



Brüssel, den 17.5.2018  
COM(2018) 296 final

2018/0148 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2018) 234 final} - {SWD(2018) 188 final} - {SWD(2018) 189 final}

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### • Gründe und Ziele des Vorschlags

Durch eine bessere Kennzeichnung von Reifen erhalten die Verbraucher mehr Informationen über die Kraftstoffeffizienz, die Sicherheit und das Rollgeräusch und können beim Reifenkauf somit genaue, relevante und vergleichbare Informationen zu diesen Aspekten berücksichtigen. Ein solches wirksameres Reifenkennzeichnungssystem unterstützt die Verbreitung saubererer, sichererer und geräuschärmerer Fahrzeuge und trägt so stärker zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors bei.

Mit dem vorliegenden Vorschlag wird die Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter<sup>1</sup> (im Folgenden die „Reifenkennzeichnungsverordnung“ – RKV) aufgehoben und ersetzt.

Die RKV wurde vor ihrer Anwendung zweimal geändert: Zunächst wurde eine neue Prüfmethode für die Nasshaftung von Reifen der Klasse C1 (für Pkw) aufgenommen. Mit einer weiteren Änderung wurde anschließend berücksichtigt, dass auch eine geeignete internationale Prüfmethode für die Nasshaftung von Reifen der Klassen C2 und C3 (für leichte bzw. schwere Nutzfahrzeuge) entwickelt worden war<sup>2</sup>. Zudem wurde ein Laborabgleichverfahren für die Messung des Rollwiderstands eingeführt. Der vorliegende Vorschlag trägt diesen Änderungen Rechnung.

#### • Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Politikbereich

Im Jahr 2009 verabschiedete die EU zwei Rechtsvorschriften zu Reifen:

- die RKV mit Unionsvorschriften zur Harmonisierung der Informationen, die den Endnutzern zu Reifenparametern bereitzustellen sind, damit sie beim Reifenkauf eine sachkundige Wahl treffen können, und
- die Verordnung über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit<sup>3</sup> (im Folgenden die „Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit“ – AFSV), die harmonisierte technische Vorschriften für Reifen enthält, die in der Union in Verkehr gebracht werden sollen.

Die Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit sieht unter anderem für folgende Aspekte von Reifen Mindestanforderungen vor:

- i) den Rollwiderstand;
- ii) die Nasshaftung und

---

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter (ABl. L 342 vom 22.12.2009, S. 46).

<sup>2</sup> Verordnung (EU) Nr. 228/2011 der Kommission vom 7. März 2011 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Prüfmethode für die Nasshaftung von Reifen der Klasse C1 und Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Klassifizierung von Reifen hinsichtlich ihrer Nasshaftungseigenschaften, die Messung des Rollwiderstands und das Überprüfungsverfahren.

<sup>3</sup> Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Anlagen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1).

iii) das externe Rollgeräusch der Reifen.

Diese Anforderungen wurden am 1. November 2012 anwendbar, und seit dem 1. November 2016 gelten zudem verschärfte Anforderungen an den Rollwiderstand (weitere Anpassungen sind ab 2018 und 2020 anzuwenden).

Wie alle anderen Produkte, die in der Union in Verkehr gebracht werden, sind Reifen von den nationalen Marktüberwachungsbehörden auf die Einhaltung der anwendbaren Anforderungen zu überprüfen. Die Verordnung (EG) Nr. 765/2008<sup>4</sup> bildet den Rahmen für die Marktüberwachung durch die Mitgliedstaaten und stellt eine wirksame grenzübergreifende Marktüberwachung sicher.

Mit der Verabschiedung der Verordnung (EU) 2017/1369<sup>5</sup> wurde der allgemeine Rahmen für die Energieverbrauchskennzeichnung im Jahr 2017 aktualisiert. Durch diese Verordnung wurde die Richtlinie 2010/30/EU aufgehoben und ersetzt, und es wurden mehrere neue Elemente eingeführt, darunter eine Datenbank für die Produktregistrierung sowie neue Vorschriften zur visuellen Werbung sowie zum Fernabsatz und Internetverkauf.

Die Reifenkennzeichnung ist Teil der Unionsvorschriften über die Energieeffizienz von Produkten. Diese umfassen zum einen Ökodesign-Verordnungen, die Mindestanforderungen an energieverbrauchsrelevante Produkte enthalten, die in der Union in Verkehr gebracht werden, und zum anderen Verordnungen über die Energieverbrauchskennzeichnung, die regeln, welche Informationen über den Energieverbrauch und andere wichtige Aspekte von Produkten den Verbrauchern bereitzustellen sind, damit diese sachkundige, kostenwirksame und umweltfreundliche Kaufentscheidungen treffen und so einen Beitrag zum Umweltschutz leisten und gleichzeitig Geld sparen können.

Diese Initiative steht im Einklang mit der Energiepolitik der EU, da sie den bestehenden Acquis im Bereich der Reifenkennzeichnung aktualisiert und seine Wirksamkeit erhöht.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Die Änderung des Reifenkennzeichnungssystems trägt zu den Bemühungen der EU bei, die Treibhausgasemissionen und die Luftverschmutzung im Verkehrssektor zu verringern.

Die Initiative ist Teil des dritten Pakets „Europa in Bewegung“, mit dem die neue „Strategie für die Industriepolitik der EU“ vom September 2017 umgesetzt werden soll, um die Möglichkeiten der Modernisierung und Dekarbonisierung der Mobilität in Europa vollständig zu erschließen. Ein sicheres, sauberes und effizientes Mobilitätssystem für alle EU-Bürgerinnen und -Bürger ist unverzichtbar. Ziel ist es, die Mobilität in Europa sicherer und zugänglicher zu machen, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie zu erhöhen, europäische Arbeitsplätze zu sichern, die Umwelt besser zu schützen und verstärkt gegen den Klimawandel vorzugehen. Dies erfordert den vollen Einsatz der EU, der Mitgliedstaaten und der einzelnen Interessenträger, auch und nicht zuletzt bei den Anstrengungen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen und der Luftverschmutzung.

In der Mitteilung „Eine Europäische Strategie für Kunststoffe in einer Kreislaufwirtschaft“ betonte die Kommission zudem, dass Möglichkeiten geprüft werden sollten, die unbeabsichtigte Freisetzung von Mikroplastik aus Reifen zu verringern.

---

<sup>4</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30. Siehe den Vorschlag COM(2017)795 der Kommission für eine Verordnung zur Festlegung von Bestimmungen und Verfahren für die Konformität mit und die Durchsetzung von Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union, die die Verordnung (EG) Nr. 765/2008 ersetzen wird.

<sup>5</sup> ABl. L 198 vom 28.7.2017, S. 1.

## 2. RECHTSGRUNDLAGE, VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

## SUBSIDIARITÄT

## UND

### • **Rechtsgrundlage**

Die Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 beruht auf Artikel 95 EG-Vertrag, an dessen Stelle Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) getreten ist. Da sich die Verordnung auf die Anforderungen für die Typgenehmigung von Reifen bezieht, die in der Union in Verkehr gebracht werden sollen, ist eine binnenmarktbezogene Rechtsgrundlage angemessen. Andererseits betrifft sie jedoch auch die Kraftstoffeffizienz, weshalb auch eine Rechtsgrundlage im Energiebereich, d. h. Artikel 194 AEUV, vorgesehen werden sollte.

### • **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Die auf EU-Ebene erlassenen Instrumente auf dem Gebiet der Energie- und Kraftstoffeffizienz spiegeln die zunehmende Bedeutung der Energie und der mit ihr verbundenen politischen und wirtschaftlichen Herausforderungen sowie die engen Wechselbeziehungen mit den Politikbereichen Energieversorgungssicherheit, Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt, Binnenmarkt und wirtschaftliche Entwicklung wider. Da Energieeffizienzziele von den Mitgliedstaaten allein bisher nicht in ausreichendem Maß erreicht werden konnten, bedarf es Maßnahmen der Union, um die Einführung von Maßnahmen auf nationaler Ebene zu erleichtern und zu unterstützen.

Es ist unerlässlich, gleiche Wettbewerbsbedingungen für Hersteller und Händler in Bezug auf die Informationen sicherzustellen, die den Kunden zu den im EU-Binnenmarkt angebotenen Reifen bereitgestellt werden. Daher sind EU-weit rechtsverbindliche Vorschriften erforderlich.

Für die Marktüberwachung wiederum sind die Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union zuständig. Sie ist jedoch nur wirksam, wenn sie in der gesamten Europäischen Union einheitlich erfolgt, da anderenfalls der Binnenmarkt beeinträchtigt würde und für die Unternehmen kein Anreiz bestünde, in die Gestaltung, die Herstellung und den Verkauf energieeffizienter Produkte zu investieren. Die Aufnahme von Reifen in eine Produktdatenbank trägt dazu bei, die Wirksamkeit der Marktüberwachung zu verbessern.

### • **Verhältnismäßigkeit**

Im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gehen die vorgeschlagenen Änderungen des bestehenden Rechtsrahmens nicht über das hinaus, was für die Erreichung der gesetzten Ziele erforderlich ist. Sie verbessern die Klarheit und Funktionsfähigkeit dieses Rahmens.

Die vorgeschlagenen Änderungen ermöglichen es, Angaben zur Eignung der Reifen für Schnee/Eis in die Kennzeichnung aufzunehmen, sehen weitere Verpflichtungen zur Anzeige der Kennzeichnung vor, wenn die Reifen für die Kunden beim Kauf nicht sichtbar sind (da sie z. B. andernorts gelagert werden oder im Fernabsatz oder über das Internet verkauft werden), und beziehen Reifen in die Datenbank zur Produktregistrierung gemäß der Verordnung (EU) 2017/1369 ein, um die Marktüberwachung und die Informationen für die Verbraucher zu verbessern.

Die Lieferanten werden verpflichtet, Informationen in die neue Produktdatenbank einzugeben. Diese Informationen müssen sie jedoch bereits jetzt den nationalen Marktüberwachungsbehörden auf Anforderung mitteilen, sodass ein etwaiger Mehraufwand

minimal sein dürfte und in einem angemessenen Verhältnis zu der mit der Produktdatenbank zu erwartenden Verbesserung der Durchsetzung und Transparenz steht.

Dem Vorschlag ist eine Folgenabschätzung beigelegt (SWD(2018) 189), in der auch die Frage der Verhältnismäßigkeit behandelt wird.

- **Wahl des Instruments**

Die derzeitige Reifenkennzeichnungsverordnung ist eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates, die durch ein Rechtsinstrument derselben Art ersetzt werden sollte, da sie unmittelbar anwendbare Verpflichtungen der Wirtschaftsteilnehmer enthält.

### **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATIONEN DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfung bestehender Rechtsvorschriften**

Die Kommission hat eine Ex-post-Bewertung der Reifenkennzeichnungsverordnung durchgeführt, die dem Bericht über die Folgenabschätzung als Anhang 5 beigelegt ist.

Wie die Bewertung ergab, ließe sich die Wirksamkeit und Effizienz der Reifenkennzeichnungsverordnung durch folgende Maßnahmen weiter steigern:

- i) eine stärkere Sensibilisierung der Verbraucher für die Kennzeichnung und ein stärkeres Verbrauchervertrauen in die Kennzeichnung (da die Angaben in der Kennzeichnung dann bei Kaufentscheidungen stärker berücksichtigt würden) und
- ii) eine bessere Marktüberwachung, damit die drei Ziele der Reifenkennzeichnungsverordnung letztlich vollständig erreicht werden können.

- **Konsultation der Interessenträger**

Im November 2015 fand eine Sitzung mit mehr als 40 Interessenträgern statt.

Zudem wurde vom 10. Oktober 2017 bis zum 8. Januar 2018 auf der Konsultationswebsite der Kommission<sup>6</sup> eine öffentliche Konsultation durchgeführt, in deren Rahmen 70 Beiträge eingingen. Ein detaillierter Überblick über die Teilnehmer und ihre Beiträge findet sich in Anhang 2 des Berichts über die Folgenabschätzung.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Im Rahmen einer spezifischen, umfassenden Studie, die mit Blick auf die Überarbeitung in Auftrag gegeben worden war<sup>7</sup>, wurden 6000 Verbraucherinnen und Verbraucher in sechs Mitgliedstaaten befragt.

- **Folgenabschätzung**

Diesem Vorschlag ist eine Folgenabschätzung beigelegt, die zusammen mit der befürwortenden Stellungnahme des Ausschusses für Regulierungskontrolle (Ares(2018) 1626237) vom 23. März 2018 auf der Europa-Website der Kommission veröffentlicht wird.

---

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/info/consultations/public-consultation-evaluation-and-review-eu-tyres-labelling-scheme\\_en](https://ec.europa.eu/info/consultations/public-consultation-evaluation-and-review-eu-tyres-labelling-scheme_en)

<sup>7</sup>

[https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Study%20in%20support%20of%20the%20Review%20of%20the%20Tyre%20Labelling%20Regulation\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Study%20in%20support%20of%20the%20Review%20of%20the%20Tyre%20Labelling%20Regulation_final.pdf)

In der Folgenabschätzung wurden einige Schwachpunkte der derzeitigen Verordnung ermittelt, von denen insbesondere die folgenden zwei Aspekte bedeutend sind:

- eine unzureichende Wirksamkeit der Reifenkennzeichnung aufgrund einer schlechten Sichtbarkeit;
- Nichteinhaltung aufgrund einer unzureichenden Durchsetzung.

Zur Behebung dieser Probleme wurden folgende Optionen untersucht:

1. Nicht legislative Maßnahmen wie Informationskampagnen, gemeinsame Durchsetzungsmaßnahmen und eine Überarbeitung der Prüfmethode.
2. Gezielte legislative Änderungen mit folgenden Zielen:
  - Kennzeichnung von Reifen, die zusammen mit dem Fahrzeug geliefert werden, zu jedem Zeitpunkt;
  - Online-Kennzeichnung;
  - Einbeziehung von Informationen über die Eignung für Schnee und Eis;
  - Erweiterung der Kennzeichnungspflicht auf Reifen der Klasse C3;
  - strengere Anforderungen an die technischen Unterlagen;
  - Änderungen der Anhänge über Prüfmethode und Einbeziehung der Angaben in der Kennzeichnung in das Typgenehmigungsverfahren;
  - künftige Einbeziehung der Laufleistung und des Abriebs als Leistungsparameter;
  - Anpassung der Kennzeichnungsklassen und
  - Aufnahme von Reifen in die mit der Verordnung (EU) 2017/1369 eingeführte Datenbank für die Produktregistrierung.

Zudem wurden einige Unteroptionen geprüft, die jeweils nur Teile der vorstehend genannten gezielten legislativen Änderungen umfassen.

3. Eine Kombination der Optionen 1 und 2.

Die bevorzugte Option ist Option 3. Die Prüfung dieser Option ergab folgende voraussichtliche Auswirkungen (siehe Abschnitt 6 des Berichts über die Folgenabschätzung):

- jährliche Umsatzsteigerung der Unternehmen um 9 Mrd. EUR bis 2030;
- jährliche Kraftstoffeinsparungen von 129 PJ bis 2030;
- jährliche Einsparung von 10 Mt CO<sub>2</sub>-Äq. bis 2030;
- geringere Geräuschemissionen von Reifen und damit verbundene gesundheitliche Vorteile sowie
- mehr Sicherheit und weniger Unfälle.

Mit dem vorliegenden Vorschlag wird der legislative Teil der bevorzugten Option umgesetzt. Weitere nicht legislative Maßnahmen zur Umsetzung der Option sind in der Folgenabschätzung beschrieben.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Da der vorliegende Vorschlag eine bestehende Vorschrift ändert, wurden Möglichkeiten zur Vereinfachung und Verbesserung dieser Vorschrift untersucht. Dazu wurde der Text aktualisiert, um ihn weitestmöglich an andere aktualisierte Vorschriften in dem Bereich anzugleichen, insbesondere an die neue Rahmenverordnung für die Energieverbrauchskennzeichnung.

Konkret wurden drei Möglichkeiten zur Vereinfachung der Rechtsetzung und zur Verringerung des Verwaltungsaufwands ermittelt und in den Vorschlag aufgenommen:

- Registrierung in einer Produktdatenbank;
- Anpassung an die Prüfmethode aus der Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit und
- breitere Nutzung von delegierten Rechtsakten.

Diese drei Möglichkeiten gehen mit den folgenden geschätzten REFIT-Kosteneinsparungen einher:

<i>REFIT-Kosteneinsparungen – bevorzugte Option(en)</i>		
<i>Element</i>	<i>Betrag</i>	<i>Anmerkungen</i>
Datenbank zur Produktregistrierung	80 000 EUR pro Jahr	Wiederholte Kosteneinsparungen für die Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten sowie die Hersteller und Einzelhändler. Kosteneinsparungen auch für die Hersteller möglich.  Geringe anfängliche Kosten der Kommission für die Einbeziehung von Reifen in die Datenbank für energieverbrauchsrelevante Produkte.
Anpassung an die AFSV	420 000 EUR pro Jahr	Möglicherweise teurere Prüfungen für die Hersteller in zugelassenen Prüflabors, andererseits sind jedoch keine weiteren Prüfungen erforderlich. Geringere Marktüberwachungskosten (wiederholte Einsparungen).
RKV / delegierte Rechtsakte.	110 000 EUR pro delegiertem Rechtsakt	Verringerung der Verwaltungskosten der Legislativorgane der EU und der Mitgliedstaaten.

Im Interesse eines fairen Wettbewerbs im Binnenmarkt sowie kohärenter und konsistenter Verbraucherinformationen sollten für alle Wirtschaftsteilnehmer dieselben Regeln gelten. So sollten alle Einzelhändler denselben Regelungen unterliegen, da eine Reifenkennzeichnung für die Verbraucher nur dann sinnvoll ist, wenn alle Produkte in sämtlichen Einzelhandelsgeschäften mit einer Kennzeichnung versehen sind. KMU oder Kleinstunternehmen werden daher von den Bestimmungen des Vorschlags nicht ausgenommen. Es gibt jedoch keine europäischen KMU oder Kleinstunternehmen, die Reifen herstellen. Zudem dürften etwaige Kosten unerheblich sein, da sie vor allem auf die Verpflichtung der Hersteller und Einzelhändler zurückgehen, die Kennzeichnung auch beim Internet-Verkauf von Reifen anzuzeigen.

Der Vorschlag trägt den mit dem Internet verbundenen Möglichkeiten Rechnung, da er die Einbeziehung der Reifenkennzeichnung in eine Online-Produktdatenbank gemäß der Verordnung (EU) 2017/1369 vorsieht, um die Übermittlung von Produktinformationen zwischen Herstellern, Einzelhändlern, Marktüberwachungsbehörden und Verbrauchern zu vereinfachen, zu beschleunigen und zu verbessern. Wie andere Produkte sind auch Reifen mit QR-Codes versehen, über die die Verbraucher elektronischen Zugang zu detaillierten Informationen erhalten. Diese werden ebenfalls in die neue Kennzeichnung aufgenommen.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat voraussichtlich keine Auswirkungen auf die Grundrechte.



#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Dieser Vorschlag ersetzt eine bestehende Verordnung zur Kennzeichnung von Reifen. Da die erforderlichen Strukturen und Vorschriften somit größtenteils bereits bestehen, dürfte er nur geringe administrative Auswirkungen und Kosten nach sich ziehen.

Diese Ausgaben werden mit Mitteln gedeckt, die in der offiziellen Finanzplanung bereits vorgesehen sind. Es werden keine zusätzlichen Mittel aus dem EU-Haushalt benötigt. Darüber hinaus greift diese Initiative dem Vorschlag der Kommission für den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen nicht vor.

#### **5. WEITERE ANGABEN**

- **Durchführungspläne sowie Überwachungs-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Wirkung der neuen Verordnung wird sechs Jahre nach ihrem Inkrafttreten in einer Bewertungsstudie überprüft und beurteilt. Dabei wird ermittelt, ob die Ziele der Initiative erreicht wurden.

Daten zu Marktüberwachungstätigkeiten und zur Einhaltung werden den Berichten entnommen, die die Mitgliedstaaten der Sachverständigengruppe zur Reifenkennzeichnung im Rahmen der „Gruppe für die Verwaltungszusammenarbeit bei der Marktüberwachung“ übermitteln. Weitere Daten werden aus der laufenden gemeinsamen Überwachungsmaßnahme MSTyre15<sup>8</sup> und möglichen Folgemaßnahmen hervorgehen.

Auch die vorgesehene obligatorische Produktdatenbank ist eine Datenquelle, mit deren Hilfe die Fortschritte bei der Erreichung der Ziele dieser Verordnung überwacht und bewertet werden können. Aus ihr werden Daten zur Verteilung der Reifen auf die einzelnen Leistungsklassen hervorgehen. Zudem wird sie die für die Durchsetzung der Verordnung unabdingbare Marktüberwachung unterstützen. Zur Durchsetzung wird auch die Verpflichtung der Mitgliedstaaten beitragen, die Kommission über die bei Verstößen gegen die Verordnung anzuwendenden Sanktionen und Durchsetzungsmechanismen zu informieren.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

In dem Vorschlag werden die Ziele und die wichtigsten Grundsätze der derzeitigen RKV beibehalten. Gleichzeitig werden die Bestimmungen der aktuellen Verordnung jedoch klarer gefasst und gestärkt, und ihr Anwendungsbereich wird erweitert. Dazu ist Folgendes vorgesehen:

- Aktualisierung der Reifenkennzeichnung und Möglichkeit ihrer Überarbeitung;
- Verbesserung der Sichtbarkeit der Kennzeichnung für die Verbraucher durch die Pflicht zur Anzeige der Kennzeichnung in jeder Verkaufssituation und durch die Festlegung von Anforderungen an den Internet-Verkauf, den Fernabsatz und andere Situationen, in denen die Reifen für die Verbraucher nicht unmittelbar sichtbar sind;
- die Verpflichtung, Informationen über die Eignung für Schnee und Eis in die Kennzeichnung aufzunehmen;

---

<sup>8</sup> Weitere Informationen unter <http://www.mstyr15.eu/index.php/en/>

- die Möglichkeit, künftig, soweit sinnvoll, auch die Laufleistung und den Abrieb als Parameter in die Kennzeichnung aufzunehmen;
- die Möglichkeit, künftig, soweit sinnvoll, auch runterneuerte Reifen einzubeziehen;
- die Verpflichtung, die Kennzeichnung in visuellem Werbematerial und in technischem Werbematerial zu zeigen;
- die Erweiterung der Pflicht zur Anzeige der Kennzeichnung auf Reifen der Klasse C3;
- die Erweiterung des Typgenehmigungsverfahrens durch Einbeziehung der Angaben in der Kennzeichnung;
- eine verbesserte Durchsetzung durch die Verpflichtung zur Registrierung der Reifen in der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1369 eingerichteten Produktdatenbank;
- Anpassung der Klassifizierung der Reifenparameter in Anhang I;
- Aktualisierung der Kennzeichnung in Anhang II (insbesondere durch Angabe eines Symbols für Schnee);
- neue Anhänge zu den Informationspflichten;
- Ersetzung des Anhangs zu den Prüfmethode für die Messung des Nasshaftungskennwerts (G) von Reifen der Klasse C1 durch einen Verweis auf die einschlägigen Messmethoden.

#### Aktualisierung der Reifenkennzeichnung und Möglichkeit der Überarbeitung:

Die Kennzeichnung umfasst drei Parameter: den Rollwiderstand, die Nasshaftung und das externe Rollgeräusch. Die für diese Parameter geltenden Klassen müssen angepasst werden, um den technischen Fortschritt zu berücksichtigen und der Tatsache Rechnung zu tragen, dass aufgrund der Anforderungen der Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit praktisch keine Reifen mehr in die unteren Klassen eingeordnet sind, da diese Reifen auf dem Unionsmarkt nicht mehr verkauft werden dürfen.

In Artikel 11 der geltenden Verordnung wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um nicht wesentliche Bestimmungen zu ändern, die Verordnung zu ergänzen und die Anhänge an den technischen Fortschritt anzupassen. Der Anwendungsbereich dieses Artikels wird auf Änderungen an der Kennzeichnung selbst erweitert, sodass künftig delegierte Rechtsakte erlassen werden können, um die Eignung für Eis, die Laufleistung und den Abrieb als Parameter einzubeziehen und die Kennzeichnungsklassen neu anzupassen.

#### Verbesserte Sichtbarkeit der Kennzeichnung für Verbraucher:

Alle in Verkehr gebrachten Reifen müssen eine Kennzeichnung in Form eines separaten Dokuments oder eines Aufklebers aufweisen. Diese Verpflichtung soll künftig auch für Reifen der Klasse C3 gelten, für die derzeit keine vollständige Kennzeichnung, sondern lediglich ein Verweis auf die Leistungsparameter in ihrem Werbematerial vorgeschrieben ist. Die vollständige Kennzeichnung ist außerdem auch dann anzuzeigen, wenn die Reifen über das Internet oder im papiergestützten Fernabsatz verkauft werden. Zudem muss sie auch dann gezeigt werden, wenn Reifen mit einem neuen Fahrzeug verkauft werden und wenn Fahrzeuge geleast werden oder Teil eines Fuhrparks sind.

### Verpflichtung zur Angabe von Informationen über die Eignung für Schnee und Eis in der Kennzeichnung:

Die Verbraucher sollen so ein vollständigeres Bild von der Eignung der Reifen für winterliche Bedingungen, insbesondere von der Nasshaftung, erhalten. Für die Eignung für Schnee gibt es bereits eine geeignete Prüfung sowie ein Logo, das in die Kennzeichnung aufgenommen wird. Eine Prüfung für die Eignung für Eis wird derzeit entwickelt, und es wird vorgeschlagen, diesen Parameter nach Fertigstellung der Prüfnorm im Wege eines delegierten Rechtsakts einzubeziehen.

### Möglichkeit der künftigen Einbeziehung der Laufleistung und des Abriebs als Parameter der Kennzeichnung, soweit angemessen:

Die Laufleistung von Reifen hängt mit ihrer Haltbarkeit und Lebensdauer zusammen. Reifen geben durch Abrieb erhebliche Mengen an Mikroplastik in die Umwelt ab. Bisher wurde noch keine Prüfung entwickelt, die eine zuverlässige Messung der Laufleistung oder der Abriebrate ermöglicht. Daher wird vorgeschlagen, diese Parameter künftig ggf. im Wege eines delegierten Rechtsakts einzubeziehen, sobald eine geeignete Prüfnorm vorliegt.

Die Runderneuerung von Reifen ist ein Verfahren zur Verlängerung der Lebensdauer gebrauchter Reifen. Sie ist besonders für Reifen der Klasse C3 von Bedeutung, auf die ein Marktanteil von rund 30 % (ca. 5 Mio. Reifen) an den runderneuertem Reifen in Europa entfällt. Die Einbeziehung der Runderneuerung von Reifen ist mit einem erheblichen Energieeinsparpotenzial verbunden und würde zu den Zielen der Kreislaufwirtschaft wie z. B. der Verringerung der Abfallmenge beitragen. Da es jedoch noch keine geeignete Prüfmethode gibt, wird vorgeschlagen, runderneuerte Reifen künftig ggf. im Wege eines delegierten Rechtsakts einzubeziehen, sobald eine geeignete Prüfnorm vorliegt.

### Verpflichtung zur Einbeziehung der Kennzeichnung in visuelles und technisches Werbematerial:

Im Einklang mit den Verpflichtungen der Lieferanten energieverbrauchsrelevanter Produkte im Rahmen der Verordnung (EU) 2017/1369 müssen Reifenlieferanten Informationen zu den Eigenschaften ihrer Reifen in der Werbung und in technischem Werbematerial angeben. Allerdings sind nun nicht nur die Energieeffizienzklasse und der verfügbare Skalenbereich anzugeben (wie im Falle der Energieverbrauchskennzeichnung), sondern es ist die gesamte Kennzeichnung zu zeigen.

### Erweiterung der Kennzeichnungspflicht auf Reifen der Klasse C3:

Nach der derzeit geltenden Verordnung ist für Reifen der Klasse C3 keine vollständige Kennzeichnung erforderlich, sondern lediglich ein Verweis auf die Leistungsparameter in ihrem Werbematerial. Für diese Reifen werden nun dieselben Kennzeichnungspflichten gelten wie für Reifen der Klassen C1 und C2.

### Einbeziehung der Angaben in der Kennzeichnung in das Typgenehmigungsverfahren:

Die Reifenhersteller werden verpflichtet, die Angaben in der Kennzeichnung im Typgenehmigungsverfahren überprüfen zu lassen, um ihre Korrektheit noch besser zu gewährleisten.

Bessere Durchsetzung durch die Verpflichtung zur Registrierung der Reifen in der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1369 eingerichteten Produktdatenbank:

Die Datenbank für die von Verordnungen über die Energieverbrauchskennzeichnung erfassten Produkte geht am 1. Januar 2019 in Betrieb. Ab diesem Datum werden auch Reifenlieferanten verpflichtet, die in Anhang I der Verordnung (EU) 2017/1369 genannten Informationen (Angaben zum Lieferanten, Reifenmodell, Kennzeichnung, Parameterklassen und Produktdatenblatt) in die Datenbank einzugeben.

Änderung der Anhänge:

Die Klassifizierung der in Anhang I genannten Parameter wurde durch Neufestlegung der Abgrenzung zwischen den derzeitigen Klassen A bis G angepasst, um ihre Genauigkeit zu verbessern und der Tatsache Rechnung zu tragen, dass aufgrund der Anforderungen der Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit inzwischen keine Reifen mehr in die unterste Klasse G eingeordnet werden.

In Anhang II wurde die Kennzeichnung durch Entfernung der untersten Klasse für den Rollwiderstand und durch Ergänzung eines Schnee-Symbols sowie des QR-Codes geändert. Zudem wurde die Gestaltung der Kennzeichnung in gewissem Umfang an die in der Rahmenverordnung über die Energieverbrauchskennzeichnung vorgesehene Kennzeichnung angeglichen.

Um die Informationen für die Endnutzer zu verbessern und zu standardisieren und sie an die Rahmenverordnung über die Energieverbrauchskennzeichnung anzugleichen, sind in einem neuen Anhang III die in den technischen Unterlagen mindestens aufzuführenden Informationen festgelegt. Ein neuer Anhang IV enthält darüber hinaus die Informationen, die bei Inverkehrbringen von Reifen im Produktdatenblatt anzugeben sind, und in einem weiteren neuen Anhang V sind die in technischem Werbematerial anzugebenden Informationen festgelegt.

Vorschlag für eine

## VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –  
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114 und Artikel 194 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs eines Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>9</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>10</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Union hat sich dazu verpflichtet, eine Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimapolitik zu schaffen. Kraftstoffeffizienz ist eine entscheidende Komponente des Rahmens der Union für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 und für die Dämpfung der Energienachfrage von zentraler Bedeutung.
- (2) Die Kommission hat die Wirksamkeit<sup>11</sup> der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>12</sup> überprüft und festgestellt, dass ihre Bestimmungen aktualisiert werden sollten, um ihre Wirksamkeit zu verbessern.
- (3) Die Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 sollte durch eine neue Verordnung ersetzt werden, die die 2011 vorgenommenen Änderungen umfasst und einige Bestimmungen ändert und verbessert, um sie klarer zu fassen und angesichts des technischen Fortschritts der letzten Jahre im Bereich der Reifen inhaltlich zu aktualisieren.
- (4) Auf den Verkehrssektor entfällt ein Drittel des Energieverbrauchs in der Union. Der Anteil des Straßenverkehrs an den Gesamtreibhausgasemissionen in der Union betrug 2015 rund 22 %. Darüber hinaus entfallen 5 % bis 10 % des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen – vor allem aufgrund des Rollwiderstands – auf die Reifen. Eine Verringerung des Rollwiderstands von Reifen würde daher erheblich zur

<sup>9</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>10</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>11</sup> COM(2017) 658 final.

<sup>12</sup> Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter (ABl. L 342 vom 22.12.2009, S. 46).

Kraftstoffeffizienz im Straßenverkehr und somit zur Senkung der Emissionen beitragen.

- (5) Für Reifen sind eine Reihe von Parametern charakteristisch, die in Wechselbeziehung zueinander stehen. Verbesserungen bei einem Parameter, etwa dem Rollwiderstand, können sich nachteilig auf andere Parameter wie die Nasshaftung auswirken, während sich die Verbesserung der Nasshaftung wiederum nachteilig auf das externe Rollgeräusch auswirken kann. Die Reifenhersteller sollten angehalten werden, über die bereits erreichten Standards hinaus sämtliche Parameter zu optimieren.
- (6) Kraftstoffeffiziente Reifen können kostenwirksam sein, weil die Kraftstoffeinsparungen den aus höheren Herstellungskosten resultierenden höheren Anschaffungspreis mehr als ausgleichen.
- (7) In der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>13</sup> sind Mindestanforderungen an den Rollwiderstand von Reifen festgelegt. Aufgrund der technischen Entwicklung können die durch den Rollwiderstand von Reifen bedingten Energieverluste erheblich über diese Mindestanforderungen hinaus reduziert werden. Zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Straßenverkehrs sollten die Vorschriften für die Kennzeichnung von Reifen daher aktualisiert werden, um die Endnutzer zum Kauf von Reifen mit höherer Kraftstoffeffizienz zu bewegen, wozu aktualisierte harmonisierte Informationen zu diesem Parameter bereitgestellt werden sollten.
- (8) Verkehrslärm stellt eine erhebliche Belastung mit gesundheitsschädlicher Wirkung dar. In der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 sind Mindestanforderungen an das externe Rollgeräusch von Reifen festgelegt. Aufgrund der technischen Entwicklung kann das externe Rollgeräusch erheblich über diese Mindestanforderungen hinaus reduziert werden. Zur Verringerung des Verkehrslärms sollten die Vorschriften für die Reifenkennzeichnung daher aktualisiert werden, um die Endnutzer zum Kauf von Reifen mit geringerem externen Rollgeräusch zu bewegen, wozu harmonisierte Informationen zu diesem Parameter bereitgestellt werden sollten.
- (9) Die Bereitstellung harmonisierter Informationen zum externen Rollgeräusch unterstützt auch die Umsetzung von Maßnahmen zur Begrenzung des Verkehrslärms und trägt im Rahmen der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>14</sup> zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit für den Anteil des Reifengeräuschs am Verkehrslärm bei.
- (10) In der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 sind Mindestanforderungen an die Nasshaftungseigenschaften von Reifen festgelegt. Aufgrund der technischen Entwicklung kann die Nasshaftung erheblich über diese Mindestanforderungen hinaus verbessert werden, sodass sich der Bremsweg bei Nässe verkürzt. Zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr sollten die Vorschriften für die Kennzeichnung von Reifen daher aktualisiert werden, um die Endnutzer zum Kauf von Reifen mit hoher Nasshaftung zu bewegen, wozu harmonisierte Informationen zu diesem Parameter bereitgestellt werden sollten.

---

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

<sup>14</sup> Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABL. L 189 vom 18.7.2002, S. 12).

- (11) Im Interesse der Übereinstimmung mit dem internationalen Rahmen wird in der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 auf die Regelung Nr. 117 der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE)<sup>15</sup> verwiesen, die die einschlägigen Messmethoden für den Rollwiderstand, die Geräuschemissionen sowie die Nass- und Schneehaftung von Reifen enthält.
- (12) Damit die Endnutzer Informationen zur Eignung von Reifen erhalten, die speziell für die Nutzung bei Schnee und Eis entwickelt wurden, sollte die Verpflichtung vorgesehen werden, in der Kennzeichnung Informationen zur Eignung für Schnee und Eis anzugeben.
- (13) Der Abrieb von Reifen im Betrieb ist eine wichtige Quelle umweltschädlicher Mikroplastik; die Kommission wies in ihrer Mitteilung „Eine Europäische Strategie für Kunststoffe in einer Kreislaufwirtschaft“<sup>16</sup> daher darauf hin, dass die unbeabsichtigte Freisetzung von Mikroplastik aus Reifen unter anderem durch Informationsmaßnahmen wie Kennzeichnungspflichten und Mindestanforderungen an Reifen verringert werden sollte. Derzeit gibt es jedoch noch keine geeignete Prüfmethode für den Reifenabrieb. Die Kommission sollte daher die Entwicklung einer solchen Methode in Auftrag geben, wobei alle neuen internationalen Entwicklungen und vorgeschlagenen Normen oder Vorschriften umfassend berücksichtigt werden sollten, damit eine geeignete Prüfmethode möglichst bald zur Verfügung steht.
- (14) Runderneuerte Reifen sind ein wichtiger Teil des Reifenmarktes für schwere Nutzfahrzeuge. Die Runderneuerung erhöht die Lebensdauer der Reifen und trägt zu den Zielen der Kreislaufwirtschaft wie z. B. der Verringerung der Abfallmenge bei. Die Anwendung von Kennzeichnungspflichten auf diese Reifen wäre mit erheblichen Energieeinsparungen verbunden. Da es derzeit jedoch noch keine geeigneten Prüfmethoden zur Messung der Eigenschaften von runderneuerten Reifen gibt, sollte diese Verordnung Möglichkeiten für eine künftige Einbeziehung vorsehen.
- (15) Die in der Verordnung (EU) 2017/1369 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>17</sup> geregelte Energieverbrauchskennzeichnung, in deren Rahmen der Energieverbrauch von Produkten in einer Skala von „A“ bis „G“ angegeben wird, ist mehr als 85 % der Verbraucherinnen und Verbraucher in der Union bekannt und hat sich als wirksames Instrument zur Förderung effizienterer Produkte erwiesen. Die Reifenkennzeichnung sollte auch weiterhin weitestmöglich dieselbe Gestaltung aufweisen, gleichzeitig aber auch den Besonderheiten der Reifenparameter Rechnung tragen.
- (16) Die Bereitstellung vergleichbarer Informationen zu Reifenparametern in Form einer Standardkennzeichnung dürfte die Kaufentscheidungen der Endnutzer zugunsten von sichereren, geräuschärmeren und kraftstoffeffizienteren Reifen beeinflussen. Dies wiederum sollte für die Reifenhersteller ein Anreiz sein, diese Parameter zu optimieren, und somit den Weg für einen nachhaltigeren Verbrauch und eine nachhaltigere Produktion ebnen.
- (17) Die Bereitstellung weiterer Informationen zur Kraftstoffeffizienz und anderen Parametern von Reifen ist für alle Endnutzer relevant, einschließlich der Käufer von Ersatzreifen, der Käufer von Reifen an neuen Fahrzeugen, Fuhrparkmanagern und

---

<sup>15</sup> ABl. L 307 vom 23.11.2011, S. 3.

<sup>16</sup> COM(2018) 28 final.

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

Transportunternehmen, die die Parameter unterschiedlicher Reifenmarken aufgrund einer fehlenden Kennzeichnung und harmonisierten Prüfregelung derzeit nicht ohne Weiteres vergleichen können. Daher sollte die Verpflichtung vorgesehen werden, Reifen auch stets dann zu kennzeichnen, wenn sie zusammen mit Fahrzeugen geliefert werden.

- (18) Eine Kennzeichnung ist derzeit ausdrücklich für Reifen für Pkw (Klasse C1) sowie für leichte Nutzfahrzeuge (Klasse C2) vorgesehen, nicht jedoch für schwere Nutzfahrzeuge (Klasse C3). Reifen der Klasse C3 weisen einen höheren Kraftstoffverbrauch und eine größere jährliche Laufleistung als Reifen der Klassen C1 und C2 auf und könnten somit einen erheblichen Beitrag zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge leisten.
- (19) Die vollständige Einbeziehung von Reifen der Klasse C3 in den Anwendungsbereich dieser Verordnung steht zudem im Einklang mit dem Vorschlag der Kommission für eine Verordnung über die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge<sup>18</sup> und mit dem Vorschlag der Kommission für CO<sub>2</sub>-Normen für schwere Nutzfahrzeuge<sup>19</sup>.
- (20) Viele Endnutzer treffen eine Kaufentscheidung, ohne den Reifen und die an ihm angebrachte Kennzeichnung tatsächlich zu sehen. In all diesen Fällen sollte den Verbrauchern die Kennzeichnung vor Abschluss der Kaufentscheidung angezeigt werden. Eine sichtbare Kennzeichnung von Reifen in den Verkaufsstellen und in technischem Werbematerial sollte gewährleisten, dass sowohl Händler als auch potenzielle Endnutzer zum Zeitpunkt und am Ort der Kaufentscheidung harmonisierte Informationen zu den relevanten Reifenparametern erhalten.
- (21) Einige Endnutzer treffen ihre Wahl bereits vor der Ankunft in der Verkaufsstelle oder kaufen Reifen im Versandhandel oder im Internet. Um zu gewährleisten, dass auch diese Endnutzer ihre Kaufentscheidung auf der Grundlage harmonisierter Informationen zur Kraftstoffeffizienz, zu den Nasshaftungseigenschaften, zum externen Rollgeräusch und anderen Parametern sachkundig treffen können, sollte die Kennzeichnung in allen technischen Werbematerialien angezeigt werden, auch wenn sie im Internet veröffentlicht werden.
- (22) Den potenziellen Endnutzern sollten Informationen bereitgestellt werden, die jeden Bestandteil der Kennzeichnung und seine Bedeutung erklären. Diese Informationen sollten in technischem Werbematerial, z. B. auf der Website der Lieferanten, enthalten sein.
- (23) Die Kraftstoffeffizienz, die Nasshaftung, das externe Rollgeräusch und weitere Parameter von Reifen sollten anhand zuverlässiger, genauer und reproduzierbarer Methoden gemessen werden, die dem allgemein anerkannten Stand der Mess- und Berechnungsmethoden Rechnung tragen. Diese Methoden sollten das durchschnittliche Verbraucherverhalten so weit wie möglich widerspiegeln und zuverlässig sein, um eine beabsichtigte und unbeabsichtigte Umgehung zu verhindern. Die Reifenkennzeichnung sollte die relative Leistung der Reifen im tatsächlichen Betrieb wiedergeben, soweit dies angesichts der Notwendigkeit der Anwendung zuverlässiger, genauer und reproduzierbarer Labormethoden möglich ist, um den Endnutzern einen Vergleich verschiedener Reifen zu ermöglichen und gleichzeitig die Prüfkosten für die Hersteller zu begrenzen.

---

<sup>18</sup> COM(2017)279.

<sup>19</sup> Verweis nach Annahme des Vorschlags zu ergänzen.



- (24) Damit in der Union einheitliche Wettbewerbsbedingungen gewährleistet sind, ist die Einhaltung der Kennzeichnungsvorschriften durch die Lieferanten und Händler unerlässlich. Die Mitgliedstaaten sollten die Einhaltung dieser Vorschriften daher durch Marktüberwachung und regelmäßige nachträgliche Kontrollen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>20</sup> überwachen.
- (25) Um die Überwachung der Einhaltung zu erleichtern, den Endnutzern ein hilfreiches Instrument bereitzustellen und den Händlern eine weitere Möglichkeit zur Beschaffung von Produktdatenblättern zu bieten, sollten Reifen in die mit der Verordnung (EU) 2017/1369 eingeführte Produktdatenbank aufgenommen werden. Die Verordnung (EU) 2017/1369 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (26) Unbeschadet der Marktüberwachungspflichten der Mitgliedstaaten und der Pflicht der Lieferanten zur Überprüfung der Produktkonformität sollten die Lieferanten die erforderlichen Informationen über die Konformität ihrer Produkte elektronisch in der Produktdatenbank zur Verfügung stellen.
- (27) Zur Stärkung des Vertrauens der Endnutzer in die Reifenkennzeichnung sollte es nicht gestattet sein, andere, an die Kennzeichnung angelehnte Kennzeichnungen zu verwenden. Zusätzliche Kennzeichnungen, Markierungen, Symbole oder Beschriftungen, die bei den Endnutzern zu Irreführung oder Unklarheit hinsichtlich der von der Reifenkennzeichnung erfassten Parameter führen könnten, sollten aus demselben Grund ebenfalls nicht erlaubt sein.
- (28) Die Sanktionen für eine Nichteinhaltung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (29) Zur Förderung der Energieeffizienz sowie des Klima- und Umweltschutzes sollten die Mitgliedstaaten Anreize für die Nutzung energieeffizienter Produkte setzen können. Die Mitgliedstaaten können die Art dieser Anreize selbst bestimmen. Diese Anreize sollten mit den Vorschriften der Union über staatliche Beihilfen im Einklang stehen und keine ungerechtfertigten Markthemmnisse darstellen. Die vorliegende Verordnung greift dem Ergebnis etwaiger künftiger Verfahren über staatliche Beihilfen in Bezug auf solche Anreize gemäß den Artikeln 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) nicht vor.
- (30) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu erlassen, um Inhalt und Format der Kennzeichnung zu ändern, Anforderungen hinsichtlich runderneuerter Reifen, Abrieb und Laufleistung einzuführen und die Anhänge an den technischen Fortschritt anzupassen. Besonders wichtig ist es, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016<sup>21</sup> niedergelegt wurden. Um für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, sollten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie

---

<sup>20</sup> Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

<sup>21</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

die Sachverständigen der Mitgliedstaaten erhalten, und ihre Sachverständigen sollten systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission haben, die sich mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befassen.

- (31) Reifen, die bereits vor dem Geltungsbeginn der Anforderungen dieser Verordnung in Verkehr gebracht wurden, sollten nicht neu gekennzeichnet werden müssen.
- (32) Zur Stärkung des Vertrauens in die Kennzeichnung und zur Gewährleistung ihrer Korrektheit sollten die Angaben der Lieferanten in der Kennzeichnung zum Rollwiderstand, zur Nasshaftung und zum Rollgeräusch in das Typgenehmigungsverfahren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 einbezogen werden.
- (33) Die Kommission sollte eine Evaluierung dieser Verordnung vornehmen. Gemäß Nummer 22 der Interinstitutionellen Vereinbarung zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Europäischen Kommission vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung sollte diese Evaluierung auf den fünf Kriterien Effizienz, Effektivität, Relevanz, Kohärenz und Mehrwert der EU-Maßnahmen beruhen und die Grundlage der Folgenabschätzung für mögliche weitere Maßnahmen bilden.
- (34) Da die Ziele der Verordnung, nämlich die Verbesserung der Sicherheit sowie der wirtschaftlichen und ökologischen Effizienz des Straßenverkehrs durch Bereitstellung von Informationen, die den Endnutzern die Wahl kraftstoffeffizienterer, sichererer und geräuschärmerer Reifen ermöglichen, auf der Ebene der Mitgliedstaaten angesichts der erforderlichen harmonisierten Informationen für die Endnutzer nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern mit Blick auf einen harmonisierten Rechtsrahmen und gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Hersteller besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Eine Verordnung ist weiterhin das geeignete Rechtsinstrument, da sie klare und detaillierte Bestimmungen enthält, die eine abweichende Umsetzung durch die Mitgliedstaaten ausschließen, und so eine stärkere Harmonisierung in der gesamten Union sicherstellt. Ein auf Unionsebene anstelle nationaler Ebene harmonisierter Rechtsrahmen senkt die Kosten für die Lieferanten, sorgt für gleiche Wettbewerbsbedingungen und gewährleistet den freien Warenverkehr im Binnenmarkt. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht die vorliegende Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (35) Die Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 sollte daher aufgehoben werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

#### **Ziel und Gegenstand**

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

## *Artikel 2* **Anwendungsbereich**

1. Diese Verordnung gilt für Reifen der Klassen C1, C2 und C3.
2. Zudem gilt diese Verordnung für runderneuerte Reifen, sobald die Anhänge im Wege eines delegierten Rechtsakts gemäß Artikel 12 durch eine geeignete Prüfmethode zur Messung der Leistung dieser Reifen ergänzt werden.
3. Diese Verordnung gilt nicht für
  - (a) Geländereifen für den gewerblichen Einsatz;
  - (b) Reifen, die ausschließlich für die Montage an Fahrzeugen ausgelegt sind, deren Erstzulassung vor dem 1. Oktober 1990 erfolgte;
  - (c) Notreifen des Typs T;
  - (d) Reifen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von weniger als 80 km/h;
  - (e) Reifen für Felgen mit einem Nenndurchmesser  $\leq 254$  mm oder  $\geq 635$  mm;
  - (f) Reifen mit Zusatzvorrichtungen zur Verbesserung der Traktion, z. B. Spikereifen;
  - (g) Reifen, die ausschließlich für die Montage an Fahrzeugen ausgelegt sind, die ausschließlich für Rennen bestimmt sind.

## *Artikel 3* **Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- (1) „Reifen der Klassen C1, C2 und C3“ Reifen der in Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 festgelegten Klassen;
- (2) „runderneuertes Reifen“ einen gebrauchten Reifen, dessen Lauffläche durch neues Material ersetzt wurde;
- (3) „Notreifen des Typs T“ einen Notreifen, der für den Betrieb mit einem höheren Druck als dem für Standardreifen und verstärkte Reifen festgelegten Druckbereich ausgelegt ist;
- (4) „Kennzeichnung“ ein grafisches Diagramm in gedruckter oder elektronischer Form, einschließlich der Form eines Aufklebers, das Symbole enthält, die die Endnutzer über die Eigenschaften eines Reifens oder eines Postens von Reifen hinsichtlich der in Anhang I genannten Parameter informieren;
- (5) „Verkaufsstelle“ einen Ort, an dem Reifen ausgestellt oder gelagert und Endnutzern zum Kauf angeboten werden; dies schließt die Ausstellungsräume von Fahrzeughändlern ein, soweit dort Endnutzern nicht am Fahrzeug montierte Reifen zum Kauf angeboten werden;
- (6) „technisches Werbematerial“ Unterlagen in gedruckter oder elektronischer Form, die vom Lieferanten erstellt wurden, um das Werbematerial mindestens um die in Anhang V genannten technischen Informationen zu ergänzen;
- (7) „Produktdatenblatt“ ein Standarddokument in gedruckter oder elektronischer Form mit den in Anhang IV genannten Informationen;

- (8) „technische Unterlagen“ Unterlagen, die es den Marktüberwachungsbehörden ermöglichen, die Richtigkeit der Kennzeichnung und des Produktdatenblatts für ein Produkt zu beurteilen, einschließlich der in Anhang III genannten Informationen;
- (9) „Produktdatenbank“ die gemäß der Verordnung (EU) 2017/1369 eingerichtete Datenbank, bestehend aus einem öffentlichen Teil, der sich an Verbraucher richtet und in dem Informationen zu einzelnen Produktparametern elektronisch zugänglich sind, einem Online-Portal für die Zugänglichkeit sowie einem Konformitätsteil mit eindeutig festgelegten Zugänglichkeits- und Sicherheitsanforderungen;
- (10) „Fernabsatz“ das Anbieten zum Kauf, zur Miete oder zum Ratenkauf über den Versandhandel, Kataloge, das Internet, Telemarketing oder auf einem anderen Weg, bei dem davon auszugehen ist, dass der potenzielle Endnutzer das Produkt nicht ausgestellt sieht;
- (11) „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 in Verkehr bringt;
- (12) „Importeur“ jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die ein Produkt aus einem Drittstaat auf dem Unionsmarkt in Verkehr bringt;
- (13) „Bevollmächtigter“ jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die von einem Hersteller schriftlich beauftragt wurde, in seinem Namen bestimmte Aufgaben wahrzunehmen;
- (14) „Lieferant“ einen in der Union ansässigen Hersteller, einen Bevollmächtigten eines nicht in der Union ansässigen Herstellers oder einen Importeur, der ein Produkt auf dem Unionsmarkt in Verkehr bringt;
- (15) „Händler“ jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette, die ein Produkt auf dem Markt bereitstellt, mit Ausnahme des Lieferanten;
- (16) „Bereitstellung auf dem Markt“ die entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe eines Produkts zum Vertrieb oder zur Verwendung auf dem Unionsmarkt im Rahmen einer gewerblichen Tätigkeit;
- (17) „Inverkehrbringen“ die erstmalige Bereitstellung eines Produkts auf dem Unionsmarkt;
- (18) „Endnutzer“ einen Verbraucher, einen Fuhrparkmanager oder ein Transportunternehmen, der bzw. das einen Reifen kauft oder voraussichtlich kaufen wird;
- (19) „Parameter“ einen in Anhang I genannten Reifenparameter wie Rollwiderstand, Nasshaftung, externes Rollgeräusch, Eignung für Schnee oder Eis, Laufleistung oder Abrieb, der bei der Nutzung erhebliche Umwelt-, Verkehrssicherheits- oder Gesundheitsauswirkungen hat;
- (20) „Reifentyp“ bezeichnet eine Version eines Reifens, bei der sämtliche Einheiten die gleichen technischen, für die Kennzeichnung und das Produktdatenblatt relevanten Merkmale und die gleiche Modellkennung aufweisen;

#### Artikel 4

### Pflichten von Reifenlieferanten

1. Die Lieferanten stellen bei Inverkehrbringen von Reifen der Klassen C1, C2 und C3 sicher, dass
  - (a) jedem einzelnen Reifen eine Kennzeichnung gemäß Anhang II in Form eines Aufklebers mit den Informationen und der Klasse für jeden der in Anhang I genannten Parameter sowie ein Produktdatenblatt gemäß Anhang IV beigelegt ist;
  - (b) jedem Posten aus einem oder mehreren identischen Reifen eine gedruckte Kennzeichnung gemäß Anhang II mit den Informationen und der Klasse für jeden der in Anhang I genannten Parameter sowie ein Produktdatenblatt gemäß Anhang IV beigelegt ist.
2. Beim Verkauf von Reifen über das Internet stellen die Lieferanten sicher, dass die Kennzeichnung in der Nähe des Preises angezeigt wird und dass das Produktdatenblatt abgerufen werden kann.
3. Die Lieferanten stellen sicher, dass jegliches visuelle Werbematerial für einen bestimmten Reifentyp, auch im Internet, die Kennzeichnung enthält.
4. Die Lieferanten stellen sicher, dass jegliches technische Werbematerial für einen bestimmten Reifentyp, auch im Internet, den Anforderungen des Anhangs V entspricht.
5. Die Lieferanten stellen sicher, dass die Werte, die damit verbundenen Klassen und alle zusätzlichen Informationen über Eigenschaften, die in der Kennzeichnung für die in Anhang I genannten wesentlichen Parameter angegeben sind, einem Typgenehmigungsverfahren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 unterzogen wurden.
6. Die Lieferanten stellen die Richtigkeit der von ihnen bereitgestellten Kennzeichnungen und Produktdatenblätter sicher.
7. Die Lieferanten stellen den Behörden der Mitgliedstaaten auf Anforderung technische Unterlagen gemäß Anhang III bereit.
8. Die Lieferanten arbeiten mit den Marktüberwachungsbehörden zusammen und ergreifen auf eigene Initiative oder auf Anforderung der Marktüberwachungsbehörden sofortige Maßnahmen, um einen in ihre Zuständigkeit fallenden Verstoß gegen die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen abzustellen.
9. Die Lieferanten dürfen keine anderen, den Anforderungen dieser Verordnung nicht entsprechenden Kennzeichnungen, Markierungen, Symbole oder Beschriftungen bereitstellen oder zeigen, wenn dies bei den Kunden voraussichtlich zu Irreführung oder Unklarheit hinsichtlich der wesentlichen Parameter führen würde.
10. Die Lieferanten dürfen keine Kennzeichnungen bereitstellen oder zeigen, die an die in dieser Verordnung vorgesehene Kennzeichnung angelehnt sind.

## Artikel 5

### **Pflichten der Reifenlieferanten in Bezug auf die Produktdatenbank**

1. Mit Wirkung vom 1. Januar 2020 geben die Lieferanten die in Anhang I der Verordnung (EU) 2017/1369 genannten Informationen in die Produktdatenbank ein, bevor sie einen Reifen in Verkehr bringen.
2. Werden Reifen zwischen dem *[bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen]* und dem 31. Dezember 2019 in Verkehr gebracht, gibt der Lieferant die in Anhang I der Verordnung (EU) 2017/1369 genannten Informationen in Bezug auf diese Reifen bis zum 30. Juni 2020 in die Produktdatenbank ein.
3. Bis die in den Absätzen 1 und 2 genannten Informationen in die Produktdatenbank eingegeben sind, stellt der Lieferant binnen zehn Tagen nach einer entsprechenden Aufforderung der Marktüberwachungsbehörden diesen eine elektronische Fassung der technischen Unterlagen zur Einsicht bereit.
4. Werden an einem Reifen für die Kennzeichnung oder das Produktdatenblatt relevante Änderungen vorgenommen, so gilt der Reifen als neuer Reifentyp. Die Lieferanten geben in der Datenbank an, wenn keine Einheiten eines Reifentyps mehr in Verkehr gebracht werden.
5. Nach dem Inverkehrbringen der letzten Einheit eines Reifentyps bewahrt der Lieferant die Informationen zu diesem Reifentyp fünf Jahre lang im Konformitätsteil der Produktdatenbank auf.

## Artikel 6

### **Pflichten von Reifenhändlern**

1. Die Händler gewährleisten, dass
  - (a) Reifen in der Verkaufsstelle die von den Lieferanten gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a bereitgestellte Kennzeichnung gemäß Anhang II in Form eines Aufklebers deutlich sichtbar aufweisen;
  - (b) vor dem Verkauf eines Reifens, der zu einem Posten aus einem oder mehreren identischen Reifen gehört, dem Endnutzer die in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b genannte Kennzeichnung gezeigt wird und in unmittelbarer Nähe des Reifens in der Verkaufsstelle deutlich sichtbar angebracht ist.
2. Die Händler stellen sicher, dass jegliches visuelle Werbematerial für einen bestimmten Reifentyp, auch im Internet, die Kennzeichnung enthält.
3. Die Händler stellen sicher, dass jegliches technische Werbematerial für einen bestimmten Reifentyp, auch im Internet, den Anforderungen des Anhangs V entspricht.
4. Die Händler stellen sicher, dass die Endnutzer vor dem Kauf eine Kopie der Kennzeichnung erhalten, falls zum Kauf angebotene Reifen für den Endnutzer nicht sichtbar sind.
5. Die Händler stellen sicher, dass die Kennzeichnung bei jedem papiergestützten Fernabsatz gezeigt wird und dass die Endnutzer das Produktdatenblatt auf einer frei zugänglichen Website abrufen oder eine Druckversion dieses Datenblatts anfordern können.
6. Händler, die Fernabsatz über Telemarketing betreiben, informieren die Endnutzer ausdrücklich über die Klassen für die wesentlichen Parameter der Kennzeichnung

und teilen ihnen mit, dass sie die vollständige Kennzeichnung und das Produktdatenblatt auf einer frei zugänglichen Website abrufen oder eine Druckversion anfordern können.

7. Beim Direktverkauf von Reifen über das Internet stellen die Händler sicher, dass die Kennzeichnung in der Nähe des Preises angezeigt wird und das Produktdatenblatt abgerufen werden kann.

#### *Artikel 7*

### **Pflichten von Fahrzeuglieferanten und -händlern**

Beabsichtigen Endnutzer, ein neues Fahrzeug zu erwerben, so stellen die Fahrzeuglieferanten und -händler ihnen vor dem Verkauf die Kennzeichnung der mit dem Fahrzeug angebotenen Reifen sowie das entsprechende technische Werbematerial zur Verfügung.

#### *Artikel 8*

### **Prüf- und Messmethoden**

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

#### *Artikel 9*

### **Überprüfungsverfahren**

Die Mitgliedstaaten überprüfen die Konformität der angegebenen Klassen für jeden der in Anhang I angegebenen wesentlichen Parametern nach dem in Anhang VII festgelegten Verfahren.

#### *Artikel 10*

### **Pflichten der Mitgliedstaaten**

1. Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme von Reifen, die dieser Verordnung entsprechen, nicht behindern.
2. Die Mitgliedstaaten geben keine Anreize in Bezug auf Reifen, die hinsichtlich der Kraftstoffeffizienz oder der Nasshaftung im Sinne des Anhangs I Teil A bzw. B unterhalb der Klasse B eingeordnet sind. Steuer- und finanzpolitische Maßnahmen stellen keine Anreizmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung dar.
3. Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen diese Verordnung und die in ihrem Rahmen erlassenen delegierten Rechtsakte Sanktionen und Durchsetzungsmechanismen fest und treffen alle für deren Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
4. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis zum 1. Juni 2020 die Vorschriften gemäß Absatz 3 mit, die dieser nicht bereits mitgeteilt wurden, und melden der Kommission unverzüglich alle späteren Änderungen dieser Vorschriften.

## Artikel 11

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

1. Die von dieser Verordnung erfassten Produkte unterliegen [den Artikeln 16 bis 29 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008/Vorschlag COM(2017)795 für eine Verordnung zur Festlegung von Bestimmungen und Verfahren für die Konformität und die Durchsetzung] und den in deren Rahmen erlassenen relevanten delegierten Rechtsakten.
2. Die Kommission fördert und unterstützt die Zusammenarbeit und den Austausch von Informationen zur Marktüberwachung im Bereich der Kennzeichnung von Produkten zwischen den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, die für die Marktüberwachung oder die Kontrolle der auf den Unionsmarkt gelangenden Produkte zuständig sind, sowie zwischen diesen Behörden und der Kommission, insbesondere durch verstärkte Einbeziehung der Sachverständigengruppe für die Reifenkennzeichnung im Rahmen der „Gruppe für die Verwaltungszusammenarbeit bei der Marktüberwachung“.
3. Die von den Mitgliedstaaten gemäß [Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008/Vorschlag COM(2017)795 für eine Verordnung zur Festlegung von Bestimmungen und Verfahren für die Konformität und die Durchsetzung] erstellten Marktüberwachungsprogramme müssen Maßnahmen zur wirksamen Durchsetzung der vorliegenden Verordnung enthalten.

## Artikel 12

### Delegierte Rechtsakte

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

- (a) die Kennzeichnung inhaltlich und formal zu ändern;
- (b) die Anhänge um Parameter oder Informationspflichten zu ergänzen, insbesondere in Bezug auf die Laufleistung und den Abrieb, wenn geeignete Prüfmethoden verfügbar sind;
- (c) die Werte, Berechnungsmethoden und Anforderungen der Anhänge an den technischen Fortschritt anzupassen.

Gegebenenfalls testet die Kommission bei der Vorbereitung delegierter Rechtsakte die Gestaltung und den Inhalt der Kennzeichnung für spezifische Produktgruppen mit repräsentativen Kundengruppen in der Union, um sicherzustellen, dass die Kennzeichnung klar und verständlich ist.

## Artikel 13

### Ausübung übertragener Befugnisse

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 12 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab *[bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen]* übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die



Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 12 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Er lässt die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, unberührt.
4. Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
5. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
6. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 12 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn das Europäische Parlament und der Rat vor Ablauf dieser Frist beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

#### *Artikel 14*

#### **Evaluierung und Bericht**

Die Kommission führt eine Evaluierung dieser Verordnung durch und erstattet dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss bis zum 1. Juni 2026 darüber Bericht.

In diesem Bericht bewertet sie, wie wirksam diese Verordnung und die in ihrem Rahmen erlassenen delegierten Rechtsakte dazu beigetragen haben, dass die Endnutzer verstärkt Reifen mit besseren Eigenschaften wählen, und berücksichtigt dabei die Auswirkungen auf die Unternehmen, den Kraftstoffverbrauch, die Sicherheit, die Treibhausgasemissionen und die Marktüberwachungstätigkeiten. Zudem bewertet sie Kosten und Nutzen der obligatorischen Überprüfung der in der Kennzeichnung bereitgestellten Angaben durch unabhängige Dritte und berücksichtigt dabei auch die Erfahrungen mit dem in der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 vorgesehenen breiter angelegten Rahmen.

#### *Artikel 15*

#### **Änderung der Verordnung (EU) 2017/1369**

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

„a) Unterstützung der Marktüberwachungsbehörden bei der Durchführung ihrer Aufgaben gemäß dieser Verordnung und den einschlägigen delegierten Rechtsakten, einschließlich deren Durchsetzung, sowie gemäß der Verordnung (EU) [*Verweis auf die vorliegende Verordnung*]“.

*Artikel 16*

**Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2009/1222**

Die Verordnung (EU) Nr. 2009/1222 wird aufgehoben.

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

*Artikel 17*

**Inkrafttreten**

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

Sie gilt ab dem 1. Juni 2020.

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

## FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

### **1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

- 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative
- 1.2. Politikbereich(e) in der ABM-/ABB-Struktur
- 1.3. Art des Vorschlags/der Initiative
- 1.4. Ziel(e)
- 1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative
- 1.6. Laufzeit der Maßnahme und Dauer ihrer finanziellen Auswirkungen
- 1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung

### **2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN**

- 2.1. Monitoring und Berichterstattung
- 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem
- 2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

### **3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

- 3.1. Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)
- 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben
  - 3.2.1. *Übersicht*
  - 3.2.2. *Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel*
  - 3.2.3. *Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel*
  - 3.2.4. *Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen*
  - 3.2.5. *Finanzierungsbeteiligung Dritter*
- 3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

## FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

### 1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

#### 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009

#### 1.2. Politikbereich(e) in der ABM-/ABB-Struktur<sup>1</sup>

Titel 32 – Energie

32 02 02 Unterstützende Tätigkeiten für die Europäische Energiepolitik und den Energiebinnenmarkt

#### 1.3. Art des Vorschlags/der Initiative

Der Vorschlag/Die Initiative betrifft die **Verlängerung einer bestehenden Maßnahme**.

#### 1.4. Ziel(e)

##### 1.4.1. *Mit dem Vorschlag/der Initiative verfolgte mehrjährige strategische Ziele der Kommission*

Energieunion

##### 1.4.2. *Einzelziel(e) und ABM-/ABB-Tätigkeit(en)*

###### Einzelziel

Förderung einer Mäßigung der Energienachfrage

###### ABM/ABB-Tätigkeit(en):

ABB 1: Konventionelle und erneuerbare Energien

ABB 2: Forschung und Innovation im Energiebereich

##### 1.4.3. *Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen*

Mit dieser Initiative soll das bestehende Reifenkennzeichnungssystem in der Union verbessert werden, da es hinsichtlich seiner Wirksamkeit, Einhaltung und Strenge noch nicht optimal ist.

Der Vorschlag verbessert den Schutz der Bürgerinnen und Bürger und der Endnutzer von Reifen durch eine wirksamere Kennzeichnung und eine bessere Durchsetzung.

Der Vorschlag hat Auswirkungen auf die Wirtschaftsteilnehmer, die auch weiterhin verpflichtet sind, für die Reifenkennzeichnung zu sorgen und sie anzuzeigen und auf unterschiedlichen Wegen Informationen für die Marktüberwachung zur Verfügung zu stellen.

Zudem hat der Vorschlag Auswirkungen auf die nationalen Behörden, die bessere Instrumente für die Marktüberwachung erhalten.

<sup>1</sup> ABM: Activity-Based Management – maßnahmenbezogenes Management; ABB: Activity-Based Budgeting – maßnahmenbezogene Budgetierung.

#### 1.4.4. *Leistungs- und Erfolgsindikatoren*

Anteil der Reifen in den Klassen A, B etc.

Von den nationalen Marktüberwachungsbehörden festgestellter Anteil der nicht den Anforderungen entsprechenden Reifen.

### 1.5. **Begründung des Vorschlags/der Initiative**

#### 1.5.1. *Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf*

Das allgemeine Ziel dieser Initiative ist es, die Funktionsweise des Binnenmarktes durch den freien Verkehr von Waren zu unterstützen, die zu einem hohen Umwelt-, Verbraucher- und Gesundheitsschutz (externes Rollgeräusch) sowie zu einer hohen Sicherheit beitragen.

#### 1.5.2. *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU*

Durch Maßnahmen auf EU-Ebene ist sichergestellt, dass die Endnutzer dieselben harmonisierten Informationen erhalten, unabhängig davon, in welchem Mitgliedstaat sie ihre Reifen kaufen. Ein EU-weites Reifenkennzeichnungssystem fördert die Verbreitung energieeffizienter, sicherer Reifen mit geringeren Geräuschemissionen in allen Mitgliedstaaten. Es schafft so einen größeren Markt für diese Reifen und somit größere Anreize für die Reifenindustrie, solche Reifen zu entwickeln.

Dadurch werden gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Hersteller und Einzelhändler in Bezug auf die Informationen sichergestellt, die den Kunden zu den im EU-Binnenmarkt angebotenen Reifen bereitgestellt werden. Daher sind EU-weit rechtsverbindliche Vorschriften erforderlich.

Nur so lässt sich sicherstellen, dass die Kennzeichnung aller in Verkehr gebrachten Produkte in allen Mitgliedstaaten vergleichbar ist und somit im Einklang mit Artikel 26 AEUV einen funktionierenden Binnenmarkt gewährleistet.

#### 1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Wenngleich in der EU bereits ein Binnenmarkt für die Reifenkennzeichnung besteht, ist es erforderlich, die Kennzeichnung dem technischen Fortschritt entsprechend zu aktualisieren, da derzeit viele Modelle in den höchsten Klassen zu finden sind und somit für die Verbraucher keine Möglichkeit zur Differenzierung besteht und da die Reifen mit der schlechtesten Leistung aufgrund des Typgenehmigungsverfahrens im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 (Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit – AFSV) nicht mehr verkauft werden dürfen.

Wenngleich die Marktüberwachungsbehörden die Einhaltung der Anforderungen hinsichtlich der Energieverbrauchskennzeichnung bereits überprüfen, werden die erwarteten Energieeinsparungen (und die entsprechenden finanziellen Einsparungen der Verbraucher) aufgrund von Verstößen noch immer um ca. 10 % verfehlt. Mit dem Vorschlag der Kommission für eine neue Marktüberwachungsverordnung (COM(2017) 795) sollen diese Herausforderungen für die EU-weite Harmonisierung der Produktvorschriften bewältigt werden. Allerdings sind die Marktüberwachungsbehörden im Bereich der Reifen mit Herausforderungen konfrontiert, die mit dem genannten Vorschlag nicht behandelt werden können: ein rechtzeitiger Zugang zu technischen Unterlagen, Probleme bei der Identifizierung und Einholung der Kontaktangaben von ausländischen Herstellern und das Fehlen eines zentralen Systems zur Ermittlung gleichwertiger Modelle, die bereits von anderen Marktüberwachungsbehörden geprüft worden sein könnten. Zudem war es

bisher für die Kommission schwierig, geeignete Anforderungen für die einzelnen Kennzeichnungsklassen festzulegen, da oft nicht ausreichend aktuelle öffentliche Daten zu den Reifeneigenschaften vorliegen.

Der vorliegende Vorschlag soll diese Probleme lösen, indem er eine Verbindung zu der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1369 (Rahmenverordnung für die Energieverbrauchskennzeichnung) eingerichteten zentralen Produktdatenbank herstellt, in die die Lieferanten Leistungs- und Konformitätsdaten eingeben, um sie für die nationalen Marktüberwachungsbehörden und die Kommission zugänglich zu machen.

#### 1.5.4. *Vereinbarkeit mit anderen Finanzierungsinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte*

Die Initiative steht mit der Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit im Einklang, in der ein Typgenehmigungsverfahren mit Mindestanforderungen an die Reifeneigenschaften hinsichtlich der Parameter Rollwiderstand, Nasshaftung und externes Rollgeräusch festgelegt ist.

Zudem steht sie im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 (der derzeit geltenden Marktüberwachungsverordnung), da einige sich überschneidende Bestimmungen aufgehoben werden, die in der derzeitigen Verordnung für die Reifenkennzeichnung enthalten sind, aber auch unter die Marktüberwachungsbestimmungen für alle Harmonisierungsvorschriften der EU fallen.

Die vorgesehene Verbindung zur Produktdatenbank ermöglicht Synergien mit anderen harmonisierten EU-Vorschriften, für die solche Datenbanken eingerichtet wurden oder künftig eingerichtet werden könnten.

#### 1.6. **Laufzeit der Maßnahme und Dauer ihrer finanziellen Auswirkungen**

Vorschlag/Initiative mit **unbefristeter Laufzeit**

Umsetzung mit einer Anlaufphase ab 2019;  
anschließend reguläre Umsetzung.

#### 1.7. **Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung<sup>2</sup>**

**Direkte Verwaltung** durch die Kommission

durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union;

#### Anmerkungen

Für die Initiative sind Haushaltsmittel erforderlich, um Reifen in die Datenbank zur Registrierung energieverbrauchsrelevanter Produkte einzubeziehen, die gemäß der Rahmenverordnung für die Energieverbrauchskennzeichnung eingerichtet wurde, einschließlich damit verbundener Kommunikations- und Durchsetzungsmaßnahmen. Diese Ausgaben werden mit Mitteln gedeckt, die in der offiziellen Finanzplanung bereits vorgesehen sind.

<sup>2</sup> Erläuterungen zu den Methoden der Mittelverwaltung und Verweise auf die Haushaltsordnung enthält die Website BudgWeb (in französischer und englischer Sprache): [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

## 2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN

### 2.1. Monitoring und Berichterstattung

Als Plattform für Diskussionen über die ordnungsgemäße Anwendung der vorgeschlagenen Verordnung ist eine Sachverständigengruppe für die Reifenkennzeichnung vorgesehen.

Einer Schlussbestimmung zufolge sollte die Kommission die Durchführung der Verordnung evaluieren und sieben Jahre nach ihrem Inkrafttreten darüber berichten. Die dabei ermittelten Probleme und Schwachstellen könnten als Ausgangspunkt für weitere Maßnahmen, wie z. B. Änderungsvorschläge, dienen.

### Verwaltungs- und Kontrollsystem

#### 2.1.1. Ermittelte Risiken

Die Mittel für die Anpassung der derzeitigen Produktdatenbank zur Registrierung von Reifen betragen Schätzungen zufolge 200 000 EUR. Allerdings könnte die Zahl der Reifenmodelle weiter zunehmen und bei der Aktualisierung der Datenbank zu weiteren Kosten führen.

Die Risiken für den Betrieb der Produktdatenbank betreffen vor allem IT-bedingte Probleme, wie einen möglichen Systemausfall und Vertraulichkeitsfragen.

#### 2.1.2. Angaben zum Aufbau des Systems der internen Kontrolle

Die vorgesehenen Kontrollen sind in der Haushaltsordnung und den zugehörigen Anwendungsbestimmungen festgelegt.

### 2.2. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Keine spezifischen, über die Anwendung der Haushaltsordnung hinausgehenden Maßnahmen

## 3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

### 3.1. Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)

Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer [Bezeichnung..... ...]		GM/NGM <sup>24</sup>	von EFTA-Ländern <sup>25</sup>	von Kandidatenländern <sup>26</sup>	von Drittländern
1a Wettbe	32 02 02 Unterstützende Tätigkeiten für die	GM.	JA	NEIN	NEIN	NEIN

<sup>24</sup> GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

<sup>25</sup> EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

<sup>26</sup> Kandidatenländer sowie gegebenenfalls potenzielle Kandidatenländer des Westbalkans.

werbsfähigkeit für Wachstum und Beschäftigung	Europäische Energiepolitik und den Energiebinnenmarkt					
5 Verwaltung	32 01 01 Ausgaben für Beamte und Bedienstete auf Zeit im Politikbereich „Energie“	NGM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
5 Verwaltung	32 01 02 Externes Personal und sonstige Verwaltungsausgaben zur Unterstützung des Politikbereichs „Energie“	NGM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN

Neu zu schaffende Haushaltslinien

*In der Reihenfolge* der Rubriken des mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer [Bezeichnung..... ...]	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Kandidatenländern	von Drittländern	nach Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe b der Haushaltsordnung



### 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben

#### 3.2.1. Übersicht

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Nummer	1a Wettbewerbsfähigkeit im Dienste von Wachstum und Beschäftigung
---------------------------------------	--------	---

GD: ENER		Jahr 2019 <sup>27</sup>	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAMT
•Operative Mittel							
32 02 02	Verpflichtungen (1)	1,3	1,62				2,92
Ergänzung der IT-Datenbank zur Registrierung energieverbrauchsrelevanter Produkte, einschließlich der damit verbundenen Informationskampagnen und gemeinsamen Durchsetzungsmaßnahmen.	Zahlungen (2)	0,8	1,12	1,0			2,92
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben <sup>28</sup>							
32 04 03							
Gesellschaftliche Herausforderungen	(3)						
<b>Mittel INSGESAMT</b>	=1+3	1,3	1,62				<b>2,92</b>
<b>GD ENER</b>	=2+3	0,8	1,12	1,0			<b>2,92</b>

<sup>27</sup> Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird.

<sup>28</sup> Technische und/oder administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.



•Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	1,3	1,62					2,92
	Zahlungen	(5)	0,8	1,12	1,0				2,92
•Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT	Verpflichtungen	(6)							
	Zahlungen								
<b>Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 1a des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	Verpflichtungen	=4+6	1,3	1,62					2,92
	Zahlungen	=5+6	0,8	1,12	1,0				2,92

<b>Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	<b>5</b>	<b>Verwaltungsausgaben</b>
--	----------	----------------------------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

GD: ENER	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAMT
• Personalausgaben	0,055	0,055				0,110
• Sonstige Verwaltungsausgaben	0,007	0,007				0,014
<b>GD ENER INSGESAMT</b>	0,062	0,062				<b>0,124</b>

<b>Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	0,062	0,062				<b>0,124</b>
	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)					

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2019 <sup>29</sup>	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAMT
<b>Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	1,362	1,682				3,044
Verpflichtungen						
Zahlungen	0,862	1,182	1,000			3,044

<sup>29</sup> Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird.

### 3.2.2. Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel

Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

Mittel für Verpflichtungen in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben	Art 30	Durchschnittskosten	ERGEBNISSE						Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Gesamtzahl	Gesamtkosten	INS-GESAMT								
			Jahr 2019		Jahr 2020		Jahr 2021														Jahr 2022		Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen.					
			Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten													Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten
SPEZIFISCHES ZIEL: Förderung einer Mäßigung der Energienachfrage																												
Aktualisierung der IT-Datenbank für die Registrierung		0,2	1	0,2														1	0,2									
Pflege der aktualisierten IT-Datenbank für die energieverbrauchsrelevanter Produkte		0,02			1	0,02												1	0,02									
Technische Unterstützung und/oder für die Durchführung der Verordnung erforderliche Studien zur Prüfung von Aspekten von Reifen und Unterstützung der Standardisierung		0,1	1	0,1	1	0,1												2	0,2									

<sup>30</sup> Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer)

Informationskampagne		2,0	0,5	1,0	0,5	1,0														1	2,0
Gemeinsame Durchsetzungsmaßnahmen					1	0,5														1	0,5
<b>GESAMTKOSTEN</b>				1,3		1,62															2,92

### 3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

#### 3.2.3.1. Übersicht

Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2019 <sup>31</sup>	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAM T
--	----------------------------	--------------	--------------	--------------	--	---------------

<b>RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>							
Personalausgaben	0,055	0,055					0,110
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,007	0,007					0,014
<b>Zwischensumme RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	0,062	0,062					0,124

<b>Außerhalb der RUBRIK 5<sup>32</sup> des mehrjährigen Finanzrahmens</b>							
Personalausgaben							
Sonstige Verwaltungsausgaben							
<b>Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>							

<b>INSGESAMT</b>	0,062	0,062					<b>0,124</b>
------------------	-------	-------	--	--	--	--	--------------

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD oder GD-interne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

<sup>31</sup> Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird.

<sup>32</sup> Technische und/oder administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

### 3.2.3.2. Geschätzter Personalbedarf

Für den Vorschlag/die Initiative wird das folgende Personal benötigt:

*Schätzung in Vollzeitäquivalenten*

	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen.		
<b>•Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)</b>							
32 01 01 01 (am Sitz und in den Vertretungen der Kommission)	0,36	0,36					
XX 01 01 02 (in den Delegationen)							
XX 01 05 01 (indirekte Forschung)							
10 01 05 01 (direkte Forschung)							
<b>•Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten – VZÄ)<sup>33</sup></b>							
32 01 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)	0,03	0,03					
XX 01 02 02 (VB, ÖB, ANS, LAK und JSD in den Delegationen)							
<b>XX 01 04 JJ<sup>34</sup></b>	- am Sitz der Kommission:						
	- in den Delegationen						
XX 01 05 02 (VB, ANS und LAK der indirekten Forschung)							
10 01 05 02 (VB, ANS und LAK der direkten Forschung)							
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)							
<b>INSGESAMT</b>	<b>0,39</b>	<b>0,39</b>					

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

<sup>33</sup> VB = Vertragsbedienstete, ÖB = Örtliche Bedienstete, ANS = Abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JSD = junge Sachverständige in Delegationen.

<sup>34</sup> Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).



### Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	Funktionsgruppe Administration: 0,03 VZÄ für die Teamleitung 0,3 FTE als Sachbearbeiter für die Verordnung, die delegierten Rechtsakte und zur Unterstützung der Koordination der Durchsetzung durch die Marktüberwachungsbehörden Funktionsgruppe Assistenz: 0,03 VZÄ zur Unterstützung der Legislativverfahren und der Kommunikation
Externes Personal	0,03 VZÄ (VB) als Teamsekretär und Verantwortlicher für den Bereich Logistik

#### 3.2.4. *Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen*

Der Vorschlag/Die Initiative ist mit dem mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar.

#### 3.2.5. *Finanzierungsbeitrag Dritter*

Der Vorschlag/Die Initiative sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.

### 3.3. **Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen**

Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.



Brüssel, den 17.5.2018  
COM(2018) 296 final

ANNEXES 1 to 8

## **ANHÄNGE**

**des**

**Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates  
über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere  
wesentliche Parameter und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009**

{SEC(2018) 234 final} - {SWD(2018) 188 final} - {SWD(2018) 189 final}

## ANHANG I

### Prüfung, Klassifizierung und Messung von Reifenparametern

#### Teil A: Kraftstoffeffizienzklassen

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

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

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

#### Teil B: Nasshaftungsklassen

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

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

Dabei gilt:

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

Reifen der Klasse C1		Reifen der Klasse C2		Reifen der Klasse C3	
<i>G</i>	<i>Nasshaftungsklasse</i>	<i>G</i>	<i>Nasshaftungsklasse</i>	<i>G</i>	<i>Nasshaftungsklasse</i>
$1,68 \leq G$	A	$1,53 \leq G$	A	$1,38 \leq G$	A
$1,55 \leq G \leq 1,67$	B	$1,40 \leq G \leq 1,52$	B	$1,25 \leq G \leq 1,37$	B
$1,40 \leq G \leq 1,54$	C	$1,25 \leq G \leq 1,39$	C	$1,10 \leq G \leq 1,24$	C
$1,25 \leq G \leq 1,39$	D	$1,10 \leq G \leq 1,24$	D	$0,95 \leq G \leq 1,09$	D
$1,10 \leq G \leq 1,24$	E	$0,95 \leq G \leq 1,09$	E	$0,80 \leq G \leq 0,94$	E
$G \leq 1,09$	F	$G \leq 0,94$	F	$0,65 \leq G \leq 0,79$	F
Leer	G	Leer	G	$G \leq 0,64$	G



### Teil C: Klasse des externen Rollgeräuschs und entsprechender Messwert

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

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

$N$  in dB

Klasse des externen Rollgeräuschs



$$N \leq LV - 6$$



$$LV - 6 < N \leq LV - 3$$

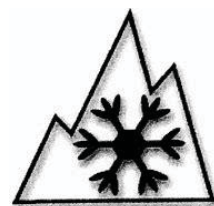


$$N > LV - 3$$

### Teil D: Schneehaftung

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

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



### Teil E: Haftung bei Eis:

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

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



*ANHANG II*  
**Format der Kennzeichnung**

**1. KENNZEICHNUNG**

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


The diagram illustrates a tire label with the following components:

- Top Left:** European Union flag and the text "2018/XXX".
- Top Center:** A blue box containing "BRAND" and "Model Number".
- Top Right:** A QR code.
- Middle Left:** Fuel pump icon and a vertical energy efficiency scale from A (green) to F (orange). A black arrow points to the 'A' level.
- Middle Right:** Wet grip icon (tire and rain) and a vertical scale from A to G. A black arrow points to the 'A' level.
- Bottom Left:** Noise icon (tire and speaker) and a black arrow pointing to "72 dB".
- Bottom Right:** A large empty space for additional information.




Labels I, II, III are positioned to the right of the top section. Labels IV, V are positioned to the right of the middle section. Label VI is positioned to the right of the bottom section.


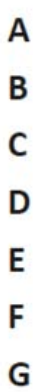

2018/XXX

BRAND  
Model Number







---

---

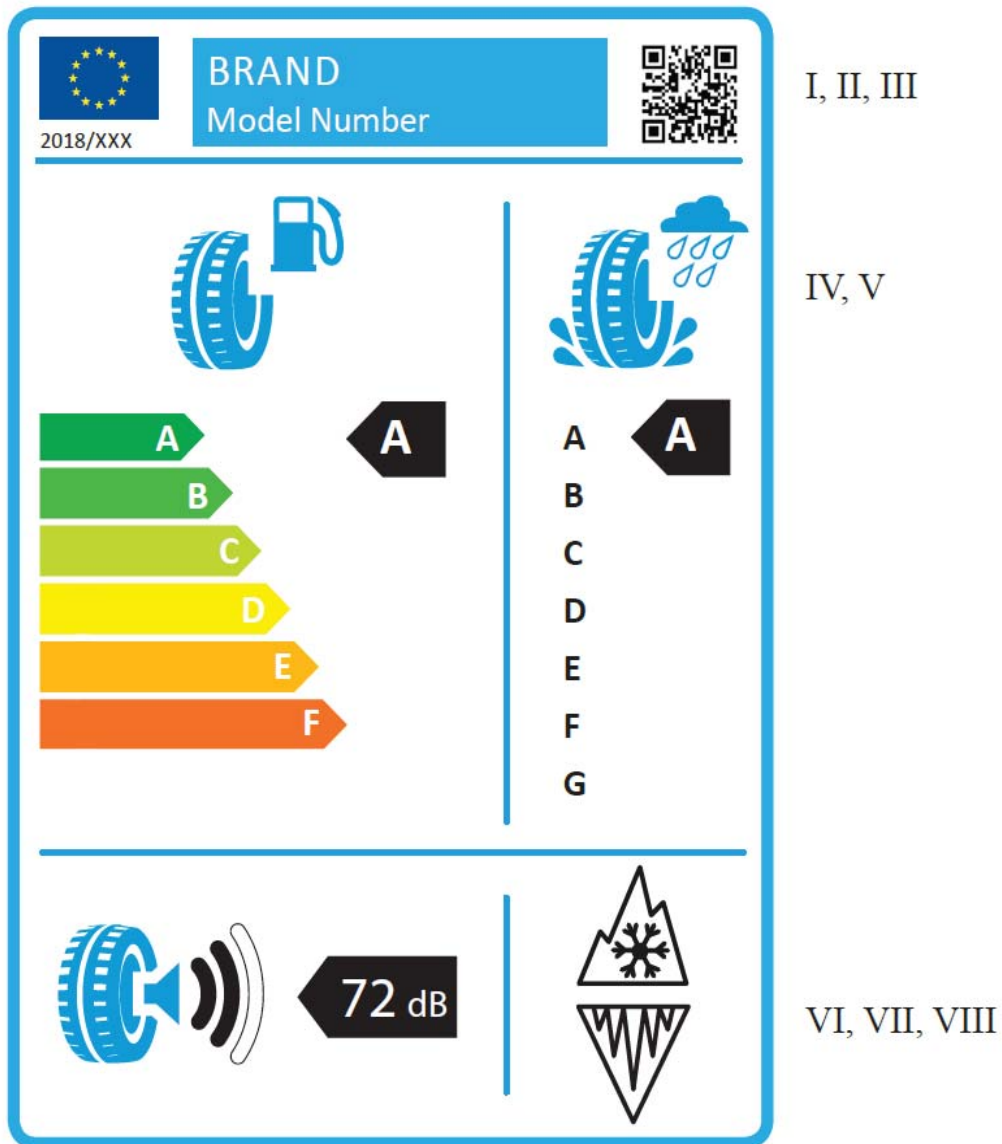


I, II, III

IV, V

VI, VII

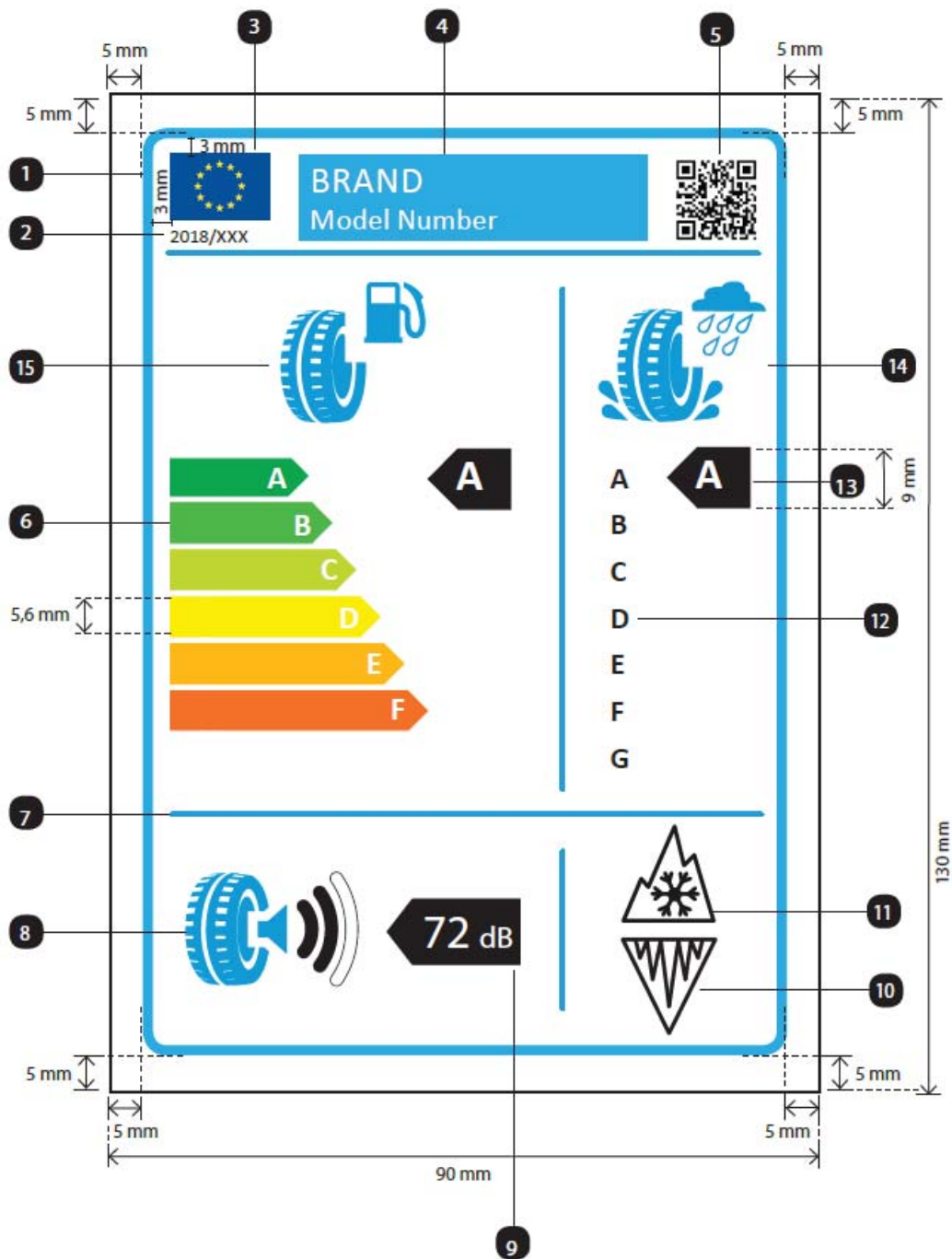




- I. Name oder Handelsmarke des Lieferanten;
- II. Modellkennung des Lieferanten, d. h. der üblicherweise alphanumerische Code, der einen bestimmten Reifentyp von anderen Typen mit der gleichen Handelsmarke oder dem gleichen Lieferantennamen unterscheidet;
- III. QR-Code:
- IV. Kraftstoffeffizienz;
- V. Nasshaftung;
- VI. Externes Rollgeräusch;
- VII. Haftung bei Schnee;
- VIII. Haftung bei Eis.

## 2. GESTALTUNG DER KENNZEICHNUNG

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



- 2.2. Die Kennzeichnung muss mindestens 90 mm breit und 130 mm hoch sein. Wird die Kennzeichnung in größerem Format gedruckt, müssen die Proportionen der obigen Spezifikationen gewahrt bleiben.
- 2.3. Die Kennzeichnung muss folgenden Vorgaben entsprechen:
- (a) Farbliche Gestaltung: CMYK – Cyan, Magenta, Gelb, Schwarz – nach folgendem Muster: 00-70-X-00: 0 % Cyan, 70 % Magenta, 100 % Gelb, 0 % Schwarz.
- (b) Die nachfolgenden Ziffern beziehen sich auf die Abbildung in Abschnitt 2.1.
- (1) Umrandung: Strich: 1,5 pt – Farbe: X-10-00-05;
- (2) Calibri normal 8 pt;
- (3) Europa-Flagge: Breite: 15 mm, Höhe: 10 mm;
- (4) Banner: Breite: 51,5 mm, Höhe: 13 mm;  
*Text „MARKE“*: Calibri normal 15 pt, 100 % weiß;  
*Text „Modellnummer“*: Calibri normal 13 pt, 100 % weiß;
- (5) QR-Code; Breite: 13 mm, Höhe: 13 mm;
- (6) Skala „A“ bis „F“:  
*Pfeile*: Höhe: 5,6 mm, Zwischenraum: 0,78 mm, schwarzer Strich: 0,5 pt – Farbe:  
– A: X-00-X-00;  
– B: 70-00-X-00;  
– C: 30-00-X-00;  
– D: 00-00-X-00;  
– E: 00-30-X-00;  
– F: 00-70-X-00.
- (7) Strichmaß: Breite: 88 mm, Höhe: 2 pt – Farbe: X-00-00-00;
- (8) Piktogramm externes Rollgeräusch:  
Piktogramm gemäß Muster: Breite: 25,5 mm, Höhe: 17 mm – Farbe: X-10-00-05;
- (9) Pfeil:  
*Pfeil*: Breite: 20 mm, Höhe: 10 mm, 100 % schwarz.  
*Text*: Helvetica fett 20 pt, 100 % weiß;  
*Text für Einheit*: Helvetica fett 13 pt, 100 % weiß;
- (10) Piktogramm Eis:  
Piktogramm gemäß Muster: Breite: 15 mm, Höhe: 15 mm – Strich: 1,5 pt – Farbe: 100 % schwarz;
- (11) Piktogramm Schnee:  
Piktogramm gemäß Muster: Breite: 15 mm, Höhe: 15 mm – Strich: 1,5 pt – Farbe: 100 % schwarz;

(12) „A“ bis „G“: Calibri normal 13 pt – 100 % schwarz;

(13) Pfeile:

*Pfeile*: Breite: 11,4 mm, Höhe: 9 mm, 100 % schwarz.

*Text*: Calibri fett 17 pt, 100 % weiß;

(14) Piktogramm Kraftstoffeffizienz:

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

(15) Piktogramm Nasshaftung:

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

(c) Der Hintergrund muss weiß sein.

2.4. Die Reifenklasse ist in dem in der Abbildung in Abschnitt 2.1 vorgeschriebenen Format in der Kennzeichnung anzugeben.

*ANHANG III*  
**Technische Unterlagen**

Die in Artikel 4 Absatz 7 genannten technischen Unterlagen müssen Folgendes umfassen:

- (a) Name und Anschrift des Lieferanten;
- (b) Name und Unterschrift der für den Lieferanten zeichnungsberechtigten Person;
- (c) Handelsname oder Handelsmarke des Lieferanten;
- (d) Reifenmodell;
- (e) Reifendimension, Tragfähigkeitskennzahl und Geschwindigkeitskategorie;
- (f) Verweise auf die angewandten Messmethoden.

*ANHANG IV*  
**Produktdatenblatt**

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

- (a) Name oder Handelsmarke des Lieferanten;
- (b) Modellkennung des Lieferanten;
- (c) Kraftstoffeffizienzklasse des Reifens gemäß Anhang I;
- (d) Nasshaftungsklasse des Reifens gemäß Anhang I;
- (e) Klasse des externen Rollgeräuschs und Dezibel gemäß Anhang I;
- (f) Angabe, ob es sich um einen für die Nutzung bei Schnee geeigneten Reifen handelt;
- (g) Angabe, ob es sich um einen für die Nutzung bei Eis geeigneten Reifen handelt.

## ANHANG V

### Informationen in technischem Werbematerial

1. Die Informationen des technischen Werbematerials zu Reifen sind in der nachfolgend genannten Reihenfolge bereitzustellen:
  - (a) Kraftstoffeffizienzklasse (Buchstaben „A“ bis „F“);
  - (b) Nasshaftungsklasse (Buchstaben „A“ bis „G“);
  - (c) Klasse des externen Rollgeräuschs und entsprechender Messwert (dB);
  - (d) Angabe, ob es sich um einen für die Nutzung bei Schnee geeigneten Reifen handelt;
  - (e) Angabe, ob es sich um einen für die Nutzung bei Eis geeigneten Reifen handelt.
2. Die Angaben gemäß Abschnitt 1 müssen folgenden Anforderungen entsprechen:
  - (a) Sie müssen gut lesbar sein.
  - (b) Sie müssen leicht verständlich sein.
  - (c) Bestehen für einen bestimmten Reifentyp in Abhängigkeit von der Größe oder anderen Parametern unterschiedliche Klassifizierungen, so ist die Bandbreite zwischen dem Reifen mit der schlechtesten und dem Reifen mit der besten Einstufung anzugeben.
3. Darüber hinaus müssen Lieferanten auf ihren Websites Folgendes bereitstellen:
  - (a) einen Link zu der einschlägigen Website der Kommission zu dieser Verordnung;
  - (b) eine Erläuterung der Piktogramme in der Kennzeichnung;
  - (c) einen Hinweis darauf, dass die tatsächliche Kraftstoffeinsparung und die Verkehrssicherheit in hohem Maße von der eigenen Fahrweise abhängen, insbesondere:
    - Der Kraftstoffverbrauch kann durch umweltschonende Fahrweise erheblich reduziert werden.
    - Zur Verbesserung der Nasshaftung und der Kraftstoffeffizienz ist der Reifendruck regelmäßig zu prüfen.
    - Der dem Anhalteweg entsprechende Sicherheitsabstand muss stets streng eingehalten werden.

ANHANG VI  
**Laborabgleichverfahren zur Messung des Rollwiderstands**

**1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN**

Für die Zwecke des Laborabgleichverfahrens bezeichnet der Ausdruck

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

**2. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

**2.1. Grundsatz**

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

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

**2.2. Vorschriften zur Reifenauswahl**

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

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



- (c) Die Lastindexwerte müssen das Spektrum der zu prüfenden Reifen angemessen abdecken, wobei sicherzustellen ist, dass auch die Werte der Rollwiderstandskraft das Spektrum der zu prüfenden Reifen abdecken.

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

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

### 2.3. Messmethode

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

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

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

Das Kandidaten- oder Referenzlabor berechnet

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

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

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

Dabei gilt:

- $i$  ist der Zähler (Wert 1 bis  $p$ ) der Anzahl der Abgleichreifen,
- $j$  ist der Zähler (Wert 2 bis  $n+1$ ) der  $n$  letzten Wiederholungen jeder Messung für einen bestimmten Abgleichreifen,
- $n+1$  ist die Anzahl der Wiederholungen von Reifenmessungen ( $n \geq 4$ ), ( $n+1=4$  im Falle von Referenzlaboren und  $n+1 \geq 4$  im Falle von Kandidatenlaboren);
- $p$  ist die Anzahl der Abgleichreifen ( $p \geq 5$ ).

### 2.4. Für die Berechnungen und Ergebnisse zu verwendende Datenformate

- Die um Trommeldurchmesser und Temperatur berichtigten CR-Messwerte sind auf zwei Dezimalstellen zu runden.

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

### **3. VORSCHRIFTEN FÜR REFERENZLABORE UND DIE ERMITTLUNG DER ZUGEWIESENEN WERTE**

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

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

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

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

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

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

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

Bei der Abgleichung ist für alle einzelnen Daten eine lineare Regressionstechnik anzuwenden. Die Regressionskoeffizienten  $A_{1l}$  und  $B_{1l}$  sind wie folgt zu berechnen:

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

Dabei gilt:

$CR$  ist der zugewiesene Wert des Rollwiderstandsbeiwerts;

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

### **5. VORSCHRIFTEN FÜR KANDIDATENLABORE**

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

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

Der Abgleichreifensatz wird dem ausgewählten Referenzlabor vom Kandidatenlabor bereitgestellt.

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

- (a) maximal 0,075 kg/t bei Reifen der Klassen C1 und C2 und
- (b) maximal 0,06 kg/t bei Reifen der Klasse C3.

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

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

Dabei gilt:

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

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

## 6. VERFAHREN FÜR DEN ABGLEICH EINES KANDIDATENLABORS

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

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

Dabei gilt:

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

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

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

Der abgeglichene  $CR$  der vom Kandidatenlabor geprüften Reifen wird wie folgt berechnet:

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

*ANHANG VII*  
**Überprüfungsverfahren**

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

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

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

*Tabelle 1*

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

*ANHANG VIII*  
**Entsprechungstabelle**

Verordnung (EU) Nr. 1222/2009	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1
Artikel 1 Absatz 2	Artikel 1 Absatz 2
Artikel 2 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1
Artikel 2 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2
Artikel 3 Absatz 1	Artikel 3 Absatz 1
Artikel 3 Absatz 2	Artikel 3 Absatz 2
-	Artikel 3 Absatz 3
Artikel 3 Absatz 3	Artikel 3 Absatz 4
Artikel 3 Absatz 4	Artikel 3 Absatz 5
-	Artikel 3 Absatz 6
Artikel 3 Absatz 5	Artikel 3 Absatz 7
-	Artikel 3 Absatz 8
-	Artikel 3 Absatz 9
Artikel 3 Absatz 6	Artikel 3 Absatz 10
Artikel 3 Absatz 7	Artikel 3 Absatz 11
Artikel 3 Absatz 8	Artikel 3 Absatz 12
Artikel 3 Absatz 9	Artikel 3 Absatz 13
Artikel 3 Absatz 10	Artikel 3 Absatz 14
Artikel 3 Absatz 11	Artikel 3 Absatz 15
-	Artikel 3 Absatz 16
Artikel 3 Absatz 12	Artikel 3 Absatz 17
Artikel 3 Absatz 13	Artikel 3 Absatz 18
-	Artikel 3 Absatz 19
Artikel 4	Artikel 4

Artikel 4 Absatz 1	Artikel 4 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 4 Absatz 2	-
-	Artikel 4 Absatz 2
-	Artikel 4 Absatz 3
Artikel 4 Absatz 3	Artikel 4 Absatz 4
Artikel 4 Absatz 4	Artikel 4 Absatz 6
-	Artikel 4 Absatz 5
-	Artikel 4 Absatz 6
-	Artikel 4 Absatz 7
-	Artikel 4 Absatz 8
-	Artikel 4 Absatz 9
-	Artikel 5
Artikel 5	Artikel 6
Artikel 5 Absatz 1	Artikel 6 Absatz 1
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b
-	Artikel 6 Absatz 2
-	Artikel 6 Absatz 3
Artikel 5 Absatz 2	Artikel 6 Absatz 4
Artikel 5 Absatz 3	-
-	Artikel 6 Absatz 5
-	Artikel 6 Absatz 6
-	Artikel 6 Absatz 7
Artikel 6	Artikel 7

Artikel 7	Artikel 8
Artikel 8	Artikel 9
Artikel 9 Absatz 1	Artikel 10 Absatz 1
Artikel 9 Absatz 2	-
Artikel 10	Artikel 10 Absatz 2
Artikel 11	Artikel 12
-	Artikel 12 Buchstabe a
-	Artikel 12 Buchstabe b
-	Artikel 12 Buchstabe c
Artikel 11 Buchstabe a	-
Artikel 11 Buchstabe b	-
Artikel 11 Buchstabe c	Artikel 12 Buchstabe d
Artikel 12	Artikel 11
-	Artikel 11 Absatz 1
-	Artikel 11 Absatz 2
-	Artikel 11 Absatz 3
-	Artikel 13
Artikel 13	-
Artikel 14	-
-	Artikel 14
Artikel 15	-
-	Artikel 15
-	Artikel 16
Artikel 16	Artikel 17