



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 17.5.2018  
COM(2018) 296 final

ANNEXES 1 to 8

## **BILAGOR**

**till**

**Förslag till  
Europaparlamentets och rådets förordning**

**om märkning av däck med avseende på drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar samt om upphävande av förordning (EG) nr 1222/2009**

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

## BILAGA I

### Provning, klassificering och mätning av däckparametrar

#### Del A: Drivmedelseffektivitetsklasser

Drivmedelseffektivitetsklassen ska fastställas och anges på etiketten på grundval av rullmotståndskoefficienten (*RRC*) enligt den skala från "A" till "G", som anges nedan, och mätas i enlighet med bilaga 6 till Föreskrifter nr 117 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) och dess efterföljande ändringar samt anpassas i enlighet med förfarandet i bilaga VI.

Om en däcktyp är godkänd för mer än en däckklass (t.ex. C1 och C2) ska den klassificeringsskala som tillämpas på den högsta däckklassen (t.ex. C2, inte C1) användas för att fastställa drivmedelseffektivitetsklassen för denna däcktyp.

| C1-däck                  |                                   | C2-däck                 |                                   | C3-däck                 |                                   |
|--------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|
| <i>RRC</i> i kg/t        | <i>Enörrni-effektivitetsklass</i> | <i>RRC</i> i kg/t       | <i>Enörrni-effektivitetsklass</i> | <i>RRC</i> i kg/t       | <i>Enörrni-effektivitetsklass</i> |
| $RRC \leq 5,4$           | A                                 | $RRC \leq 4,4$          | A                                 | $RRC \leq 3,1$          | A                                 |
| $5,5 \leq RRC \leq 6,5$  | B                                 | $4,5 \leq RRC \leq 5,5$ | B                                 | $3,2 \leq RRC \leq 4,0$ | B                                 |
| $6,6 < RRC < 7,7$        | C                                 | $5,6 < RRC < 6,7$       | C                                 | $4,1 < RRC < 5,0$       | C                                 |
| $7,8 \leq RRC \leq 9,0$  | D                                 | $6,8 \leq RRC \leq 8,0$ | D                                 | $5,1 \leq RRC \leq 6,0$ | D                                 |
| $9,1 \leq RRC \leq 10,5$ | E                                 | $8,1 \leq RRC \leq 9,2$ | E                                 | $6,1 \leq RRC \leq 7,0$ | E                                 |
| $RRC \geq 10,6$          | F                                 | $RRC \geq 9,3$          | F                                 | $RRC \geq 7,1$          | F                                 |

#### Del B: Klasser avseende väggrepp på vått underlag

- Klassen avseende väggrepp på vått underlag ska fastställas och anges på etiketten på grundval av indexet för väggrepp på vått underlag (*G*), enligt den skala från "A" till "G" som anges i tabellen nedan, beräknas i enlighet med punkt 2 och mätas i enlighet med bilaga 5 till Föreskrifter nr 117 från FN/ECE.
- Beräkning av index för väggrepp på vått underlag (*G*)

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

där

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

| C1-däck                 |                                | C2-däck                 |                                | C3-däck                 |                                |
|-------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------------|
| <i>G</i>                | <i>Klass avseende väggrepp</i> | <i>G</i>                | <i>Klass avseende väggrepp</i> | <i>G</i>                | <i>Klass avseende väggrepp</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                              |
| <i>Tom</i>              | G                              | <i>Tom</i>              | G                              | $G \leq 0,64$           | G                              |

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

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

Klass i fråga om externt däck- och vägbanebuller ska fastställas och anges på etiketten med utgångspunkt i de gränsvärden (LV) som anges i bilaga II, del C, till förordning (EG) nr 661/2009 i enlighet med följande.

N uttryckt i dB

Klass i fråga om externt däck- och vägbanebuller



$$N \leq LV - 6$$



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

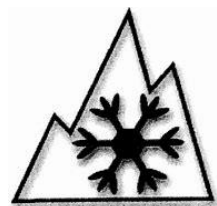


$$N > LV - 3$$

### Del D: Väggrepp på snö

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

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



### Del E: Väggrepp på is:

Egenskaperna på is ska provas i enlighet med ISO 19447.

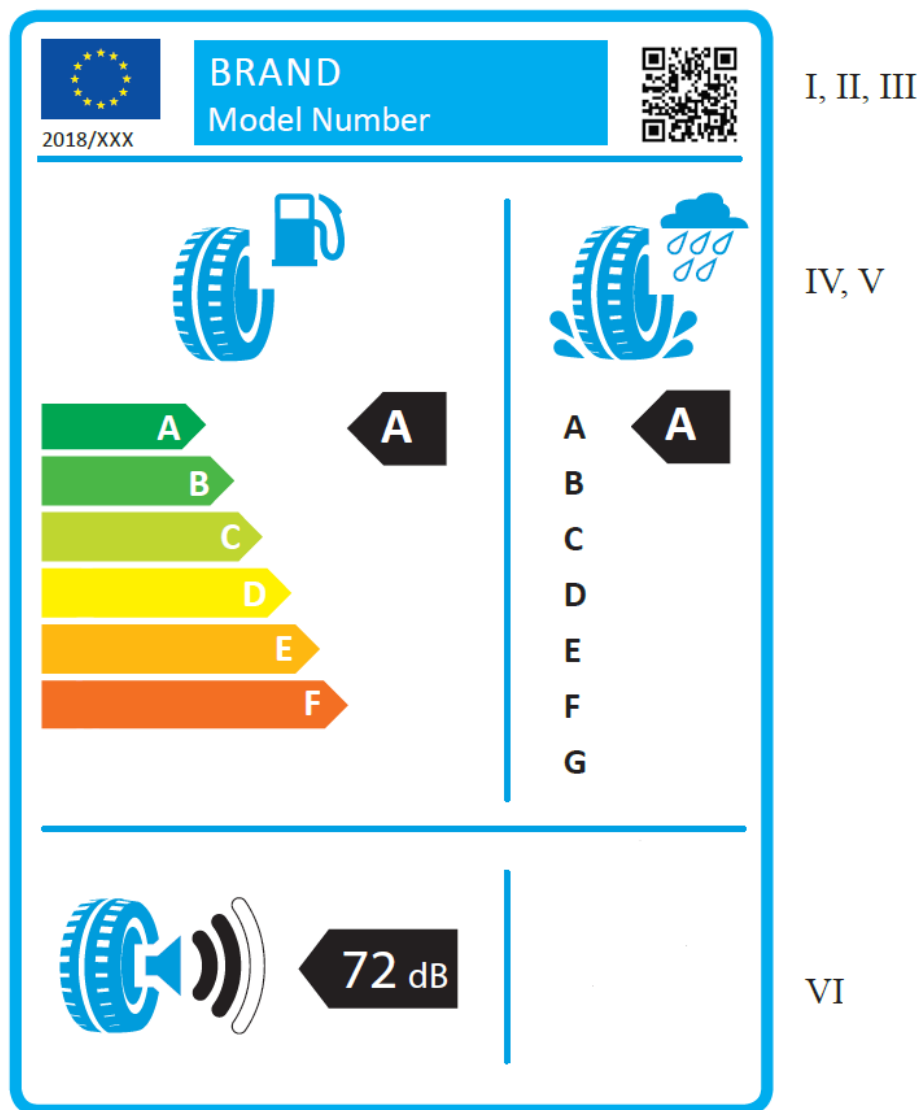
Ett däck som uppfyller minimivärdena för isindex som anges i ISO 19447 ska klassificeras som ett isdäck och följande bild ska anges på etiketten.

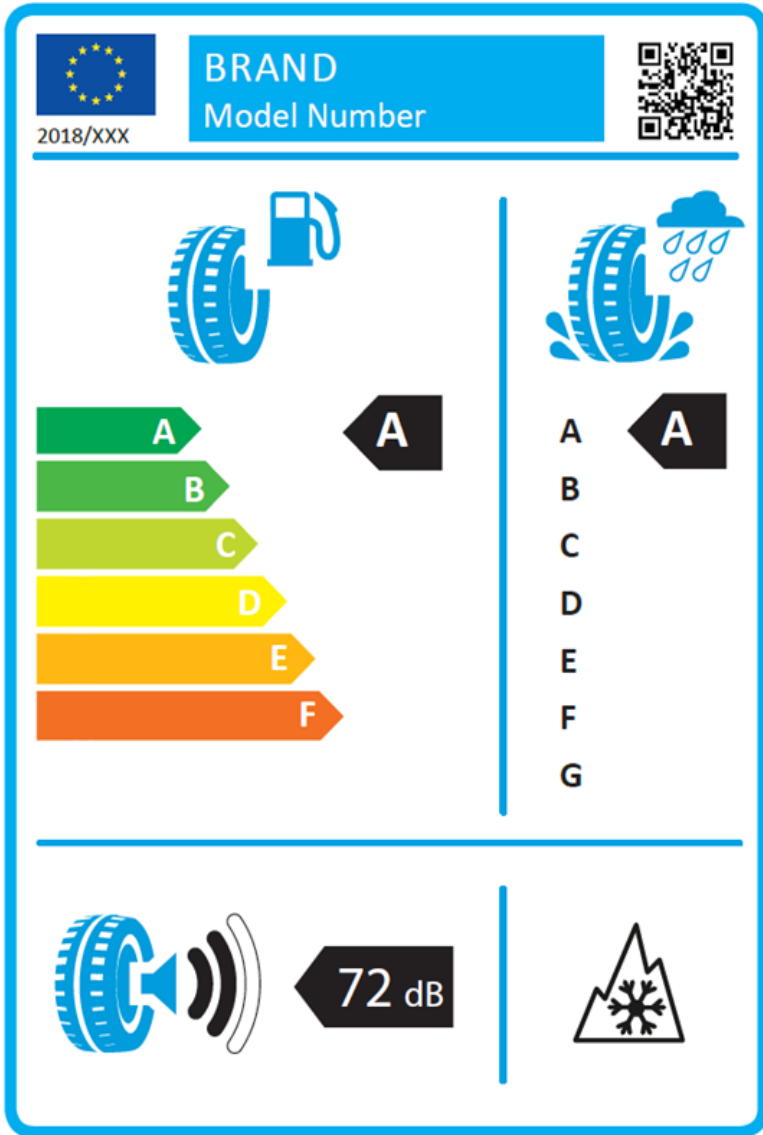


*BILAGA II*  
**Etikettens utformning**

**1. ETIKETTER**

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

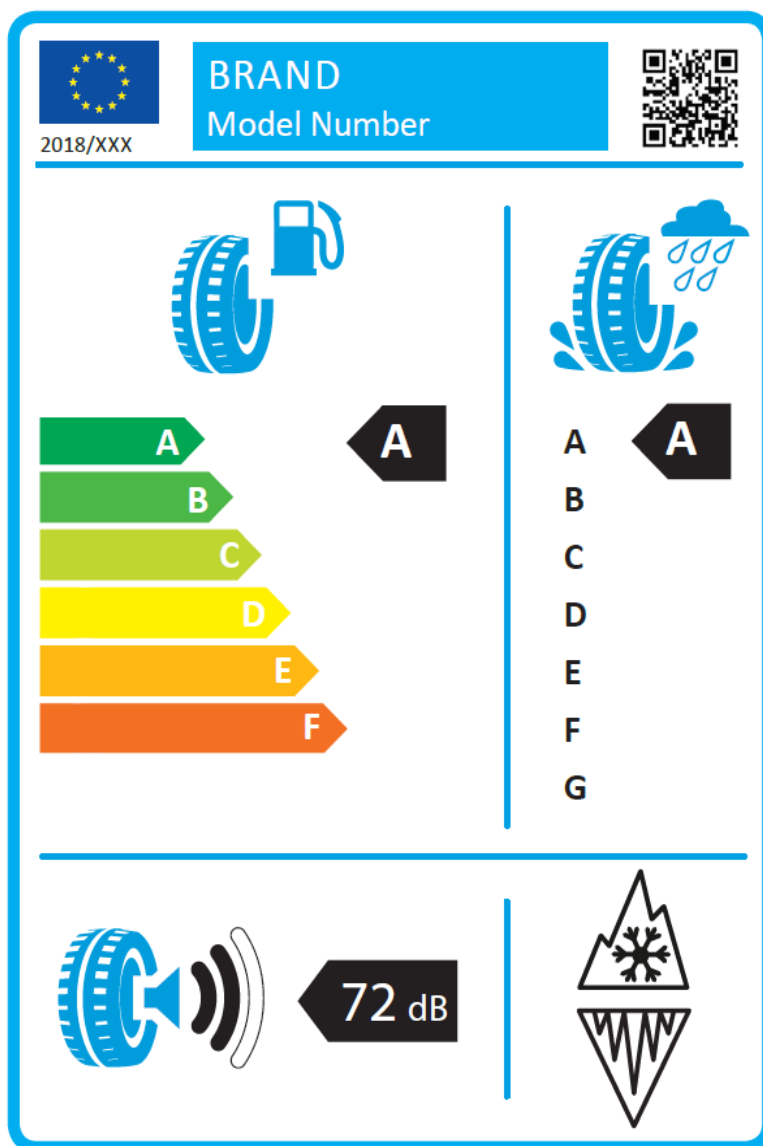




I, II, III

IV, V

VI, VII



I. Leverantörens namn eller varumärke

II. Leverantörens modellbeteckning. Därmed avses den kod, i regel alfanumerisk, som skiljer en viss däckmodell från andra modeller av samma varumärke eller med samma leverantörsnamn.

III. QR-kod.

IV. Drivmedelseffektivitet.

V. Väggrepp på vått underlag.

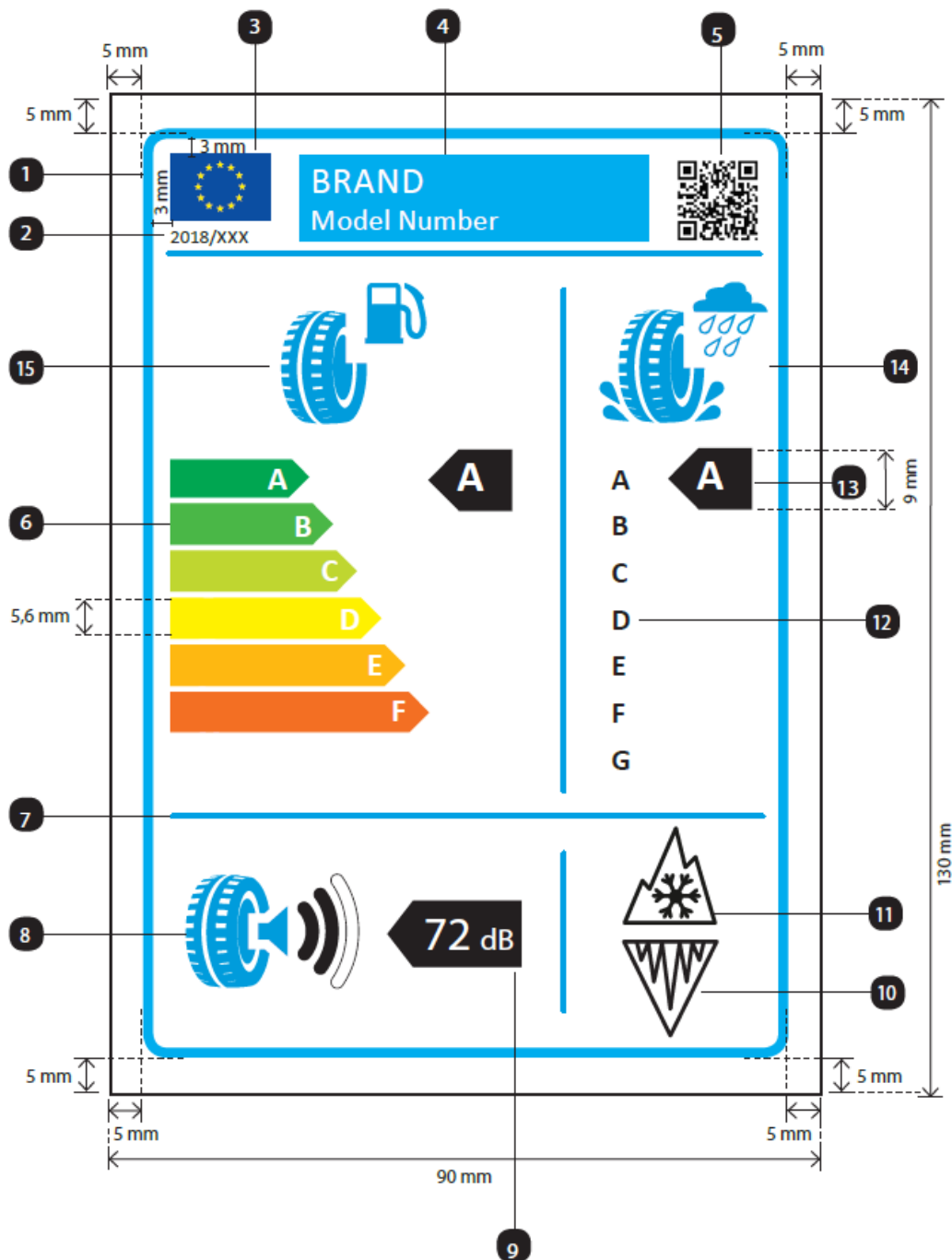
VI. Externt däck- och vägbanebuller.

VII. Väggrepp på snö

VIII. Väggrepp på is.

## 2. ETIKETTENS UTFORMNING

2.1. Etiketten ska vara utformad enligt figuren nedan:



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

2.3. Etiketten ska uppfylla följande krav:

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

- (b) De nummer som anges nedan avser siffrorna i punkt 2.1:
- (1) Kant runt märkningen: linje: 1,5 punkter – färg: X-10-00-05.
  - (2) Calibri normal 8 punkter.
  - (3) EU-flaggan; bredd: 15 mm, höjd: 10 mm.
  - (4) Banner: bredd: 51,5 mm, höjd: 13 mm.  
*Texten "VARUMÄRKE":* Calibri normal 15 punkter, 100 % vit.  
*Texten "Modellnummer":* Calibri normal 13 punkter, 100 % vit.
  - (5) QR-kod: bredd: 13 mm, höjd: 13 mm.
  - (6) Skala från "A" till "F":  
*Pilar:* höjd: 5,6 mm, mellanrum: 0,78 mm, svart streck: 0,5 punkter – färger:
    - A: X-00-X-00.
    - B: 70-00-X-00.
    - C: 30-00-X-00.
    - D: 00-00-X-00.
    - E: 00-30-X-00.
    - F: 00-70-X-00.
  - (7) Rad: bredd: 88 mm, höjd: 2 punkter – färg: X-00-00-00.
  - (8) Piktogram över externt däck- och vägbanebuller:  
Piktogram enligt förlaga: bredd: 25,5 mm, höjd: 17 mm – färg: X-10-00-05.
  - (9) Pil:  
*Pil:* bredd: 20 mm, höjd: 10 mm, 100 % svart.  
*Text:* Helvetica fetstil 20 punkter, 100 % vit.  
*Enhetstext:* Helvetica fetstil 13 punkter, 100 % vit.
  - (10) Piktogram is:  
Piktogram enligt förlaga: bredd: 15 mm, höjd: 15 mm – bredd: 1,5 punkter – färg: 100 % svart.
  - (11) Piktogram snö:  
Piktogram enligt förlaga: bredd: 15 mm, höjd: 15 mm – bredd: 1,5 punkter – färg: 100 % svart.
  - (12) "A" till "G": Calibri normal 13 punkter, 100 % svart.
  - (13) Pilar:  
*Pilar:* bredd: 11,4 mm, höjd: 9 mm, 100 % svart.  
*Text:* Calibri fetstil 17 punkter, 100 % vit.
  - (14) Piktogram drivmedelseffektivitet:



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

(15) Piktogram för väggrepp på vått underlag:

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

(c) Bakgrunden ska vara vit.

2.4. Däckklassen ska anges på etiketten i det format som föreskrivs i illustrationen i punkt 2.1.

*BILAGA III*  
**Teknisk dokumentation**

De styrkande handlingar som avses i artikel 4.7 ska innehålla följande:

- (a) Leverantörens namn och adress.
- (b) Identifiering av och namnteckning från den person som har behörighet att ingå bindande avtal på leverantörens vägnar.
- (c) Leverantörens handelsnamn eller varumärke.
- (d) Däckmodell.
- (e) Däckdimension, belastningsindex och hastighetskategori.
- (f) Hänvisningar till använda mätmetoder.

*BILAGA IV*  
**Produktinformationsblad**

Uppgifterna i däckets produktinformationsblad ska återfinnas i produktbroschyren eller andra handlingar som tillhandahålls med produkten och ska innehålla följande:

- (a) Leverantörens namn eller varumärke.
- (b) Leverantörens modellbeteckning.
- (c) Däckets energieffektivitetsklass i enlighet med bilaga I.
- (d) Däckets klass avseende väggrepp på vått underlag i enlighet med bilaga I.
- (e) Däckets klass avseende externt däck- och vägbanebuller i enlighet med bilaga I.
- (f) Om däckets är ett vinterdäck.
- (g) Om däckets är ett isdäck.

## *BILAGA V*

### **Information som tillhandahålls i tekniskt reklammaterial**

1. Information om däck som ingår i det tekniska reklamaterialet ska lämnas i följande ordning:
  - (a) Drivmedelseffektivitetsklass (bokstav "A" till "F").
  - (b) Klass för väggrepp på vått underlag (bokstav "A" till "G").
  - (c) Klass för externt däck- och vägbanebuller och det uppmätta värdet (dB).
  - (d) Om däckets är ett vinterdäck.
  - (e) Om däckets är ett isdäck.
2. Informationen i punkt 1 ska uppfylla följande krav:
  - (a) Vara lättläst.
  - (b) Vara lättbegriplig.
  - (c) Om en viss typ av däck kan ha olika klassificeringar beroende på dimensionen eller andra parametrar, bör spannvidden mellan de däck som har bästa och sämsta prestanda anges.
3. Leverantörerna ska på sin webbplats också
  - (a) tillhandahålla en länk till kommissionens relevanta webbplats för denna förordning,
  - (b) förklara piktogrammen på etiketten, och
  - (c) lägga ut ett meddelande som belyser det faktum att de faktiska drivmedelsbesparingarna och trafiksäkerheten i hög grad beror på förarnas beteende, i synnerhet följande:
    - Miljövänlig körning kan minska drivmedelsförbrukningen avsevärt.
    - Däcktrycket måste kontrolleras regelbundet för att optimera väggreppet på vått underlag och drivmedelseffektiviteten.
    - Säkerhetsavstånden måste alltid strikt följas.

## Förfarande för laboratorieanpassning för mätning av rullmotstånd

## 1. DEFINITIONER

För förfarandet för laboratorieanpassning gäller följande definitioner:

1. *referenslaboratorium*: ett laboratorium som ingår i nätverket av laboratorier, vilkas namn har publicerats för anpassningsförfarande i *Europeiska unionens officiella tidning*, och som med sin referensmaskin kan uppnå den noggrannhet avseende provningsresultat som fastställs i avsnitt 3.
2. *kandidatlaboratorium*: ett laboratorium som deltar i anpassningsförfarandet, men som inte är ett referenslaboratorium.
3. *anpassningsdäck*: däck som provas under anpassningsförfarandet.
4. *uppsättning anpassningsdäck*: en uppsättning om fem eller flera anpassningsdäck för anpassning av en enda maskin.
5. *tillskrivet värde*: ett teoretiskt värde för ett anpassningsdäcks rullmotståndskoefficient uppmätt i ett teoretiskt laboratorium som är representativt för nätverket av referenslaboratorier som används för anpassningsförfarande.
6. *maskin*: varje spindel för däckprovning i en specifik mätmetod. Till exempel ska två spindlar som verkar på samma trumma inte anses vara en maskin.

## 2. ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

## 2.1. Princip

Den uppmätta ( $m$ ) rullmotståndskoefficienten i ett referenslaboratorium ( $l$ ), ( $RRC_{m,l}$ ), ska anpassas till de tillskrivna värdena i nätverket av referenslaboratorier.

Den uppmätta ( $m$ ) rullmotståndskoefficienten *framtagen av en maskin i ett kandidatlaboratorium* ( $c$ ),  $RRC_{m,c}$ , ska vara anpassad genom ett självvalt referenslaboratorium i nätverket.

## 2.2. Urvalskrav för däck

En uppsättning med fem eller fler anpassningsdäck ska väljas för anpassningsförfarandet i enlighet med kriterierna nedan. En uppsättning ska väljas för C1- och C2-däck tillsammans, och en uppsättning för C3-däck.

- (a) Uppsättningen anpassningsdäck ska väljas så att den täcker intervallet av olika  $RRC$  för C1- och C2-däck tillsammans, eller för C3-däck. Under alla omständigheter ska skillnaden mellan däckuppsättningens högsta  $RRC_m$  och lägsta  $RRC_m$  vara minst lika med
  - i) 3 kg/ton för C1- och C2-däck, och
  - ii) 2 kg/ton för C3-däck.
- (b)  $RRC_m$  i kandidat- eller referenslaboratorier ( $RRC_{m,c}$  or  $RRC_{m,l}$ ) på grundval av deklarerade  $RRC$ -värden för varje anpassningsdäck i uppsättningen ska vara fördelade med jämn spridning.
- (c) Värdena för belastningsindex ska täcka hela intervallet av däck som ska provas, så att värdena för vägmotstånd även täcker intervallet för de däck som ska provas.

Varje anpassningsdäck ska kontrolleras före användning och ersättas när

- (a) det uppvisar egenskaper som gör det olämpligt för vidare provning, och/eller
- (b) det finns  $RRC_{m,c}$ -avvikelser eller  $RRC_{m,l}$ -avvikelser som är större än 1,5 procent i förhållande till tidigare mätningar efter korrigering av eventuell avvikelse hos maskinen.

### 2.3. Mätmetod

Referenslaboratoriet ska mäta varje anpassningsdäck fyra gånger och, i enlighet med punkt 4 i bilaga 6 till Föreskrifter nr 117 från FN/ECE och dess senare ändringar, behålla de tre senaste resultaten för vidare analys och tillämpa de villkor som anges i punkt 3 i bilaga 6 till Föreskrifter nr 117 från FN/ECE och dess senare ändringar.

Kandidatlaboratoriet ska mäta varje anpassningsdäck ( $n + 1$ ) gånger ( $n$  specificeras i avsnitt 5), och behålla de  $n$  senaste resultaten för vidare analys, i enlighet med punkt 4 i bilaga 6 till Föreskrifter nr 117 från FN/ECE och dess senare ändringar, och tillämpa de villkor som anges i punkt 3 i bilaga 6 till Föreskrifter nr 117 från FN/ECE och dess senare ändringar.

Varje gång ett anpassningsdäck mäts, ska däck/hjulenheten avlägsnas från maskinen och hela provningsförfarande enligt punkt 4 i bilaga 6 till Föreskrifter nr 117 från FN/ECE och dess senare ändringar ska upprepas.

Kandidat- eller referenslaboratoriet ska beräkna följande:

- (a) Det uppmätta värdet för varje anpassningsdäck för varje mätning enligt bilaga 6, punkterna 6.2 och 6.3, i Föreskrifter nr 117 från FN/ECE och dess senare ändringar (dvs. korrigerade för en temperatur på 25 °C och en trumdiameter på 2 m).
- (b) Medelvärde av de tre (för referenslaboratorier) eller  $n$  (för kandidatlaboratorier) senaste uppmätta värdena för varje anpassningsdäck.
- (c) Standardavvikelsen ( $\sigma_m$ ) enligt följande:

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

där

$i$  är indexet från 1 till  $p$  för anpassningsdäcken

$j$  är indexet från 2 till  $n+1$  för de senaste upprepningarna av varje mätning för ett visst anpassningsdäck

$n+1$  är antalet upprepningar av däckmätningar ( $n+1=4$  för referenslaboratorier och  $n+1 \geq 4$  för kandidatlaboratorier),

$p$  är antalet upprepningar av däckmätningar ( $p \geq 5$ ).

### 2.4. Dataformat som ska användas för beräkningar och resultat

- Uppmätta RRC-värden korrigerade för trumdiameter och temperatur ska avrundas till två decimaler.
- Därefter ska beräkningarna göras med alla siffror, utan ytterligare avrundning med undantag av de slutliga anpassningsekvationerna.

- Alla standardavvikelsevärden ska anges med tre decimaler.
- Alla RRC-värden ska anges med två decimaler.
- Alla anpassningskoefficienter ( $A_{1l}$ ,  $B_{1l}$ ,  $A_{2c}$  och  $B_{2c}$ ) ska avrundas och anges med fyra decimaler.

### **3. KRAV FÖR REFERENSLABORATORIER OCH FÖR FASTSTÄLLANDE AV TILLSKRIVNA VÄRDEN**

De tillskrivna värdena för varje anpassningsdäck ska fastställas av ett nätverk av referenslaboratorier. Vartannat år ska nätverket bedöma stabiliteten och giltigheten hos de tillskrivna värdena.

Varje referenslaboratorium som deltar i nätverket ska uppfylla specifikationerna i bilaga 6 till Föreskrifter nr 117 från FN/ECE och dess senare ändringar och ha en standardavvikelse ( $\sigma_m$ ) som

- (a) inte är större än 0,05 kg/ton för klass C1- och C2-däck, och
- (b) inte är större än 0,05 kg/ton för klass C3-däck.

Uppsättningarna anpassningsdäck som överensstämmer med specifikationerna i avsnitt 2.2 ska mätas i enlighet med avsnitt 2.3 av varje referenslaboratorium i nätverket.

Det tillskrivna värdet för varje anpassningsdäck är medelvärdet av de uppmätta värden som angetts av referenslaboratorierna inom nätverket för detta anpassningsdäck.

### **4. FÖRFARANDE FÖR ANPASSNING AV ETT REFERENSLABORATORIUM TILL DE TILLSKRIVNA VÄRDEN**

Varje referenslaboratorium (l) ska anpassa sig till varje ny uppsättning tillskrivna värden och alltid efter varje betydande ändring av maskinen och varje avvikelse i övervakningsuppgifterna för maskinens kontrolldäck.

Anpassningen ska använda tekniken linjär regression på alla enskilda uppgifter. Regressionskoefficienterna  $A_{1l}$  och  $B_{1l}$  ska beräknas enligt följande:

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

där

$RRC$  är det tillskrivna värdet för rullmotståndskoefficienten,

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

### **5. KRAV FÖR KANDIDATLABORATORIER**

Kandidatlaboratorier ska upprepa anpassningsförfarandet minst vartannat år för varje maskin, och efter varje betydande ändring av maskinen och varje avvikelse i övervakningsuppgifterna för maskinens kontrolldäck.

En gemensam uppsättning med fem olika däck, som uppfyller specifikationerna i avsnitt 2.2, ska mätas i enlighet med avsnitt 2.3 först av kandidatlaboratoriet och därefter av ett referenslaboratorium. Fler än fem anpassningsdäck får provas på begäran av kandidatlaboratoriet.

Kandidatlaboratoriet ska förse det valda referenslaboratoriet med uppsättningen anpassningsdäck.

Kandidatlaboratoriet (c) ska uppfylla specifikationerna i bilaga 6 till Föreskrifter nr 117 från FN/ECE och dess senare ändringar och helst ha standardavvikelser ( $a_m$ ) som

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

Om kandidatlaboratoriets standardavvikelser ( $\sigma_m$ ) är högre än värdena ovan avseende fyra mätningar, varav de tre sista används för beräkningarna, ska antalet  $n + 1$  av upprepade mätningar ökas enligt följande för hela partiet:

$$n+1 = 1 + (\sigma_m/\gamma)^2, \text{ avrundat till närmaste högre heltal}$$

där

$$\gamma = 0,043 \text{ kg/t för C1- och C2-däck}$$

$$\gamma = 0,035 \text{ kg/t för C3-däck}$$

## 6. FÖRFARANDE FÖR ANPASSNING AV ETT KANDIDATLABORATORIUM

Ett referenslaboratorium (l) i nätverket ska beräkna den linjära regressionen som funktion av alla enskilda uppgifter från kandidatlaboratoriet (c). Regressionskoefficienterna  $A2_c$  och  $B2_c$  ska beräknas enligt följande:

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

där

$RRC_{m,l}$  är det värde för rullmotståndskoefficienten som uppmätts i referenslaboratoriet (l) (inklusive korrigeringar för temperatur och trumdiameter)

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

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

Anpassat  $RRC$  för däck som provats av kandidatlaboratoriet beräknas enligt följande:

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



## BILAGA VII

### Kontrollförfarande

Överensstämmelsen i fråga om denna förordning för de deklarerade klasserna vad gäller drivmedelseffektivitet, väggrepp på vått underlag samt externt däck- och vägbanebuller, och de deklarerade värdena, och eventuell ytterligare information på etiketten om prestanda, ska bedömas för varje däcktyp eller varje grupp av däck som leverantören har fastställt; detta ska göras i enlighet med ett av följande förfaranden:

- (a) Först ska ett däck eller en uppsättning däck provas:
  - 1. Om de uppmätta värdena uppfyller kraven för den deklarerade klassen eller för det uppmätta värdet för externt däck- och vägbanebuller inom den tolerans som anges i tabell 1 godkänns däckets.
  - 2. Om de uppmätta värdena inte uppfyller kraven för den deklarerade klassen eller för det uppmätta värdet för externt däck- och vägbanebuller inom den tolerans som anges i tabell 1, ska ytterligare tre däck eller däckuppsättningar provas. Genomsnittsvärdet för de tre däck eller däckuppsättningar som provats ska användas som underlag för bedömningen av överensstämmelsen med den deklarerade informationen inom den tolerans som anges i tabell 1.
- (b) Om de angivna klasserna och värdena härrör från resultat av provning för typgodkännande enligt förordning (EG) nr 661/2009 eller Föreskrifter nr 117 från FN/ECE och dess efterföljande ändringar, får medlemsstaterna använda mätuppgifterna som erhållits vid provning av däckens produktionsöverensstämmelse.

Vid bedömning av mätuppgifterna som erhållits vid provning av produktionsöverensstämmelse ska man beakta tillåtna avvikelser i tabell 1.

*Tabell 1*

| Uppmätt parameter                                 | Kontrolltoleranser                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Rullmotståndskoefficient (drivmedelseffektivitet) | Det anpassade uppmätta värdet får inte överstiga den övre gränsen (högsta <i>RRC</i> ) för den deklarerade klassen med mer än 0,3 kg/000 kg. |
| Externt däck- och vägbanebuller                   | Det uppmätta värdet får inte vara större än det deklarerade värdet av <i>N</i> med mer än 1 dB (A).                                          |
| Väggrepp på vått underlag                         | Det uppmätta värdet <i>G(T)</i> får inte vara lägre än den nedre gränsen (det lägsta värdet av <i>G</i> ) för den deklarerade klassen.       |
| Väggrepp på snö                                   | Det uppmätta värdet får inte vara lägre än det lägsta minimivärdet för <i>snöindex</i> .                                                     |
| Väggrepp på is.                                   | Det uppmätta värdet får inte vara lägre än det lägsta minimivärdet för <i>isindex</i> .                                                      |

*BILAGA VIII*  
**Jämförelsetabell**

| Förordning (EG) nr 1222/2009 | Denna förordning |
|------------------------------|------------------|
| Artikel 1.1                  | Artikel 1.1      |
| Artikel 1.2                  | Artikel 1.2      |
| Artikel 2.1                  | Artikel 2.1      |
| Artikel 2.2                  | Artikel 2.2      |
| Artikel 3.1                  | Artikel 3.1      |
| Artikel 3.2                  | Artikel 3.2      |
| -                            | Artikel 3.3      |
| Artikel 3.3                  | Artikel 3.4      |
| Artikel 3.4                  | Artikel 3.5      |
| -                            | Artikel 3.6      |
| Artikel 3.5                  | Artikel 3.7      |
| -                            | Artikel 3.8      |
| -                            | Artikel 3.9      |
| Artikel 3.6                  | Artikel 3.10     |
| Artikel 3.7                  | Artikel 3.11     |
| Artikel 3.8                  | Artikel 3.12     |
| Artikel 3.9                  | Artikel 3.13     |
| Artikel 3.10                 | Artikel 3.14     |
| Artikel 3.11                 | Artikel 3.15     |
| -                            | Artikel 3.16     |
| Artikel 3.12                 | Artikel 3.17     |
| Artikel 3.13                 | Artikel 3.18     |
| -                            | Artikel 3.19     |
| Artikel 4                    | Artikel 4        |

|               |               |
|---------------|---------------|
| Artikel 4.1   | Artikel 4.1   |
| Artikel 4.1 a | Artikel 4.1 b |
| Artikel 4.1 b | Artikel 4.1 b |
| Artikel 4.2   | -             |
| -             | Artikel 4.2   |
| -             | Artikel 4.3   |
| Artikel 4.3   | Artikel 4.4   |
| Artikel 4.4   | Artikel 4.6   |
| -             | Artikel 4.5   |
| -             | Artikel 4.6   |
| -             | Artikel 4.7   |
| -             | Artikel 4.8   |
| -             | Artikel 4.9   |
| -             | Artikel 5     |
| Artikel 5     | Artikel 6     |
| Artikel 5.1   | Artikel 6.1   |
| Artikel 5.1 a | Artikel 6.1 a |
| Artikel 5.1 b | Artikel 6.1 b |
| -             | Artikel 6.2   |
| -             | Artikel 6.3   |
| Artikel 5.2   | Artikel 6.4   |
| Artikel 5.3   | -             |
| -             | Artikel 6.5   |
| -             | Artikel 6.6   |
| -             | Artikel 6.7   |
| Artikel 6     | Artikel 7     |

|              |              |
|--------------|--------------|
| Artikel 7    | Artikel 8    |
| Artikel 8    | Artikel 9    |
| Artikel 9.1  | Artikel 10.1 |
| Artikel 9.2  | -            |
| Artikel 10   | Artikel 10.2 |
| Artikel 11   | Artikel 12   |
| -            | Artikel 12 a |
| -            | Artikel 12 b |
| -            | Artikel 12 c |
| Artikel 11 a | -            |
| Artikel 11 b | -            |
| Artikel 11 c | Artikel 12 d |
| Artikel 12   | Artikel 11   |
| -            | Artikel 11.1 |
| -            | Artikel 11.2 |
| -            | Artikel 11.3 |
| -            | Artikel 13   |
| Artikel 13   | -            |
| Artikel 14   | -            |
| -            | Artikel 14   |
| Artikel 15   | -            |
|              |              |
| -            | Artikel 15   |
| -            | Artikel 16   |
| Artikel 16   | Artikel 17   |