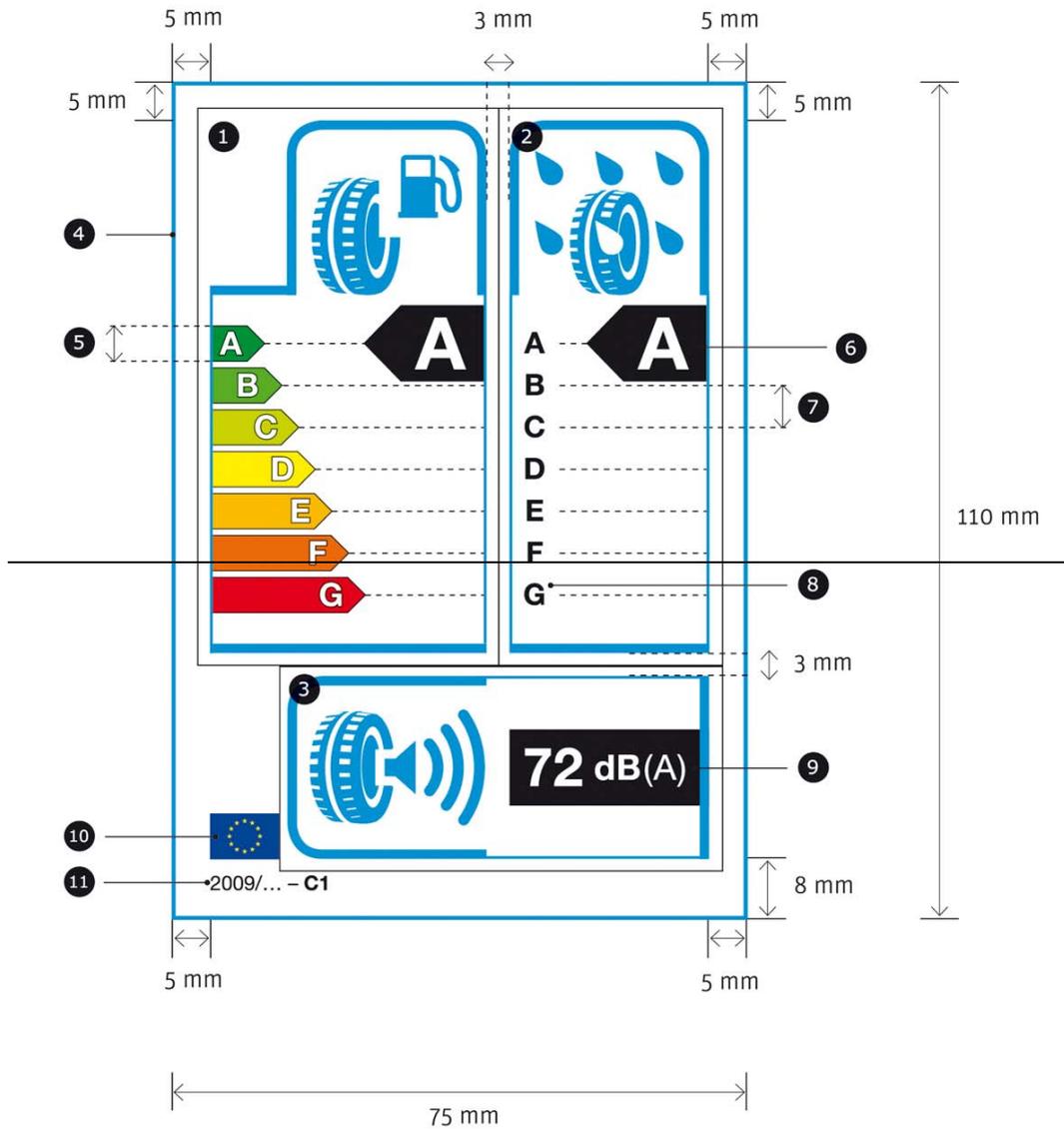
1. Gestaltung des Kennzeichens

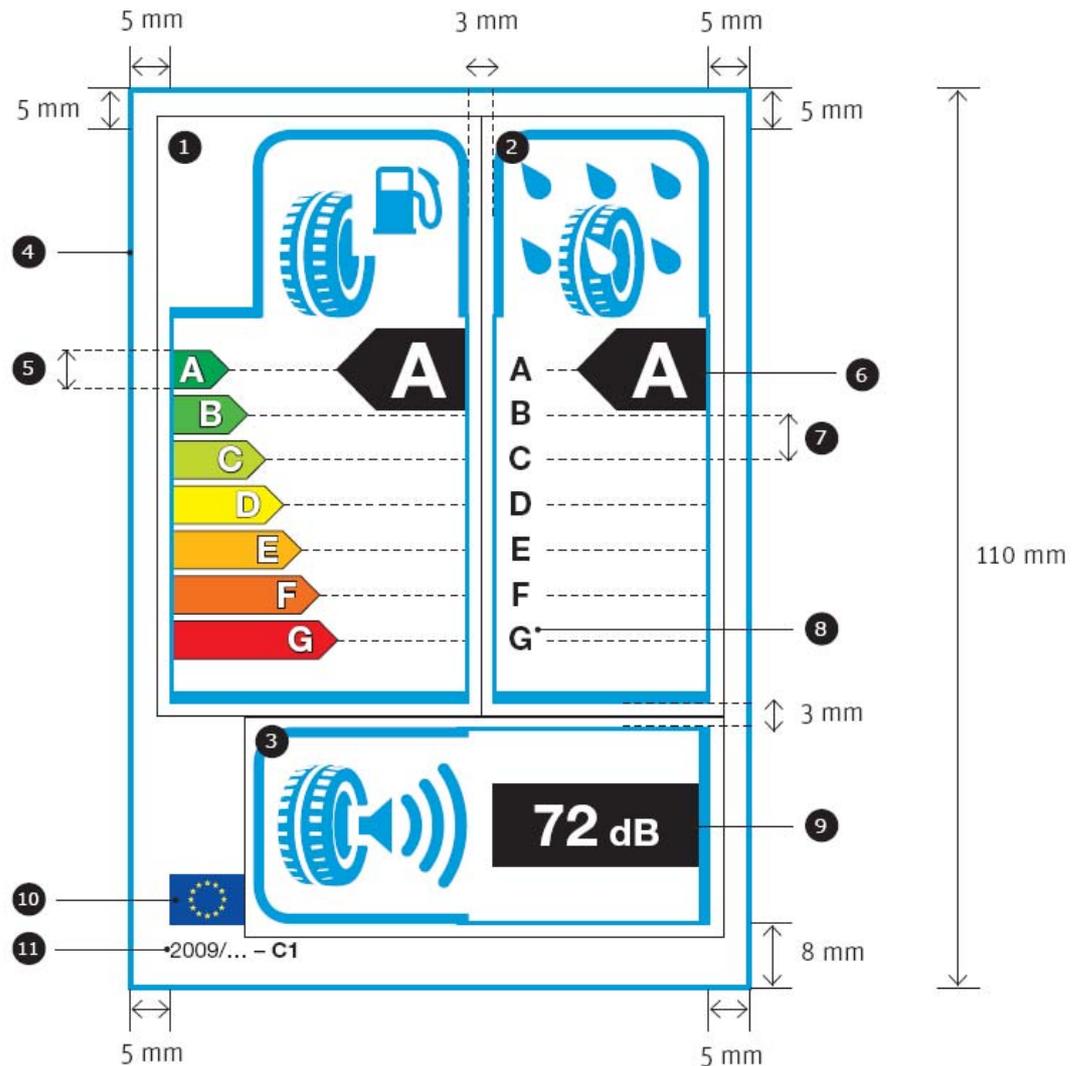
1.1 Das auf einen Aufkleber gemäß Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 1 aufgedruckte Kennzeichen muss folgender Abbildung entsprechen:





1.2 Spezifikationen für das Kennzeichen:





1.3 Das Kennzeichen muss mindestens 75 mm breit und 110 mm hoch sein. Wird das Kennzeichen in größerem Format gedruckt, so müssen die Proportionen der obigen Spezifikationen gewahrt bleiben.

1.4 Das Kennzeichen 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 nachfolgend aufgeführten Ziffern beziehen sich auf die Legenden in Abschnitt 1.2.

1 *Kraftstoffeffizienz*

Piktogramm gemäß Muster. Breite: 19,5 mm, Höhe: 18,5 mm – Strich des Piktogrammrahmens: 3,5 pt, Breite: 26 mm, Höhe: 23 mm – Strich des Rahmens der Klassifizierung: 1 pt – Strich des Rahmenabschlusses: 3,5 pt, Breite: 36 mm – Farbe: X-10-00-05.

② *Nasshaftung*

Piktogramm gemäß Muster. Breite: 19 mm, Höhe: 19 mm – Strich des Piktogrammrahmens: 3,5 pt, Breite: 26 mm, Höhe: 23 mm – Strich des Rahmens der Klassifizierung: 1 pt – Strich des Rahmenabschlusses: 3,5 pt, Breite: 26 mm – Farbe: X-10-00-05.

③ *Externes Rollgeräusch*

Piktogramm gemäß Muster. Breite: 23 mm, Höhe: 15 mm – Strich des Piktogrammrahmens: 3,5 pt, Breite: 26 mm, Höhe: 24 mm – Strich des Rahmens für den Wert: 1 pt – Strich des Rahmenabschlusses: 3,5 pt, Höhe: 24 mm – Farbe: X-10-00-05.

④ *Kennzeichenrand*: Strich: 1,5 pt – Farbe: X-10-00-05.

⑤ *Skala A-G*

Pfeile: Höhe: 4,75 mm, Zwischenraum: 0,75 mm, schwarzer Strich: 0,5 pt – Farben:

- 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;
- G: 00-X-X-00.

– *Text*: Helvetica fett 12 pt, 100 % weiß, schwarzer Umriss: 0,5 pt.

⑥ *Klassifizierung*

– *Pfeil*: Breite: 16 mm, Höhe: 10 mm, 100 % schwarz;

– *Text*: Helvetica fett 27 pt, 100 % weiß.

⑦ *Zeilen in Skala*: Strich: 0,5 pt, Zeilenabstand der gestrichelten Linien: 5,5 mm, 100 % schwarz.

⑧ *Text in Skala*: Helvetica fett 11 pt, 100 % schwarz.

⑨ *Rollgeräuschwert*:

– *Kasten*: Breite: 25 mm, Höhe: 10 mm, 100 % schwarz.

– *Text*: Helvetica fett 20 pt, 100 % weiß;

– *Text für Einheit*: Helvetica fett-normal für '(A)' 13 pt, 100 % weiß.

- ⑩ *EU-Logo: Breite: 9 mm, Höhe: 6 mm.*
- ⑪ *Verweis auf VerordnungRichtlinie: Helvetica normal 7,5 pt, 100 % schwarz.
Angabe der Reifenklasse: Helvetica fett 7,5 pt, 100 % schwarz.*

c) Der Hintergrund muss weiß sein.

1.5 Die Reifenklasse (C1, C2 oder C3) ist in dem in der Abbildung in Abschnitt 1.2 vorgeschriebenen Format auf dem Kennzeichen anzugeben.

2. **Markenfeld**

2.1 Die Lieferanten müssen zusammen mit dem Kennzeichen ihren Namen und die Reifenlinie, die Reifendimension, die Tragfähigkeitskennzahl, die Geschwindigkeitskategorie sowie sonstige technische Spezifikationen auf dem Aufkleber anbringen, wobei Farbe, Form und Gestaltung beliebig sind; allerdings darf die Größe des Markenfelds relativ zur Größe des Kennzeichens das Verhältnis 4:5 nicht übersteigen, und die zusammen mit dem Kennzeichen vermittelte Information darf die Aussage des Kennzeichens nicht beeinträchtigen.

Anhang III
Angaben in technischem Werbematerial

1. Informationen zu Reifen sind in der nachfolgend genannten Reihenfolge bereitzustellen:
 - (i) Kraftstoffeffizienzklasse (Buchstaben A bis G); **bei Reifen der Klassen C2 und C3 wird daneben der Rollwiderstandsbeiwert angegeben;**
 - (ii) Nasshaftungsklasse (Buchstaben A bis G);
 - (iii) Messwert für das externe Rollgeräusch (dB).
2. Diese Angaben **gemäß Nummer 1** müssen folgenden Anforderungen entsprechen:
 - (i) Sie müssen gut lesbar sein.
 - (ii) Sie müssen leicht verständlich sein.
 - (iii) Bestehen für einen Reifentyp in Abhängigkeit von der Größe oder anderen Parametern unterschiedliche Einstufungen, so ist die Bandbreite zwischen dem Reifen mit der geringsten und dem Reifen mit der höchsten Qualitätsleistung angegeben.
3. Daneben müssen Lieferanten auf ihrer Website folgende Informationen verfügbar machen:
 - (i) eine Erläuterung der Piktogramme auf dem Kennzeichen;
 - (ii) ein Hinweis auf den Umstand, dass die tatsächlichen Kraftstoffeinsparungen und die Verkehrssicherheit in hohem Maße vom Verhalten des Fahrzeugführers abhängen, sowie auf folgende Umstände:
 - Der Kraftstoffverbrauch kann durch wirtschaftliche Fahrweise erheblich reduziert werden.
 - Zur Verbesserung der Nasshaftungseigenschaften und der Kraftstoffeffizienz sollte der Reifendruck regelmäßig geprüft werden.
 - Der dem Anhalteweg entsprechende Sicherheitsabstand sollte stets eingehalten werden.

Anhang IV: Prüfverfahren

Die Richtigkeit der angegebenen Kraftstoffeffizienz- und Nasshaftungsklasse sowie des angegebenen Messwerts für das externe Rollgeräusch sind für jeden Reifentyp oder jede vom Lieferanten aufgestellte Reifengruppe nach folgendem Verfahren zu prüfen:

- (1) Zunächst wird ein Reifen geprüft. Entspricht der gemessene Wert der angegebenen Klasse oder dem Messwert für das externe Rollgeräusch, so gilt die Prüfung als bestanden.
- (2) Entspricht der gemessene Wert nicht der angegebenen Klasse oder dem Messwert für das externe Rollgeräusch, so werden drei weitere Reifen geprüft. Die Richtigkeit der angegebenen Information wird anhand des Durchschnitts der bei den vier geprüften Reifen ermittelten Werte beurteilt.