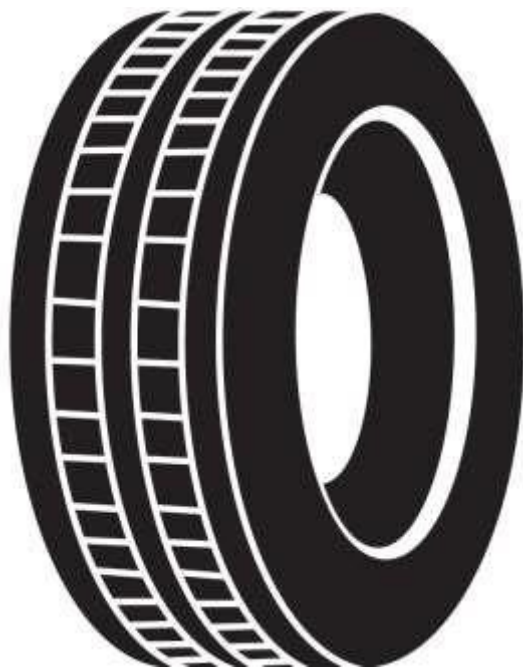


FRAGEN & ANTWORTEN

zur

November
2020

Verordnung (EU) 2020/740 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 2020 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere Parameter



zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1369 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009

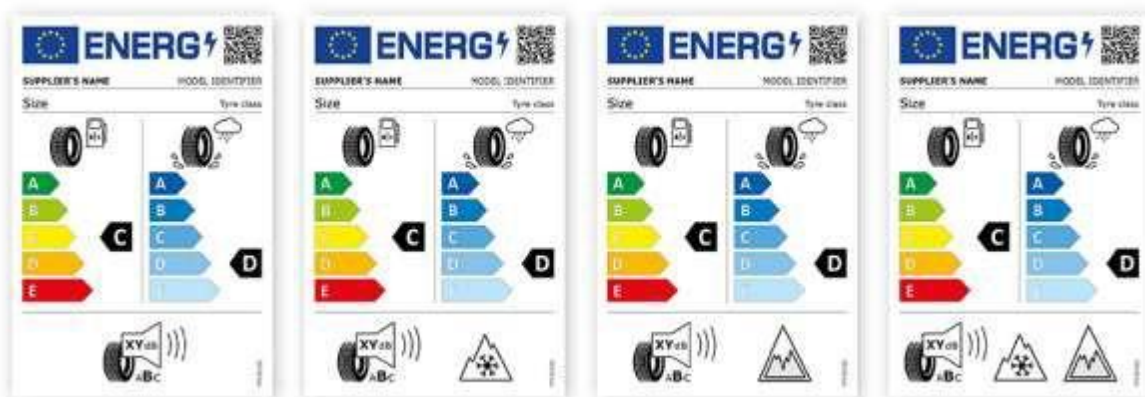
Fragen und Antworten

Letzte Aktualisierung: 30.11.2020

Die [Verordnung \(EU\) 2020/740](#) trat am 25. Juni 2020 in Kraft. Sie hebt [die Verordnung \(EG\) Nr. 1222/2009](#) auf und ersetzt sie mit Geltungsbeginn der vorliegenden Verordnung ab 1. Mai 2021. Durch die Verordnung wird ein Rahmen für die Bereitstellung einheitlicher Informationen über Reifenparameter geschaffen, damit die Endnutzer beim Reifenkauf eine fundierte Entscheidung treffen können, um die wirtschaftliche und ökologische Effizienz des Straßenverkehrs durch die Förderung kraftstoffeffizienter, sicherer und geräuscharmer Reifen zu erhöhen. Während Inhalt und Format der Reifenkennzeichnung in Anhang II festgelegt sind, sieht Anhang I die Prüfung, Einstufung und Messung der folgenden Parameter vor:

- (A) Kraftstoffeffizienzklassen und Rollwiderstandskoeffizient,
- (B) Nasshaftungsklassen,
- (C) Klassen des externen Rollgeräuschs und Messwert,
- (D) Schneegriffigkeit,
- (E) Eisgriffigkeit.

Die Lieferanten und Händler von Fahrzeugen und Reifen müssen den Endnutzern vor dem Verkauf das Label für die angebotenen oder montierten Reifen und jegliches technisches Werbematerial zur Verfügung stellen und sicherstellen, dass das Produktinformationsblatt gem. Anhang IV verfügbar ist.



HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Dieses Dokument soll den relevanten Interessengruppen, einschließlich der Industrie und den Behörden, helfen, die Verordnung in der Praxis umzusetzen. Es fasst die wichtigsten Informationen aus der Verordnung zusammen, um den Interessenvertretern der Industrie eine Einführung in die Thematik zu geben und die häufigsten Fragen zu beantworten. Dieses Dokument kann aktualisiert werden, wenn zusätzliche Klarstellungen als notwendig erachtet werden.

Das Dokument soll dazu dienen, die Umsetzung der Verordnung zu erleichtern. Es ist nicht beabsichtigt, die Verordnung zu ersetzen oder eine „Interpretation“ über ihre Absicht hinaus zu liefern. Dieses Dokument und die Antworten auf eine Reihe von Fragen von Reifen- und Fahrzeughesstellern sind nicht rechtsverbindlich.

Eine endgültig verbindliche Rechtsauslegung der EU-Gesetzgebung kann nur vom Europäischen Gerichtshof vorgenommen werden. Die Leitlinien präjudizieren nicht den Standpunkt, den die Kommission einnehmen könnte, falls eine Frage in einem Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof auftauchen sollte.

#	Artikel	Frage	Antwort
	mehrere	Was bedeutet das „Inverkehrbringen“ eines Reifens?	Artikel 3 Absatz 18 bezieht sich auf die Definition des Begriffs in Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1020 über Marktüberwachung und Konformität von Produkten: „Inverkehrbringen“ bedeutet die erstmalige Bereitstellung eines Produkts auf dem Markt der Union. Nach Artikel 3 Absatz 17 der Reifenkennzeichnungsverordnung in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Marktüberwachungsverordnung bedeutet „Bereitstellung auf dem Markt“ jede Lieferung eines Produkts zum Vertrieb, Verbrauch oder zur Verwendung im Markt der Union im Rahmen einer gewerblichen Tätigkeit, sei es gegen Entgelt oder unentgeltlich. In diesem Zusammenhang ist es wichtig zu betonen, dass sich das Konzept des Inverkehrbringens auf jeden einzelnen Reifen und nicht auf einen Reifentyp bezieht.
	4 6	<p>Für Reifen, die zwischen dem 25. Juni 2020 und dem 30. April 2021 hergestellt wurden:</p> <p>Sollen alle Reifen, die nach dem 1. Mai 2021 in Verkehr gebracht werden, das neue Label tragen?</p> <p>Können Reifen, die bis zum 30. April 2021 in Verkehr gebracht werden, allein das Label der Verordnung 1222/2009 tragen?</p> <p>Was ist ab dem 1. Dezember 2021?</p>	<p>Artikel 4 und 6, in denen die Verpflichtung festgelegt ist, Reifen mit der neuen Kennzeichnung zu versehen, gelten ab dem 1. Mai 2021.</p> <p>Reifen der Klassen C1, C2 und C3, die ab dem 1. Mai 2021 hergestellt werden (also ein Produktionsdatum gleich oder später als „1821“¹ aufweisen und notwendigerweise nach diesem Datum in Verkehr gebracht werden), müssen nach der Verordnung 2020/740 mit dem neuen Kennzeichen versehen werden.</p> <p>Ab dem 1. Mai 2021 können sowohl das alte als auch das neue Label je nach dem Datum des Inverkehrbringens dieser Reifen in der Verkaufsstelle auf den Reifen angebracht werden.</p> <p>Es besteht keine Verpflichtung zur Neukennzeichnung von Reifen, die vor dem 1. Mai 2021 in Verkehr gebracht wurden. Reifen können noch jahrelang in Geschäften oder Läden vorgefunden werden.</p> <p>Ab dem 1. Dezember 2021 dürfen KEINE Reifen, die in den Geltungsbereich der Verordnung fallen, mit der Kennzeichnung der Verordnung (EG) 2009/1222 in Verkehr gebracht werden, unabhängig vom Produktionsdatum.</p> <p>Infolgedessen müssen Reifen, die vor dem 1. Mai 2021 produziert wurden (d.h. mit einem DOT von weniger als 1821) und nicht vor dem 1. Dezember 2021 in Verkehr gebracht werden, eine Kennzeichnung gemäß Verordnung (EU) 2020/740 erhalten.</p>

¹ An der Reifenflanke befindet sich die sog. DOT-Nummer. Diese Nummer gibt seit 2000 an, wann der Reifen produziert wurde. Die Nummer besteht dabei aus vier Ziffern: Die ersten beiden Ziffern geben die Kalenderwoche an, die beiden letzten Ziffern das Produktionsdatum, in dem der Reifen produziert wurde.

	5	<p>Reifen, die bis zum Inkrafttreten der neuen Regelung produziert wurden, dürfen noch jahrelang in Lagerhäusern und an Verkaufsräumen mit „alten“ Aufklebern verbleiben.</p> <p>Sollen Lieferanten Reifen (rückwirkend) in EPREL (europäische Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung) registrieren lassen, die in der Zeit zwischen dem 25. Juni 2020 und dem 30. April 2021 produziert und vor dem 1. Mai 2021 in Verkehr gebracht wurden, auch wenn sie nach diesem Datum nie mehr in Verkehr gebracht werden (also nie das neue Label tragen)?</p>	<p>Artikel 5 bezieht sich auf die Registrierungspflicht. Jede Registrierung kann von den Lieferanten jederzeit vorgenommen werden, wird aber nicht vor dem 1. Mai 2021, dem Datum des Inkrafttretens der Verordnung, für die Öffentlichkeit und die Behörden zur Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften sichtbar.</p> <p>Reifen, die ab dem 1. Mai 2021 hergestellt werden, müssen registriert werden, bevor sie auf den Markt gebracht werden.</p> <p>Reifen, die zwischen dem 25. Juni 2020 und dem 1. Mai 2021 hergestellt werden (und somit notwendigerweise ein Produktionsdatum zwischen „2620“ und „1721“ aufweisen), können sich in Bezug auf die Registrierung in zwei Situationen befinden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ wenn sie <u>vor</u> dem 1. Mai 2021 in Verkehr gebracht werden, müssen sie das Label der Verordnung 1222/2009 tragen. ▪ wenn sie <u>ab</u> dem 1. Mai 2021 in Verkehr gebracht werden, müssen sie das Label der Verordnung 2020/740 tragen. <p>Reifen, die vor dem 25. Juni 2020 in Verkehr gebracht werden (und somit notwendigerweise ein Produktionsdatum bis „2520“ tragen), unterliegen keiner Registrierungspflicht; der Lieferant kann die Reifen auf freiwilliger Basis registrieren (Artikel 5 Absatz 3).</p> <p>Reifen, die vor dem 1. Mai 2021 hergestellt und in Verkehr gebracht wurden, brauchen nicht im EPREL registriert zu werden, wenn sie nach dem 30. April 2021 nicht mehr in Verkehr gebracht werden.</p> <p>Die Labelling- und Registrierungspflicht stehen in einem gewissen Zusammenhang: Da das neue Label den mit der Registrierung im EPREL verbundenen QR-Code haben muss, können Reifen das neue Label erst tragen, nachdem sie (vor-)registriert worden sind. Eine Vorregistrierung ermöglicht die Herstellung des Labels und des zugehörigen Informationsmaterials; sie ermöglicht jedoch nicht die Veröffentlichung der Registrierung, und ein Scannen des QR-Codes liefert eine Fehlermeldung, bis die Registrierung abgeschlossen und veröffentlicht ist. In der Praxis muss die Registrierung also vor dem Inverkehrbringen der Reifen veröffentlicht werden.</p>
--	---	---	--


	5	<p>Wenn der offizielle 'Lieferantenverwalter' von EPREL in einem EU-Land ansässig ist, kann der 'Lieferantenbenutzer' von EPREL in Nicht-EU-Ländern ansässig sein?</p> <p>Allgemeiner gesagt: Kann ein Reifenhersteller, der nicht in der EU ansässig ist, auf die Registrierungen seiner Reifen zugreifen, die von einem in der EU ansässigen Importeur oder Bevollmächtigten in EPREL eingetragen wurden?</p>	<p>Laut Definition sind die Lieferanten auf dem Gebiet der EU ansässig. Der Compliance-Teil der Datenbank unterliegt strengen Datenschutzbestimmungen. Lieferanten erhalten Rechte zur Eingabe und zum Zugriff auf ihre Daten. Die Kommission ist nicht berechtigt, anderen Parteien als Lieferanten und Marktüberwachungsbehörden Zugriffsrechte auf den Compliance-Teil zu gewähren. Vereinbarungen zwischen dem Importeur oder Bevollmächtigten und dem außerhalb der EU ansässigen Hersteller sind nicht im Rahmen der Reifenkennzeichnungsverordnung (EU) 2020/740 (und auch nicht in der Rahmenkennzeichnungsverordnung (EU) 2017/1369) geregelt.</p> <p>Der Lieferant ist allein verantwortlich für die in die Datenbank eingegebenen Daten und bleibt haftbar, wer auch immer und wo auch immer die Daten eingegeben wurden.</p> <p>Kein Lieferant kann zu irgendeinem Zeitpunkt und auf irgendeine Weise (interaktiv oder über System-zu-System) auf die Konformitätsdaten eines anderen Anbieters zugreifen.</p> <p>Kein Betreiber, der nicht im EU-EWR-Gebiet ansässig ist, kann als Lieferant angesehen werden.</p>
	4.1	<p>Muss das „gedruckte Reifenlabel“ gemäß Artikel 4.1 (b) notwendigerweise auf Papier gedruckt sein oder kann es auch „auf einem Display erscheinen“ oder eine „druckbare“ Information sein, die in einer digitalen Datei übertragen wird?</p> <p>Ist für die Bereitstellung von Reifenlabeln in elektronischer Form ein delegierter Rechtsakt vorgesehen?</p>	<p>Reifenchargen, die in der EU auf den Markt gebracht werden, müssen mit einem gedruckten Label versehen sein. In der Verordnung wird eine elektronische Version des Labels als „Label in elektronischer Form“ und nicht als „auf einem Display gedruckt“ bezeichnet (siehe Definition von „Reifenlabel“ in Artikel 3 Absatz 5).</p> <p>Ein Label muss auf jeder Reifencharge befestigt sein, „Die Charge“ ist als der gesamte Satz zu verstehen, der an eine einzige Adresse, an einen einzigen Kunden zu einem bestimmten Datum geliefert wird (d.h. 4 Reifen in einem Paket können als Paket betrachtet werden).</p> <p>Das Format der Reifenlabel (sowohl in gedruckter als auch in elektronischer Form) ist in Anhang II festgelegt. Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe a ermächtigt die Kommission, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Anhang II in Bezug auf Inhalt und Format der Reifenkennzeichnung zu ändern. Die Kommission hält den Erlass eines spezifischen delegierten Rechtsakts für Reifenlabel in elektronischer Form nicht für erforderlich.</p>

	<p>4.1 5.1 6.1</p>	<p>Visualisiert der QR-Code den Zugriff auf das Produktinformationsblatt (PIB) und das Label?</p>	<p>Ja, der QR-Code verlinkt auf das Label und das Produktinformationsblatt (PIB), welche in EPREL gespeichert sind: sie erscheinen auf dem Display eines QR-Lesegeräts, z.B. einem Smartphone.</p> <p>Der QR-Code ist ein maschinenlesbarer universeller Ressourcen-Locator (URL), der zu dem spezifischen Datensatz im EPREL-System führt. Eine solche Verlinkung umfasst den eindeutigen Code, der einem bestimmten Reifentyp zugeordnet ist, d.h. die EPREL-Produktkennung.</p> <p>Der QR-Code ermöglicht den Zugang zu den öffentlichen Informationen in EPREL, welche Label und das PIB beinhalten.</p> <p>Die öffentlichen Informationen erscheinen im Internet-Browser der verschiedenen IKT-Medien, wie z.B. Smartphone, Tablet oder Computer. Eine PDF-Version des Labels und PIB können visualisiert, heruntergeladen oder ausgedruckt werden.</p> <p>Äquivalente Modelle haben eine andere eindeutige Produktnummer und einen QR-Code, verlinken aber zum gleichen Label und PIB-Inhalt (sie sind per Definition „gleichwertig“).</p>
	<p>4.1 5.1 6.1</p>	<p>Wie gibt der Lieferant die Informationen an die Vertriebskette weiter? Ist die Bereitstellung des QR-Codes ausreichend?</p>	<p>Der QR-Code bietet eine direkte Verbindung zu den in EPREL gespeicherten „öffentlichen“ Informationen, d.h. zu allen Parametern, die Teil des Labels und des Produktinformationsblatt sind.</p> <p>Alternativ dazu muss die URL lesbar abgebildet sein, für die Fälle, in denen kein QR-Lesegerät zur Verfügung steht.</p> <p>Gemäß Art. 32 der Rahmenverordnung (EU) 2017/1369 müssen Lieferanten das Produktinformationsblatt auf Anfrage von Händlern innerhalb von 5 Arbeitstagen (falls nicht vorher bereitgestellt) zur Verfügung stellen. Grundsätzlich ist es das Ziel des QR-Codes, jedermann den sofortigen Online-Zugriff auf das Produktinformationsblatt zu ermöglichen, indem der QR-Code mit einem geeigneten Werkzeug gelesen wird.</p> <p>Grundsätzlich ist es das Ziel des QR-Codes, dass jeder mit einem QR-Code Scanner den sofortigen Zugriff auf die Produktinformationsblätter erhält, die online hinterlegt sind.</p> <p>Achtung: EPREL macht keine Informationen vor Inkrafttreten der Verordnung öffentlich zugänglich, d.h. die Bereitstellung des QR-Codes allein erlaubt keinen Zugang zu den Informationen vor dem 1. Mai 2021.</p> <p>Allgemeiner gesagt, der QR-Code stellt keine öffentlich zugänglichen Informationen vor dem Datum des Inverkehrbringens, wie in EPREL angegeben, zur Verfügung.</p>

4.1 5.1 6.1	Ist es eine Verpflichtung der Reifenhersteller das PIB bereitzustellen oder ausreichend, wenn der Händler sich die PIB aus EPREL herunterlädt?	EPREL kann automatisch ein PIB aus den vom Lieferanten eingegebenen Daten erstellen und das in jeder Amtssprache der EU. Wenn keine gedruckte Version zur Verfügung gestellt wird, reicht es auch, wenn der Reifentyp in EPREL registriert ist, um die Verpflichtung zu erfüllen.
4.1 5.1 6.1	Wenn der QR-Code im Distributionskanal verfügbar ist, kann dieses „einhergehen“ als Erfüllung der Verpflichtung hinsichtlich des PIB verstanden werden?	<p>Das Wort „einhergehen“ wird in der Verordnung in Artikel 4 verwendet: „Lieferanten“ müssen sicherstellen, dass die Reifen mit einem Reifenaufkleber (in Form eines Aufklebers oder durch ein gedrucktes Reifenlabel) und mit einem Produktinformationsblatt versehen sind. Das Format für das Produktinformationsblattes wird nicht klar vorgegeben.</p> <p>Artikel 3 Absatz 8 definiert das „Produktinformationsblatt“ als Standarddokument, dass die in Anhang III aufgeführten Informationen in gedruckter oder elektronischer Form enthalten muss. Wenn das Produktinformationsblatt in elektronischer Form durch Einscannen des QR-Codes auf dem Label abgerufen werden kann, erfüllt dies die Verpflichtung, „dem Reifen das Produktinformationsblatt beizulegen“. Wenn der Kunde jedoch nicht über das EPREL-System unter Verwendung des QR-Codes auf das PIB zugreifen kann, muss das PIB physisch zur Verfügung gestellt werden.</p>
7	<p>Wie ist die Formulierung „Absicht, ein neues Fahrzeug zu erwerben“ zu interpretieren?</p> <p>Müssen Fahrzeuglieferanten die erforderlichen Informationen nur denjenigen zur Verfügung stellen, die „ein Fahrzeug bestellen“ und damit einen Vertrag unterzeichnen oder auch den Kunden des Autohauses, die nicht unbedingt einen Kaufvertrag unterzeichnen wollen?</p> <p>Wie ist „vor dem Verkauf“ zu interpretieren? Unmittelbar bevor der Kunde die Bestellung unterzeichnet, oder sollen die Informationen bereits am Verkaufstresen (sowohl in der Autowerkstatt als auch beim Online-</p>	<p>Das Label mit dem Produktinformationsblatt soll dem Endnutzer bei einer fundierten Kaufentscheidung helfen.</p> <p>„Absicht zu erwerben“ suggeriert, dass die Entscheidung kurz bevorsteht, aber noch nicht finalisiert ist, d.h. mit der Unterzeichnung einer Reservierung, einer Bestellung oder eines Kaufvertrags. Spätestens vor einer solchen unwiderruflichen Entscheidung müssen Fahrzeuglieferanten und Fahrzeughändler dieses Element der ergänzenden Information zur Verfügung stellen.</p> <p>Die Bereitstellung des Reifenlabels sollte jedoch nicht als reines Dokument gedacht sein, das zum Zeitpunkt der Unterzeichnung beigefügt wird, sondern als Teil des technischen Werbematerials, das zur Beeinflussung der Kaufentscheidung bereitgestellt wird.</p> <p>Dies erscheint besonders relevant, wenn das Fahrzeug mit unterschiedlichen Felgen unterschiedlicher Größe und damit unterschiedlichen Reifentypen angeboten wird, die einen Einfluss auf den Energieverbrauch des Fahrzeugs haben können, unabhängig davon, was für einen „Kraftstoff“ (einschließlich Elektrizität) verwendet wird; folglich muss das entsprechende Label zur Verfügung gestellt werden.</p>

		Verkauf) angezeigt werden?	Dies ist nicht nur für ein in einem Geschäft ausgestelltes Fahrzeug, sondern auch für Online-Verkäufe relevant.
	7	<p>Würde ein ausschließlich elektronisches Format des Labels und des Produktinformationsblatts als konform gelten?</p> <p>Wenn die Informationen als Teil der an jeden Kunden gerichteten Dokumentation (d.h. Produktbroschüren und Flyer) zur Verfügung gestellt werden, kann die Verpflichtung als erfüllt angesehen werden?</p>	<p>Artikel 7 bezieht sich nicht auf eine spezifische Medienunterstützung für das Label, so dass ein Label im elektronischen Format in Ordnung ist, wenn die übrigen Fahrzeuginformationen auf die gleiche Weise bereitgestellt werden.</p> <p>Die Verpflichtung kann als erfüllt angesehen werden, wenn die Reifenkennzeichnung und das entsprechende technische Werbematerial in den an Kunden gerichteten Unterlagen bereitgestellt werden, sofern diese Unterlagen dem Endnutzer, der ein neues Fahrzeug erwerben will, zur Verfügung gestellt werden.</p>
	7	Würde bei Fahrzeuglieferanten ein Ausdruck oder ein elektronisches Format, das dem Kaufvertrag beigelegt ist, die Anforderungen „vor dem Verkauf“ erfüllen?	<p>Die Anforderungen „vor dem Verkauf“ sind in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b, Artikel 6 Absatz 4 und Artikel 7 festgelegt.</p> <p>Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b verlangt ausdrücklich ein gedrucktes Reifenlabel; ein Reifenlabel in elektronischer Form ist daher in Situationen, die unter diesen Artikel fallen, nicht ausreichend. In den unter Artikel 6 Absatz 4 und Artikel 7 fallenden Fällen kann das Reifenlabel in gedruckter oder elektronischer Form vorliegen.</p>
	7	<p>Fahrzeuglieferanten brauchen Zeit, um die Dokumente zu aktualisieren.</p> <p>Ab welchem Datum müssen Fahrzeuglieferanten dies umsetzen?</p> <p>Ist es der 1. Mai 2021, unabhängig vom Datum des Inverkehrbringens der Reifen und/oder des Fahrzeugs? Können die Fahrzeughersteller die Kennzeichnung noch ab der Verordnung (EG) 2009/1222 vorschlagen, bis die bereits vor Beginn der Anwendung in Verkehr gebrachten Reifentypen endgültig zugelassen sind (d.h. spätestens bis zum 30. Nov. 2021)?</p>	<p>Da der spezifische Reifentyp-Teil der OEM-Lieferung möglicherweise nicht im EPREL registriert ist, hat der Fahrzeuglieferant grundsätzlich keinen Zugang zu den Informationen, die sich auf den Reifen beziehen. Daher können die Informationen erst aktualisiert werden, nachdem der Reifenlieferant die Reifen im EPREL registriert hat.</p>

	7	Werden Fahrzeughersteller für die Ungenauigkeit der vom Reifenlieferanten gelieferten Reifenkennzeichnung verantwortlich gemacht?	Nein.
	7	Was passiert, wenn ein Fahrzeug mit Reifen importiert wird, die noch nicht auf dem EU-Markt sind? Wer ist bei Reifen für die Registrierung des Reifens im Produktregistrierungssystem EPREL verantwortlich, die nicht als Ersatz auf den EU-Markt gebracht, sondern nur zur Ausrüstung eines in die EU importierten Neuwagens geliefert werden? Und, ganz allgemein, was sind die Verpflichtungen für importierte Fahrzeuge in Bezug auf Reifen?	Fahrzeugimporteure fungieren auch als Reifenimporteure, mit allen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung und Kennzeichnung.
	7	Für einen Fahrzeuglieferanten: Wenn die Kennzeichnung (und das PIB) eines bestimmten Reifentyps dem Endnutzer zur Verfügung gestellt wird, ist diese spezifische Reifenmarke dann verbindlich?	Die Beschreibung des Labels in Anhang II enthält als obligatorisches Element „Handelsname oder Warenzeichen des Lieferanten“. Wenn der Fahrzeughersteller zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Kaufvertrags nicht wissen kann, welche Reifenmarke letztendlich geliefert wird, sollten alle möglichen Kennzeichnungen aller möglichen Marken angegeben werden. Der Kaufvertrag kann möglicherweise eine Situation regeln, in der das Auto aus irgendeinem Grund endgültig mit einem anderen Reifentyp geliefert werden muss.
	7	Gilt für den Fahrzeughersteller auch die Verpflichtung zur Kennzeichnung und Bereitstellung des PIB bei der endgültigen Lieferung des Fahrzeugs? Ist folglich das Reifenlabel Teil der Papiere, die mit dem Fahrzeug an den Endnutzer geliefert	Eine solche Verpflichtung besteht nicht. Die Verordnung geht davon aus, dass das Label und das PIB ein Instrument der fundierten Kaufentscheidung sein müssen.

		werden müssen?	
	7	Wenn ein Fahrzeug dem Endnutzer zur Verfügung gestellt wird, sollten die Reifen den Aufkleber auf/an den Reifen tragen? Wenn nicht, warum?	Nein. Eine solche Verpflichtung besteht nicht. Die Verordnung geht davon aus, dass das Label und das PIB ein Instrument der fundierten Kaufentscheidung sein müssen.
	Anhang VII	EPREL ermöglicht die Eingabe der technischen Informationen in sechs verschiedenen Dokumenten in Punkt 2 von a. bis f., sowie im Punkt 2 von Anhang VII. Es können jedoch auch alle Informationen in einem einzigen Dokument bereitgestellt werden. Kann also auch ein einziges Dokument hochgeladen werden?	Alle Informationen können in einem einzigen Dokument hochgeladen, und alle Eingabefelder können dabei verwendet werden. Zu diesem Zweck steht ein spezifisches Formular für alle Anbieter zur Verfügung, wodurch die spezifische Kontrolle durch die Marktüberwachungsbehörden optimiert werden kann.  Template for TLR Annex VII Point 2 v6a.
	Anhang VII	Gibt es eine Möglichkeit, den Bericht in Anhang VII zu aktualisieren, nachdem der Reifen auf den Markt gebracht wurde? Welche Änderungen sind möglich?	Sobald ein Produkt fertiggestellt ist und das Datum des Inverkehrbringens feststeht, sind einige Änderungen nicht mehr möglich. Es gibt aber Ausnahmen, in denen eine Änderung erlaubt ist, wenn die Protokollierung aktiviert ist. Es muss außerdem ein Grund für die Änderung in einem speziell dafür vorgesehenem Notizfeld angegeben werden (dies kann sowohl mit automatischer Übertragung als auch mit Hilfe der GUI erfolgen). Der Einfachheit halber sind die akzeptierten Gründe aufgelistet: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Korrekter Tippfehler: Lieferant hat einen Fehler bei der Angabe eines Wertes gemacht und muss korrigiert werden. ▪ Änderung der Normen: die Prüfnormen können sich ändern und einige Werte müssen geändert werden. ▪ Änderung des Labelenskalenbereichs, z.B. als Folge einer Änderung der Typgenehmigungsgesetzgebung. ▪ Antrag auf Änderung der Deklaration durch die Marktaufsicht (MSA): Wenn die MSA einen Fehler oder Irrtum feststellt, der keine neue Modellregistrierung erfordert, kann sie den Lieferanten auffordern, einige Werte eines registrierten

			<p>Modells zu ändern.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Korrektur ohne Änderung der Deklaration: Während des Lebenszyklusses eines Modells kann es sein, dass entweder das Unternehmen selbst hilfreichere Informationen oder Klarstellungen vorlegt oder dass sich herausstellt, dass diese Informationen das Verständnis für die MSA erhöht (obwohl streng genommen rechtlich nicht notwendig). Zusätzliche Informationen, die in einem solchen Fall das Modell nicht verändern, können nicht zu einer erzwungenen Änderung der Modellnummer führen (= keine Neuregistrierung), ein Modellwechsel wäre dann nicht sinnvoll. ▪ Antrag auf Änderungserklärung durch externe Stelle: Eine Zertifizierungsstelle stellt sehr häufig Fehler in den deklarierten Daten fest, manchmal Tippfehler, oft auch Leistungsdaten, die nach Prüfung in einem unabhängigen Labor korrigiert werden müssen („Neubewertung“). Daten, die mit einem Produkt verknüpft sind, können bis zu Dutzende von Werten darstellen, und es kann vorkommen, dass einer, einige wenige oder mehr korrigiert werden müssen. Neue Modelle sind nicht jedes Mal tragbar. ▪ Legen Sie das Datum des Endes der Platzierung auf dem Markt fest: Festlegen des Enddatums für das Inverkehrbringen eines Modells. <p>Weitere Einzelheiten sind in den Benutzerhandbüchern im Wiki zu finden: https://webgate.ec.europa.eu/fpfis/wikis/display/EPREL/EPREL+Guidelines</p>
3.7 4.4	Was wird als „technisches Werbematerial“ angesehen?		<p>Die Definition von technischem Werbematerial ist in Artikel 3 Absatz 7 der Reifenkennzeichnungsverordnung verankert: „Technisches Werbematerial“ sind die Unterlagen in gedruckter oder elektronischer Form, die von einem Lieferanten erstellt wurden, um das Werbematerial um die in Anhang IV aufgeführten Informationen zu ergänzen.</p> <p>Aufzählungspunkt 24 enthält weitere Einzelheiten: Potenziellen Endnutzern sollten Informationen bereitgestellt werden, die jeden Bestandteil der Reifenkennzeichnung und seine Bedeutung erklären. Diese Informationen sollten in allen technischen Werbematerialien, z. B. auf den Internetseiten von Lieferanten, enthalten sein; sie sollte jedoch nicht im visuellen Werbematerial verlangt werden. Werbung auf Plakatwänden, in Zeitungen, in Zeitschriften, im Rundfunk und im Fernsehen sollte nicht als technisches Werbematerial gelten.</p>
	Entlang der Vertriebskette gibt es Lagersituationen, in denen die Reifen nie vom Endnutzer gesehen werden,		<p>Lagerorte in den Räumlichkeiten des Reifenherstellers oder -importeurs, also bevor die Reifen „in Verkehr gebracht“ werden, unterliegen keiner Kennzeichnungspflicht.</p>

		insbesondere bei Lkw-Reifen. Sind unter diesen Lagersituationen auch Verkaufsstellen zu verstehen, an denen das ReifenLabel angebracht werden muss?	Die Lagerung in den Räumlichkeiten eines Händlers gilt nicht als Verkaufsstelle, wenn Artikel 6 Anwendung findet. Es gilt jedoch Artikel 4 (das Lager eines Lieferanten, unabhängig vom Zugang von Kunden oder MSA, kann nur Reifen enthalten, die „in Verkehr gebracht“ wurden, als sie dem Lieferanten zur Verfügung gestellt wurden). Daher muss der Lieferant sicherstellen, dass die Reifen mit einem individuellen Labelenaufkleber oder, bei Chargen, mit einem gedruckten Label versehen sind.
		Gelten Reifen in einem Container, der gerade im Hafen heruntergeladen wurde oder auf einem Lastwagen, der den Zoll an einer EU-Grenze passiert hat, bereits als „in Verkehr gebracht“ und fallen somit unter die Verpflichtungen nach Artikel 4?	Nicht immer. Ein Reifen wird „auf den Markt gebracht“, wenn er zum ersten Mal auf dem Markt der Union bereitgestellt wird. Unter „Bereitstellung auf dem Markt“ ist die entgeltliche oder unentgeltliche Lieferung des Reifens zum Vertrieb, Verbrauch oder zur Verwendung auf dem Unionsmarkt im Rahmen einer gewerblichen Tätigkeit zu verstehen. Nach dem Blue Guide ² setzt die Bereitstellung eines Produkts ein Angebot oder eine Vereinbarung (schriftlich oder mündlich) zwischen zwei oder mehr juristischen oder natürlichen Personen über die Übertragung des Eigentums, des Besitzes oder eines anderen Rechts an dem betreffenden Produkt nach der Herstellungsphase voraus. Das Herunterladen in einem Hafen oder das Passieren des Zolls allein reicht nicht aus, um davon auszugehen, dass ein Reifen „auf den Markt gebracht“ wird. In den meisten Fällen unterliegen die im Hafen oder beim Passieren der Grenze heruntergeladenen Reifen jedoch bereits einer Vereinbarung und können daher als „in Verkehr gebracht“ betrachtet werden, so dass diese Reifen eine individuelle Kennzeichnung tragen bzw. Chargen ein „gedrucktes Label“ beiliegen muss.
	Anhang I, Teil E	Für die Beurteilung der Eisgriffigkeit wird in der Verordnung keine spezifische Norm angegeben. Welches sind die zu verwendenden Prüfnormen? Ist ein delegierter Rechtsakt vorgesehen, um eine solche Norm anzugeben und wie soll diese verwendet werden? Ab wann kann das Eisgriffigkeits-Piktogramm eines Reifens, der nach der ISO-Norm 19447 geprüft wurde und	Im Aufzählungspunkt 14 wird auf die ISO-Norm 19447 zur Messung des Eisgriffigkeitsindex verwiesen. Nur Reifen der Klasse C1 können nach dieser Norm geprüft werden. Für die Prüfung von C2- und C3-Reifen gibt es bisher keine Eisgriffigkeitsprüfmethode. Folglich können nur Reifen der Klasse C1, die das Mindestniveau der Eisgriffigkeit aufweisen, das Piktogramm „Eis“ auf dem Label tragen. Das Eisgriffigkeits-Piktogramm kann nur auf das neue Label gedruckt werden, wenn es nach Inkrafttreten der neuen Verordnung, d.h. ab dem 1. Mai 2021, für die Endnutzer erscheint. Ein Reifen kann jederzeit geprüft werden, sobald die Norm

² [Leitfaden](#) für die Umsetzung der Produktvorschriften der EU.

		die entsprechenden Mindestwerte der Eisgriffigkeitskennzahl erfüllt, auf das Label gedruckt werden?	veröffentlicht ist (und eine Einrichtung zur Verfügung steht, um die erforderliche Prüfung gemäß den Angaben in der Norm durchzuführen).
Anhang I, Teil E		Können C2- oder C3-Reifen-Label das Eis-Piktogramm tragen?	<p>Nein. Zum Zeitpunkt der Niederschrift dieses Dokuments deckt die Norm ISO/DIS 19447 „Pkw-Reifen - Verfahren zur Messung der Eisgriffigkeit - Beladene Neureifen“ nur das Prüfverfahren für C1-Reifen ab. Bis diese Norm aktualisiert wird, um auch C2- oder C3-Reifen abzudecken, kann kein C2- oder C3-Reifen geprüft werden, und folglich kann kein C2- oder C3-Reifen das Eis-Piktogramm auf dem Reifenlabel tragen.</p> <p>Der Gegenstand der Reifenkennzeichnungsverordnung (EU) 2020/740 ist die Bereitstellung relevanter und vergleichbarer Informationen über Reifenparameter für den Endnutzer, um diesen eine fundierte Kaufentscheidung zu ermöglichen. Es gilt auch zu verhindern, dass unterschiedliche Prüfergebnisse von den Marktaufsichtsbehörden und als denen der Lieferanten veröffentlicht werden.</p> <p>Dies ist nur möglich bei Verwendung einer zuverlässigen, genauen und reproduzierbaren Methode und unter der Bedingung, dass keine alternative Methode, die andere Informationen liefert, verwendet wird.</p>

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Verpflichtungen zur Kennzeichnung und zur Registrierung im EPREL in Bezug auf das Herstellungsdatum und das Datum des Inverkehrbringens für alle möglichen Szenarien.

Hergestellte Reifen	Auf den Markt gebrachte Reifen	Verpflichtung für Kennzeichnung und PIB, den Reifen zu begleiten (Artikel 4.1)	Verpflichtung zum Hochladen von Informationen in EPREL (Artikel 5.1., 5.2, 5.3, Anhang VII)
Vor dem 25. Juni 2020 (bis zu 2620)	Vor dem 25. Juni 2020	Nein ³	Auf freiwilliger Basis
	Vor dem 1. Mai 2021	Nein ³	Auf freiwilliger Basis
	Nach dem 1. Mai 2021	Ja	Auf freiwilliger Basis
Zwischen dem 25. Juni 2020 und 30. April 2021 (2720 bis 1721)	Vor dem 1. Mai 2021	Nein ³	Ja, bis zum 30. November 2021
	Nach dem 1. Mai 2021	Ja	Ja, bis zum 30. November 2021
Ab 1. Mai 2021 (ab DOT 1821)	Nach dem 1. Mai 2021	Ja	Ja, vor dem Inverkehrbringen

³ Reifen der Klassen C1 und C2 müssen in diesem Fall ohnehin gem. der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 mit der Kennzeichnung versehen sein.