

**DE**

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 13.11.2008  
KOM(2008) 779 endgültig

2008/0221 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

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

(von der Kommission vorgelegt)

{SEC(2008) 2860}

{SEC(2008) 2861}

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Angesichts des Umstands, dass 23 % der gesamten Emissionen an CO<sub>2</sub> auf den Straßenverkehr entfallen<sup>1</sup>, ist die Verringerung der Energieintensität und der Emissionen von Fahrzeugen eine wichtige Aufgabe für die EU.

Im Aktionsplan für Energieeffizienz<sup>2</sup> und in der Mitteilung zur Ökologisierung des Verkehrs<sup>3</sup> wurde für 2008 ein Vorschlag zur Kraftstoffeffizienz kennzeichnung von Reifen angekündigt. Dadurch soll die Umstellung des Marktes auf kraftstoffeffiziente Reifen (Reifen mit geringem Rollwiderstand) gefördert werden.

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

- **Allgemeiner Kontext**

Reifen können einen erheblichen Beitrag zur Verringerung der Energieintensität und der Emissionen des Straßenverkehrs leisten, da auf sie 20 % bis 30 % des gesamten Energieverbrauchs eines Fahrzeuges entfallen. Dieser Kraftstoffanteil wird verbraucht, um den vorwiegend auf den „Hystereseverlust“ (d. h. den Energieaufwand für Erwärmung und Verformung der Reifen beim Abrollen) zurückgehenden Rollwiderstand zu überwinden. Der Rollwiderstand kann durch neue Technologien verringert werden, so dass derzeit im gesamten Spektrum der Reifentypen Variationen von bis zu 100 % festzustellen sind. Bei Personenkraftwagen beispielsweise betragen die Unterschiede zwischen den Reifen mit den besten und jenen mit den schlechtesten Kraftstoffverbrauchswerten bis zu 10 %

Die Rentabilität von kraftstoffeffizienten Reifen wurde in Studien nachgewiesen: die Mehrkosten für bessere Reifen werden durch Einsparungen über die Lebensdauer kompensiert. Es liegt also im unmittelbaren Interesse von Reifenkäufern und der Allgemeinheit, durch kraftstoffeffiziente Reifen einerseits die Kraftstoffkosten und andererseits die verkehrsbedingten Emissionen zu reduzieren. Die Auswirkungen auf EU-Ebene könnten erheblich sein; bei der im Rahmen der Folgenabschätzung durchgeführten externen Studie wurde je nach Geschwindigkeit der Marktumstellung ein Einsparpotenzial von 0,56 bis 1,51 Mio. t RÖE ermittelt. Das entspricht einer

---

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

<sup>2</sup> KOM(2006) 545.

<sup>3</sup> KOM(2008) 433.

Verringerung des Pkw-Bestands der EU um 0,5 bis 1,3 Mio. Fahrzeuge (oder 3 % bis 8 % aller Pkw-Neuzulassungen).

Verbesserungen beim Rollwiderstand werden derzeit und künftig vom Erstausrüstungsmarkt<sup>4</sup> bewirkt, nämlich von den Autoherstellern, die ein Interesse daran haben, ihre Fahrzeuge mit kraftstoffeffizienten Reifen auszurüsten, um die nach den Typgenehmigungsvorschriften ermittelten Emissionen der Fahrzeuge zu senken. Ferner werden die in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz schlechtesten Reifen im Zuge der Verordnung zur allgemeinen Sicherheit von Kraftfahrzeugen<sup>5</sup> durch Mindestanforderungen an die Rollwiderstandseigenschaften vom Markt entfernt. Allerdings wird die durch diese beiden Triebkräfte erzielte Marktumstellung wegen eines Mangels an Informationen für die Endnutzer, insbesondere auf dem Reifenersatzmarkt, nicht ihren optimalen Umfang erreichen.

Auf dem Reifenersatzmarkt<sup>6</sup>, der 78 % des Gesamtmarktes ausmacht, haben die Verbraucher und Unternehmen keinen Zugang zu objektiven Daten zum Rollwiderstand von Reifen und können keinen Vergleich zwischen höheren Anschaffungskosten und Kraftstoffeinsparungen anstellen. Bei Markterhebungen hat sich auch gezeigt, dass die Verbraucher am Kauf kraftstoffeffizienter Reifen interessiert wären.

Daneben ist festzustellen, dass die Leistungseigenschaften von Reifen in Wechselbeziehung zueinander stehen, so dass die Änderung eines Parameters, etwa der Kraftstoffeffizienz, sich nachteilig auf andere Parameter wie die Nasshaftung auswirken kann, während die Optimierung der Nasshaftung wiederum höhere Rollgeräuschemissionen zur Folge haben kann. In Bezug auf die Nasshaftungseigenschaften und die Rollgeräuschemissionen wurde ein Potenzial für Verbesserungen über die Mindestanforderungen der Typgenehmigungsvorschriften hinaus ermittelt<sup>7</sup>. Es liegt daher im Interesse der Allgemeinheit, die Optimierung dieser beiden Parameter gemeinsam mit dem Rollwiderstand zu fördern.

Durch ein EU-Kennzeichnungssystem für Reifen soll auf die wegen des Informationsmangels suboptimale Marktumstellung auf kraftstoffeffiziente Reifen reagiert werden. Ein solches System würde den Verbrauchern eine Kaufentscheidung in Kenntnis der Sachlage ermöglichen, Reifenherstellern Anreize zur qualitativen Verbesserung ihrer Produkte geben und einen Beitrag zur Sensibilisierung leisten.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Der Vorschlag zur Reifenkennzeichnung ist Teil eines integrierten Konzepts zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen im Straßenverkehr. Durch die Ausrichtung auf die Nachfrageseite ergänzt der Vorschlag die Typgenehmigungsvorschriften für Reifen, die sich mit Mindestanforderungen an die Angebotsseite richten. Die Mindestanforderungen in Bezug auf Rollwiderstand, Nasshaftung und Rollgeräusch, die entsprechend dem Vorschlag für eine Verordnung

---

<sup>4</sup> Segment der Bereifung von Neufahrzeugen, das derzeit 22 % des Gesamtmarktes ausmacht.

<sup>5</sup> Vorschlag KOM(2008) 316, derzeit im Annahmeverfahren, ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>6</sup> Segment der nach Verschleiß der Originalbereifung – bei Pkw in der Regel nach 40 000 km – montierten Reifen.

<sup>7</sup> KOM(2008) 316, s. Fußnote 5.

zur allgemeinen Sicherheit von Kraftfahrzeugen bis Oktober 2012 wirksam werden sollen, werden ein Standardniveau für die Reifenqualität gewährleisten, und das Kennzeichnungssystem wird weitere Verbesserungen über dieses Niveau hinaus bewirken. In einem zunehmend von Wettbewerb geprägten Marktumfeld für Reifen werden so einheitliche Rahmenbedingungen für alle geschaffen, wobei die Hersteller sich die Produktdifferenzierung zu Nutze machen können, so dass der Wettbewerb nicht allein über den Preis, sondern auch über die Produktqualität erfolgt. Daneben dürfte dies die reputationsbedingten Marktzugangsbarrieren für neue Anbieter senken. Für die Industrie werden sich größere Erträge aus ihren FuE-Investitionen ergeben, da die Verbraucher und Endnutzer über objektive, verlässliche und vergleichbare Informationen über Reifeneigenschaften verfügen werden.

Bei der Bereitstellung vergleichbarer Informationen zu den Reifenparametern werden harmonisierte und genaue Testmethoden ein wesentliches Instrument sein. Zur Verringerung des Verwaltungsaufwands für die Hersteller und der mit den Prüfungen verbundenen Kosten sollten die gleichen Testmethoden angewandt werden, die auch in den Typpergenehmigungsvorschriften für Reifen festgelegt sind.

- **Vereinbarkeit mit den anderen Politikbereichen und Zielen der Union**

Die größere Verbreitung kraftstoffeffizienter Reifen durch Einführung einer Kennzeichnungsregelung wird zur Verwirklichung des Ziels einer Verringerung des Energieverbrauchs um 20 % bis 2020 beitragen, das im Aktionsplan für Energieeffizienz<sup>8</sup> festgeschrieben und danach vom Rat „Energie“, vom Europäischen Rat und vom Europäischen Parlament<sup>9</sup> gebilligt wurde.

Der Vorschlag steht im Einklang mit der überarbeiteten Strategie der Kommission zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen<sup>10</sup> und dem Beitrag der hochrangigen Gruppe CARS 21<sup>11</sup>. Diese Strategie beruht auf einem integrierten Konzept zur Verwirklichung des CO<sub>2</sub>-Emissionsziels von 120 g/km bis 2012<sup>12</sup>, wobei 130 g/km durch ein Rechtsinstrument zu den bei der Typpergenehmigung gemessenen Emissionen von Kraftfahrzeugen und weitere 10 g/km durch eine erschöpfende Liste von Zusatzmaßnahmen, darunter die Förderung kraftstoffeffizienter Reifen, erreicht werden sollen. Synergien mit dem überarbeiteten Vorschlag für die Kennzeichnung von Fahrzeugen<sup>13</sup> werden die Akzeptanz des Reifenkennzeichnungssystems ebenfalls steigern.

Die Förderung der Marktumstellung auf kraftstoffeffiziente Reifen entspricht der Strategie von Lissabon und der erneuerten Strategie für nachhaltige Entwicklung, da dadurch Anreize für Investitionen in FuE gesetzt und allgemein gleiche

---

<sup>8</sup> KOM(2006) 545.

<sup>9</sup> Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) vom 23. November 2006, (Dok. 15210/06); Europäischer Rat, Tagung vom 8./9. März 2007 in Brüssel, Schlussfolgerungen des Vorsitzes (Dok. 7224/07); Entschließung des Europäischen Parlaments vom 24. Oktober 2007 zu der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, (Dok. 2007/2119 (INI)), Nummer 32.

<sup>10</sup> KOM(2007) 19.

<sup>11</sup> KOM(2007) 22.

<sup>12</sup> KOM(2007) 856.

<sup>13</sup> Neufassung der Richtlinie 1999/94/EG.

Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden; daneben verringert sich so die Kohlenstoffintensität des Straßenverkehrs, wodurch ein Beitrag zum politischen Ziel der nachhaltigen Mobilität geleistet wird.

Eines der zentralen Ziele, die im Lissabon-Programm der Gemeinschaft für 2008-2010<sup>14</sup> gesetzt werden, ist die Förderung einer „auf nachhaltigere Verbrauchs- und Produktionsmuster ausgerichteten Industriepolitik“, die im Aktionsplan für Nachhaltigkeit in Produktion und Verbrauch und für eine nachhaltige Industriepolitik<sup>15</sup> weiter ausgeführt wird.

Die Reifenkennzeichnung ist auch ein wichtiger Aspekt des in der Verbraucherpolitischen Strategie der EU (2007-2013)<sup>16</sup> formulierten Ziels der „Stärkung der Verbraucher“, da sie die Verbraucher in die Lage versetzt, beim Reifenkauf ihre Entscheidung sachkundig zu treffen.

## 2. ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

### • Anhörung von interessierten Kreisen

#### Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Während des gesamten Prozesses wurden Stellungnahmen der betroffenen Akteure im Rahmen bilateraler Zusammenkünfte und diverser Konsultationen mit Vertretern der Mitgliedstaaten, Nichtregierungsorganisationen (NRO), Verbraucher- und Branchenverbänden, der Reifenindustrie, Managern von Fuhrparks, Reifenhändlern und Kraftfahrzeugherstellern eingeholt.

- Erste Reaktionen wurden bei der öffentlichen Konsultation der GD ENTR zur Initiative für die Steigerung der Sicherheit von Kraftfahrzeugen entgegengenommen, die von August bis Oktober 2007 stattfand und einen Vorschlag für die Klassifizierung der Kraftstoffeffizienz von Reifen beinhaltete. Diese wurde schließlich aus dem Vorschlag der GD ENTR gestrichen, um eine eingehendere Analyse zu ermöglichen, aber dem bei dieser Konsultation eingegangenen Feedback wurde Rechnung getragen.

- Am 21. April 2008 fand eine Sachverständigensitzung mit Vertretern der Reifenindustrie statt, um technische Fragen zu klären.

- Am 26. Mai 2008 fand ein Workshop für betroffene Akteure statt. Die Arbeitsunterlage mit den im Workshop zu behandelnden Fragen zu verschiedenen politischen Optionen, den Antworten der betroffenen Akteure sowie dem Protokoll des Workshops wurden auf der Europa-Website veröffentlicht.

#### Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Die Konsultation der betroffenen Akteure war für die Ermittlung der politischen

---

<sup>14</sup> KOM(2007) 804.

<sup>15</sup> KOM(2008) 397/3.

<sup>16</sup> KOM(2007) 99.

Optionen und die mögliche Gestaltung eines Kennzeichnungssystems sehr nützlich. Während des gesamten Konsultationsprozesses unterstützten alle Beteiligten generell die Einführung eines Kennzeichnungssystems, wenngleich mit Vorbehalten in Bezug auf bestimmte technische Aspekte:

- Bei der ersten öffentlichen Konsultation der GD ENTR wurde betont, dass bei der Gestaltung eines Kennzeichnungssystems zur Förderung der Kraftstoffeffizienz von Reifen jegliche Beeinträchtigung der sicherheitsrelevanten Reifeneigenschaften vermieden werden muss. Die Reifenindustrie entwickelte das Konzept eines „Integrierten Ansatzes für Reifeneigenschaften“, wonach allen relevanten Parametern gleichzeitig Rechnung getragen werden soll. Dieser Aspekt wurde bei der Gestaltung des Kennzeichnungssystems, das eine Klassifizierung aufgrund mehrfacher Kriterien vorsieht, berücksichtigt.

- Es wurde dafür plädiert, ehrgeizigere Kraftstoffeffizienzklassen einzurichten und dem Schema für Haushaltsgeräte (der Skala „A bis G“) zu folgen<sup>17</sup>. Als Folgemaßnahme wurden im Rahmen der externen Studie umfassende Forschungsarbeiten durchgeführt, um den Stand der Technik, das technische Potenzial für weitere Verbesserungen der Kraftstoffeffizienz von Reifen und die damit verbundenen Herstellungskosten genau zu ermitteln. Den Ergebnissen wurde beim Entwurf der Kraftstoffeffizienzklassen Rechnung getragen, so dass die Klasse „A“ hinreichend anspruchsvoll sein kann, um eine Marktorientierung in Richtung kraftstoffeffizienter Reifen zu bewirken, aber gleichzeitig gewährleistet ist, dass diese für die Verbraucher kosteneffizient sind, d. h., dass die Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch die höheren Anschaffungskosten kompensieren.

- Einige Akteure beantragten die Einbeziehung des externen Rollgeräuschs in das Kennzeichnungssystem. Die ursprünglich von der Folgenabschätzung ausgenommenen externen Rollgeräuschemissionen wurden daher berücksichtigt.

- Schließlich wurde ausführlich erörtert, ob Reifen der Klassen C2 und C3 (Bereifung leichter und schwerer Nutzfahrzeuge) vom Kennzeichnungssystem erfasst werden sollten. Die Kraftverkehrsunternehmen und ihr Berufsverband, die Internationale Straßentransport-Union (IRU) sprachen sich für die Einbeziehung dieser Reifenklassen in das Kennzeichnungssystem aus. Da die Folgenabschätzung ein erhebliches Einsparpotenzial auf den betreffenden Märkten auswies, wurde beschlossen, diese Reifenklassen in den Geltungsbereich des Legislativvorschlags einzubeziehen.

Über das Internet wurde vom 28.4.2008 bis zum 30.5.2008 eine offene Konsultation durchgeführt. Dabei gingen 14 Stellungnahmen bei der Kommission ein. Die Ergebnisse können unter folgender Webadresse eingesehen werden: [http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under\\_discussion\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm).

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

---

<sup>17</sup> Richtlinie 1992/75/EG.

Als Grundlage für die Folgenabschätzung wurde eine externe Studie beim *European Policy Evaluation Consortium* in Auftrag gegeben, die zwischen Dezember 2007 und Juli 2008 angefertigt wurde.

### Methodik

Bei der Studie wurden der technische Hintergrund der Gestaltung eines Kennzeichnungssystems, z. B. die Vereinbarkeit unterschiedlicher Reifenparameter, und die Marktstrukturen untersucht und eine Kosten/Nutzen-Analyse angefertigt.

Die spezifische Festlegung der Kraftstoffeffizienz- und Nasshaftungsklassen beruht unter anderem auf folgenden Faktoren: (1) Stand der Technik, (2) Produktionskosten zum Erreichen eines bestimmten Rollwiderstands- oder Nasshaftungsniveaus, das im Vergleich zu den damit verbundenen Kraftstoffeinsparungen oder Sicherheitszugewinnen die (3) auf dem Markt realistisch erreichbaren, kosteneffizienten Niveaus bestimmt, (4) Genauigkeit der Prüfmethode, die Einfluss auf die Breite der Einstufungsklassen haben kann.

### Konsultierte Organisationen/Sachverständige

Konsultiert wurden Vertreter der Mitgliedstaaten, NRO, Verbraucher- und Branchenverbände, die Reifenindustrie, Reifenhändler und Kraftfahrzeughersteller.

### Zusammenfassung der Stellungnahmen und ihre Berücksichtigung

Auf potenziell schwerwiegende Risiken mit unumkehrbaren Folgen wurde nicht hingewiesen.

Die technischen Beiträge und die Kosten/Nutzen-Analyse flossen in die Folgenabschätzung ein.

### Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Die externe Studie kann unter folgender Webadresse abgerufen werden:  
[http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under\\_discussion\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm).

### • **Folgenabschätzung**

Bei der Folgenabschätzung wurden die folgenden politischen Optionen für die Förderung der Marktumstellung auf kraftstoffeffizientere Reifen berücksichtigt:

- Option 1: Keine Maßnahme auf EU-Ebene. Dies ist das Basisszenario, das die Annahme von Mindestanforderungen an die Rollwiderstandseigenschaften von Reifen gemäß der vorgeschlagenen Verordnung zur allgemeinen Sicherheit von Kraftfahrzeugen ebenso einschließt wie bestehende Anreize für die Autohersteller zur Ausrüstung ihrer Fahrzeuge mit kraftstoffeffizienten Reifen, um so die im Zuge der Typgenehmigung ermittelten Emissionsniveaus zu senken.
- Option 2: Einkriterienkennzeichnung von Reifen für Personenkraftwagen (Reifen der Klasse C1) lediglich nach dem Kriterium der Kraftstoffeffizienz (Rollwiderstand), mit Mindestanforderungen in Bezug auf andere Parameter



(Nasshaftung und externes Rollgeräusch).

- Option 3: Zweikriterienkennzeichnung von Reifen der Klasse C1 nach den beiden Kriterien Kraftstoffeffizienz und Nasshaftung, mit Mindestanforderungen in Bezug auf das externe Rollgeräusch.
- Option 4: Mehrfachkriterienkennzeichnung von Reifen der Klasse C1 nach mehrfachen Kriterien unter Einbeziehung des externen Rollgeräuschs neben Kraftstoffeffizienz und Nasshaftung.
- Option 5: Ausdehnung des für Reifen der Klasse C1 entwickelten Kennzeichnungssystem (Option 2, 3 oder 4) auf Reifen der Klassen C2 und C3.
- Option 6: Wirtschaftliche Instrumente und öffentliches Beschaffungswesen.

Ein Vergleich der politischen Optionen zeigt, dass ein auf mehrfachen Kriterien beruhendes Klassifizierungssystem für Reifen der Klasse C1 (Option 4) mit dem größten Nutzen verbunden ist, wenn es auch auf Reifen der Klassen C2 und C3 ausgedehnt wird (Option 5). Die gegenüber der Option 2 (Kennzeichnung nach lediglich einem Kriterium) langsamere Verbreitung am Markt würde durch Sicherheitszugewinne kompensiert, während die Ausdehnung des Kennzeichnungssystems auf Reifen der Klassen C2 und C3 die insgesamt möglichen Kraftstoffeinsparungen erheblich vergrößern würden.

Die Kommission hat die in ihrem Arbeitsprogramm genannte Folgenabschätzung vorgenommen. Der Bericht ist abrufbar von:  
[http://ec.europa.eu/governance/impact/cia\\_2008\\_en.htm](http://ec.europa.eu/governance/impact/cia_2008_en.htm)

### 3. RECHTLICHE ASPEKTE

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen**

Der Vorschlag betrifft die Schaffung eines Kennzeichnungssystems für Reifenparameter, darunter Kraftstoffeffizienz, Nasshaftung und externes Rollgeräusch, für Reifen der Klassen C1, C2 und C3 (Reifen für Personenkraftwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge). Das System wird durch eine Klassifizierung nach den Reifeneigenschaften einheitliche und leicht verständliche Informationen für Verbraucher, Unternehmen und den Einzelhandel bieten. Es wird gewährleistet, dass diese Informationen den Endnutzern über verschiedene Medien (elektronisch, über Kataloge, durch Aufkleber usw.) zur Verfügung gestellt werden.

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 95 EG-Vertrag.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

Wie bereits im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie über Verbraucherinformationen zu Pkw<sup>18</sup> betont wurde, verursacht das Bestehen von 27 unterschiedlichen Informationssystemen den Herstellern, die ihre Produkte je nach Absatzmarkt unterschiedlich einstufen müssen, großen Aufwand und ist für die Förderung der Marktumstellung ineffizient. Die zwischen den Produkteinstufungen bestehenden Diskrepanzen sind für die Verbraucher irreführend und beeinträchtigen ihre Fähigkeit, eine Kaufentscheidung sachkundig zu treffen. Daneben haben die Mitgliedstaaten, Verbraucherorganisationen und die Reifenindustrie ihre Unterstützung für ein harmonisiertes Kennzeichnungssystem ausgedrückt.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

Ein harmonisiertes Kennzeichnungssystem wird den Verwaltungsaufwand für die Mitgliedstaaten und die Reifenindustrie reduzieren. Es wird eine Zersplitterung des Binnenmarktes verhindern und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Beteiligten schaffen.

Der Vorschlag ist auf die Harmonisierung der Produktinformation beschränkt; Umsetzung und Marktüberwachung fallen in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Der Vorschlag geht nicht über das hinaus, was zum Erreichen der damit verfolgten Ziele erforderlich ist. Um die den Reifenherstellern entstehenden Kosten zu reduzieren, sind die gleichen Prüfverfahren vorgesehen wie bei der Typgenehmigung. Die Eigenerklärung dürfte ebenfalls zur Senkung der Kosten der Prüfung beitragen, die für den ungünstigsten Fall auf 0,03 Euro je Reifen geschätzt wurden.

Ferner wurde vorgeschlagen, einen Aufkleber zu entwerfen, der die Kennzeichnung in einer ohne Übersetzung verständlichen Form trägt. Zur Minimierung der Logistikkosten wird durch Piktogramme gewährleistet, dass die Kennzeichnung verständlich ist, ohne dass Reifenhersteller oder -händler einen Aufkleber in allen EU-Amtssprachen anbringen müssen. Zusätzliche Informationen zur Erläuterung der Kennzeichnung in den entsprechenden Sprachen werden online (im Internet) bereitgestellt. Eine leichte Verständlichkeit der Botschaft der Kennzeichnung an die Verbraucher wird auch dadurch erleichtert, dass die Kennzeichnung in ihrem Format der Kennzeichnung elektrischer Haushaltsgeräte im Rahmen der Richtlinie zur

---

<sup>18</sup> Richtlinie 1999/94/EG.

Energieeffizienzkennzeichnung von Haushaltsgeräten ähnlich ist.

Die Reifenkennzeichnung dürfte nicht zu höheren Preisen bei Reifen führen. Preisgünstige Reifen werden weiterhin auf dem Markt verfügbar sein; eine Änderung erfolgt nur insofern, als die Verbraucher objektive Informationen zur Reifenqualität erhalten, so dass der Wettbewerb nicht nur über den Preis erfolgt, sondern über die tatsächlichen Leistungseigenschaften von Reifen.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Richtlinie.

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

Die Marktüberwachung und die Einhaltung der Richtlinie werden für den Erfolg der Regelung von entscheidender Bedeutung sein. Die Mitgliedstaaten sollten deshalb eigene Überwachungsverfahren entwickeln. Sensibilisierungskampagnen, in denen das Kennzeichnungssystem erläutert wird, werden besser auf die Verbraucher abgestimmt sein, wenn sie auf nationaler Ebene entworfen werden. Deshalb wird vorgeschlagen, eine Richtlinie zu verabschieden, die von den Mitgliedstaaten in nationales Recht umzusetzen ist.

Der Vorschlag folgt dem „Mehrstufen-Konzept“, wonach die Annahme der grundlegenden Bestimmungen der Richtlinie im Mitentscheidungsverfahren erfolgt, während die technischen Spezifikationen und die Anpassung an den technischen Fortschritt gemäß dem in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle angenommen werden.

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

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

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

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

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

**Text von Bedeutung für den EWR**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

auf Vorschlag der Kommission<sup>19</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>20</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>21</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag<sup>22</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Wie in der Mitteilung der Kommission zur Ökologisierung des Verkehrs<sup>23</sup> hervorgehoben wurde, ist nachhaltige Mobilität angesichts des Klimawandels und der Notwendigkeit zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit Europas für die Gemeinschaft eine große Herausforderung.
- (2) In der Mitteilung der Kommission „Aktionsplan für Energieeffizienz: Das Potenzial ausschöpfen“<sup>24</sup> wurde aufgezeigt, dass der Gesamtenergieverbrauch durch eine Reihe gezielter Maßnahmen, darunter die Kennzeichnung von Reifen, bis zum Jahr 2020 um 20 % gesenkt werden kann.
- (3) 20 % bis 30 % des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen entfallen – vorwiegend aufgrund des Rollwiderstands – auf die Reifen. Eine Verringerung des Rollwiderstands von Reifen kann daher einen erheblichen Beitrag zur Energieeffizienz im Straßenverkehr und damit zur Verringerung der Schadstoffemissionen beigetragen.

---

<sup>19</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>20</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>21</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>22</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>23</sup> KOM(2008) 433.

<sup>24</sup> KOM(2006) 545.

- (4) Für Reifen sind eine Reihe von Parametern charakteristisch, die in Wechselbeziehung zueinander stehen. Verbesserungen in Bezug auf einen Parameter, etwa den Rollwiderstand, können sich nachteilig auf andere Parameter wie die Nasshaftung auswirken, während die Verbesserung der Nasshaftung wiederum höhere Rollgeräuschemissionen zur Folge haben kann. Reifenhersteller sollten zur Optimierung sämtlicher Parameter angehalten werden.
- (5) Kraftstoffeffiziente Reifen sind kosteneffizient, weil die Kraftstoffeinsparungen den aus höheren Herstellungskosten resultierenden Unterschied im Anschaffungspreis mehr als aufwiegen.
- (6) In der [Verordnung (EG) Nr. .../... für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit]<sup>25</sup> werden Mindestanforderungen an die Rollwiderstandseigenschaften von Reifen festgelegt. Die durch den Rollwiderstand von Reifen bedingten Energieverluste können durch technologische Entwicklungen weit über das durch diese Mindestanforderungen erreichte Maß hinaus reduziert werden. Zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Straßenverkehrs ist es deshalb zweckmäßig, Vorschriften zu erlassen, die durch Bereitstellung harmonisierter Informationen zu diesem Parameter darauf hinwirken, die Endnutzer zum Kauf kraftstoffeffizienterer Reifen zu bewegen.
- (7) Verkehrslärm ist eine erhebliche Umweltbelastung mit gesundheitsschädigender Wirkung. In der [Verordnung (EG) Nr. .../... für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit] werden Mindestanforderungen an das externe Rollgeräusch von Reifen festgelegt. Das externe Rollgeräusch kann durch technologische Entwicklungen weit über das durch diese Mindestanforderungen erreichte Maß hinaus reduziert werden. Zur Verringerung des Verkehrslärms ist es deshalb zweckmäßig, Vorschriften zu erlassen, die durch Bereitstellung harmonisierter Informationen zu diesem Parameter darauf hinwirken, die Endnutzer zum Kauf von Reifen mit geringen externen Rollgeräuschemissionen zu bewegen.
- (8) Die Bereitstellung harmonisierter Informationen zum externen Rollgeräusch von Reifen würden auch die Durchführung von Maßnahmen zur Bekämpfung des Verkehrslärms fördern und im Sinne der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm<sup>26</sup> einen Beitrag zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit für den Anteil von Reifen am Verkehrslärm leisten.
- (9) In der [Verordnung (EG) Nr. .../... für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit] werden Mindestanforderungen an die Nasshaftungseigenschaften von Reifen festgelegt. Die Nasshaftung kann durch technologische Entwicklungen weit über das durch diese Mindestanforderungen erreichte Maß hinaus verbessert werden, wodurch sich der Bremsweg bei Nässe verkürzt. Zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr ist es deshalb zweckmäßig, Vorschriften zu erlassen, die durch Bereitstellung harmonisierter

---

<sup>25</sup> Vorschlag KOM(2008) 316, derzeit im Annahmeverfahren, ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>26</sup> ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12.

Informationen zu diesem Parameter darauf hinwirken, die Endnutzer zum Kauf von Reifen mit besseren Nasshaftungseigenschaften zu bewegen.

- (10) Andere Reifenparameter wie Aquaplaning oder Kurvenverhalten berühren ebenfalls die Verkehrssicherheit. Derzeit bestehen allerdings noch keine harmonisierten Testmethoden für diese Parameter. Deshalb sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, erforderlichenfalls später Vorschriften in Bezug auf harmonisierte Verbraucherinformationen zu diesen Reifenparametern zu erlassen.
- (11) Die Bereitstellung von Informationen zu Reifenparametern in Form einer Standardkennzeichnung wird wahrscheinlich die Kaufentscheidungen der Endnutzer zu Gunsten von Reifen beeinflussen, die sicherer, geräuschärmer und kraftstoffeffizienter sind. Dies wiederum dürfte für die Reifenhersteller ein Anreiz sein, die betreffenden Reifenparameter zu optimieren, was den Weg zu nachhaltigeren Verbrauchs- und Produktionsmustern ebnen würde.
- (12) Eine Vielfalt von nationalen Regeln für die Reifenkennzeichnung würde den innergemeinschaftlichen Handel behindern und den Reifenherstellern höheren Verwaltungsaufwand und höhere Prüfkosten verursachen.
- (13) Als Reifenersatz verkaufte Reifen machen 78 % des Reifenmarktes aus. Deshalb ist es angebracht, die Endnutzer über die Parameter sowohl von Reifenersatz als auch der Originalbereifung neuer Fahrzeuge zu informieren.
- (14) Die Verbraucher, darunter Fuhrparkmanager und Transportunternehmen, können die Parameter unterschiedlicher Reifenmarken in Ermangelung einer Kennzeichnung und einer harmonisierten Prüfregelung nicht ohne Weiteres vergleichen und benötigen mehr Informationen zur Kraftstoffeffizienz und anderen Reifenparametern. Daher ist es angemessen, Reifen der Klassen C1, C2 und C3 in den Geltungsbereich der Richtlinie einzubeziehen.
- (15) Die Energieeffizienzkenzeichnung, wonach Haushaltsgeräte gemäß der Richtlinie 92/75/EWG des Rates über die Angabe des Verbrauchs an Energie und anderen Ressourcen durch Haushaltsgeräte mittels einheitlicher Etiketten und Produktinformationen<sup>27</sup> auf einer Skala von „A“ bis „G“ eingestuft werden, ist den Verbrauchern gut bekannt und hat sich bei der Förderung effizienterer Geräte bewährt. Die Kennzeichnung der Kraftstoffeffizienz von Reifen sollte der gleichen Konzeption folgen.
- (16) Eine in den Verkaufsstellen und in technischem Werbematerial sichtbare Kennzeichnung von Reifen würde gewährleisten, dass sowohl Händler als auch potentielle Endnutzer einheitliche Informationen zur Kraftstoffeffizienz, zu den Nasshaftungseigenschaften und zum externen Rollgeräusch von Reifen erhalten.
- (17) Manche Endnutzer treffen ihre Wahl bereits vor der Ankunft in der Verkaufsstelle oder kaufen Reifen im Versandhandel. Um zu gewährleisten, dass auch diese Endnutzer ihre Kaufentscheidung sachkundig auf der Grundlage einheitlicher Informationen zur Kraftstoffeffizienz, zu den Nasshaftungseigenschaften und zum externen Rollgeräusch von Reifen treffen können, sollten die Kennzeichnungen auf

---

<sup>27</sup> ABl. L 297 vom 13.10.1992, S. 16.

jeglichem technischen Werbematerial erscheinen, auch wenn dieses im Internet veröffentlicht wird.

- (18) Informationen sollten gemäß den harmonisierten Prüfmethode n bereitgestellt werden, die in der [Verordnung (EG) Nr. .../... für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit] festgelegt sind, um den Endnutzern einen Vergleich verschiedener Reifen zu ermöglichen und die den Herstellern bei den Prüfungen entstehenden Kosten zu begrenzen.
- (19) Soweit die Mitgliedstaaten Anreize zu Gunsten kraftstoffeffizienter Reifen setzen, sollten Mindestklassen für die Kraftstoffeffizienz festgelegt werden, um eine Zersplitterung des Binnenmarktes zu vermeiden. Derartige Anreize könnten eine staatliche Beihilfe darstellen. Diese Richtlinie greift dem Ergebnis etwaiger diesbezüglicher Verfahren über staatliche Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des Vertrags nicht vor.
- (20) Die Vorschriften zur Kennzeichnung durch die Hersteller, Lieferanten und Händler müssen eingehalten werden, damit deren Ziele erreicht werden können. Deshalb sollten die Mitgliedstaaten die Einhaltung dieser Vorschriften durch Marktaufsicht und regelmäßige nachträgliche Kontrollen überwachen.
- (21) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse<sup>28</sup> beschlossen werden.
- (22) Insbesondere sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Anforderungen in Bezug auf die Klassifizierung von Reifen der Klassen C2 und C3 hinsichtlich ihrer Nasshaftungseigenschaften sowie Anforderungen an andere wesentliche Reifenparameter als Kraftstoffeffizienz, Nasshaftung und externes Rollgeräusch festzulegen und die Anhänge an den technischen Fortschritt anzupassen. Da es sich hier um Maßnahmen allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Hinzufügung bewirken, müssen diese Maßnahmen gemäß dem in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen werden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

### *Artikel 1* *Ziel und Gegenstand*

Ziel dieser Richtlinie ist die Steigerung der Kraftstoffeffizienz im Straßenverkehr durch die Förderung kraftstoffeffizienter Reifen.

Mit dieser Richtlinie wird ein Rahmen für die Bereitstellung von Informationen zu Reifenparametern durch ein Kennzeichnungssystem geschaffen.

---

<sup>28</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

## *Artikel 2* *Geltungsbereich*

1. Diese Verordnung gilt für Reifen der Klassen C1, C2 und C3.
2. Abweichend von Absatz 1 gilt diese Verordnung nicht für
  - a) runderneuerte Reifen,
  - b) Geländereifen für den gewerblichen Einsatz,
  - c) Reifen, die ausschließlich für die Montage an Fahrzeugen ausgelegt sind, deren Erstzulassung vor dem 1. Oktober 1990 erfolgte,
  - d) Notreifen des Typs T,
  - e) Reifen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von weniger als 80 km/h,
  - f) Reifen für Felgen mit einem Nenndurchmesser  $\leq 254$  mm oder  $\geq 635$  mm,
  - g) Reifen mit Zusatzeinrichtungen zur Verbesserung der Traktion, z. B. Spikereifen.

## *Artikel 3* *Begriffsbestimmungen*

Für diese Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „Reifen der Klassen C1, C2 und C3“: die in Artikel 8 der [Verordnung (EG) Nr. .../... für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit]<sup>29</sup> definierten Reifen.
- (2) „Notreifen des Typs T“: ein Notreifen, der für den Betrieb mit höheren Drücken als den für Standardreifen und verstärkte Reifen festgelegten Drücken ausgelegt ist;
- (3) „Verkaufsstelle“: ein Ort, an dem Reifen ausgestellt, gelagert oder zum Kauf angeboten werden; dies schließt die Räumlichkeiten von Fahrzeughändlern ein, in denen unmontierte Reifen ausgestellt werden;
- (4) „technisches Werbematerial“: jegliches an die Endnutzer oder Händler gerichtete gedruckte oder elektronische Material zur Werbung für Reifen oder Fahrzeuge, in dem die spezifischen Parameter eines Reifens beschrieben werden; die schließt technische Handbücher, Broschüren, Marketing im Internet, Faltblätter und Kataloge ein;

---

<sup>29</sup> [ANMERKUNG: Bei der aktuellen Reifenklassifizierung des Verordnungsvorschlags KOM(2008) 316 wurden leichte Nutzfahrzeuge (N1) nicht berücksichtigt. Auf Ebene des Rates besteht eine Einigung in Bezug auf die Überarbeitung der in Artikel 8 des Dokuments KOM(2008) 316 vorgeschlagenen Begriffsbestimmung mit dem Ziel der Einbeziehung der Reifen für Fahrzeuge der Klasse N1; die Einigung wird spätestens im Oktober vor der Annahme dieses Vorschlags für eine Richtlinie zur Reifenkennzeichnung erzielt. Dieser Hinweis dient lediglich zur Information und ist bei Annahme zu streichen.]



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

#### **Artikel 4** **Verantwortlichkeiten von Reifenlieferanten**

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

- (1) Die Lieferanten gewährleisten, dass die an Händler oder Endnutzer gelieferten Reifen der Klassen C1 und C2 auf der Lauffläche einen Aufkleber mit einer Kennzeichnung der Kraftstoffeffizienzklasse gemäß Anhang I Teil A und dem Messwert für das externe Rollgeräusch gemäß Anhang I Teil C tragen; auf Reifen der Klasse C1 ist daneben die Nasshaftungsklasse gemäß Anhang I Teil B anzugeben.
- (2) Das Format des Aufklebers nach Absatz 1 muss den Vorgaben in Anhang II entsprechen.
- (3) Die Lieferanten geben die Kraftstoffeffizienzklasse, die Nasshaftungsklasse und den Messwert für das externe Rollgeräusch in technischem Werbematerial gemäß Anhang I in der in Anhang III genannten Reihenfolge an.
- (4) Die Lieferanten halten technische Unterlagen für die Behörden der Mitgliedstaaten auf Antrag über eine Zeitspanne von fünf Jahren nach der Bereitstellung des letzten

Reifens eines bestimmten Reifentyps auf dem Markt bereit. Die technischen Unterlagen müssen ausreichend detailliert sein, um den Behörden eine Überprüfung der Richtigkeit der Angaben zu Kraftstoffeffizienz, Nasshaftung und externem Rollgeräusch auf der Kennzeichnung zu erlauben.

#### **Artikel 5** **Verantwortlichkeiten von Reifenhändlern**

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

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

#### **Artikel 6** **Verantwortlichkeiten von Kraftfahrzeuglieferanten und -händlern**

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

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

Verkauf Informationen zur Kraftstoffeffizienz- und Nasshaftungsklasse sowie zum Messwert für das externe Rollgeräusch der betreffenden Reifentypen bereit.

### ***Artikel 7*** ***Harmonisierte Prüfmethoden***

Die gemäß den Artikeln 4, 5 und 6 erforderlichen Informationen zur Kraftstoffeffizienz- und Nasshaftungsklasse sowie zum Messwert für das externe Rollgeräusch sind nach den in Anhang 1 genannten harmonisierten Prüfmethoden zu ermitteln.

### ***Artikel 8*** ***Prüfverfahren***

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

### ***Artikel 9*** ***Binnenmarkt***

1. Die Mitgliedstaaten dürfen die Bereitstellung von Reifen auf dem Markt aufgrund von unter diese Richtlinie fallenden Produktinformationen weder untersagen noch beschränken, wenn die Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie eingehalten werden.
2. Bis zum Beweis des Gegenteils gehen die Mitgliedstaaten davon aus, dass Kennzeichnungen und Produktinformationen mit den Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie übereinstimmen. Sie können von den Lieferanten die Bereitstellung technischer Unterlagen verlangen, um die Richtigkeit der angegebenen Werte zu prüfen.

### ***Artikel 10*** ***Anreize***

Die Mitgliedstaaten geben keine Anreize in Bezug auf Reifen unterhalb der Kraftstoffeffizienzklasse C im Sinne von Anhang I Teil A.

### ***Artikel 11*** ***Änderung und Anpassung an den technischen Fortschritt***

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

- (1) Einführung von Anforderungen in Bezug auf die Klassifizierung von Reifen der Klassen C2 und C3 hinsichtlich ihrer Nasshaftungseigenschaften, falls geeignete harmonisierte Prüfmethode verfügbar sind;
- (2) Einführung von Anforderungen in Bezug auf andere wesentliche Parameter, sofern diese Parameter umwelt-, gesundheits- oder sicherheitsrelevant sind, falls geeignete harmonisierte Prüfmethode verfügbar und diese Anforderungen kosteneffizient sind;
- (3) Anpassung der Anhänge I bis IV an den technischen Fortschritt.

### ***Artikel 12*** ***Sanktionen***

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

### ***Artikel 13*** ***Ausschuss***

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

### ***Artikel 14*** ***Überprüfung***

Die Kommission prüft spätestens fünf Jahre nach dem Zeitpunkt des Beginns der Anwendung dieser Richtlinie die Notwendigkeit zur Änderung der in Anhang I festgelegten Kraftstoffeffizienz- und Nasshaftungsklassen.

### ***Artikel 15*** ***Umsetzung***

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am 1. November 2011 die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Tabelle der Entsprechungen zwischen den Rechtsvorschriften und dieser Richtlinie bei.

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

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

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

### *Artikel 16*

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

### *Artikel 17*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

**ANHANG I**  
**Abstufung von Reifenparametern**

**Teil A: Kraftstoffeffizienzklassen**

Die Kraftstoffeffizienzklasse ist auf der Grundlage des Rollwiderstandsbeiwerts (*CR*) nach der unten aufgeführten Skala von A bis G zu ermitteln und gemäß der [UN/ECE-Regelung ..., *Fundstelle im Amtsblatt vor endgültiger Verabschiedung der Richtlinie einzufügen*] zu messen.

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

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

## Teil B: Nasshaftungsklassen

Die Nasshaftungsklassen von Reifen der Klasse C1 sind auf der Grundlage des in der nachfolgenden Skala von A bis G angegebenen Nasshaftungskennwerts ( $G$ ) zu ermitteln, der gemäß der Regelung Nr. 117 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) „Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Reifen hinsichtlich der Rollgeräuschemissionen und der Haftung auf nassen Oberflächen“<sup>30</sup> zu messen ist.

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

## Teil C: Externes Rollgeräusch

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

---

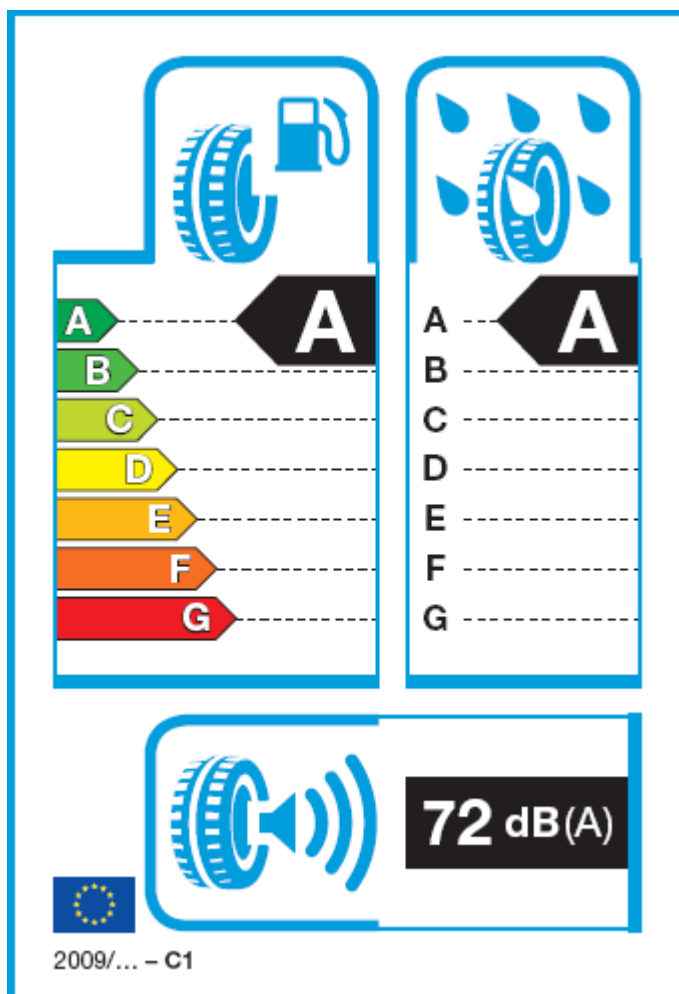
<sup>30</sup> ABl. L 231 vom 29.8.2008, S. 19.

## Anhang II: Format der Kennzeichnung

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

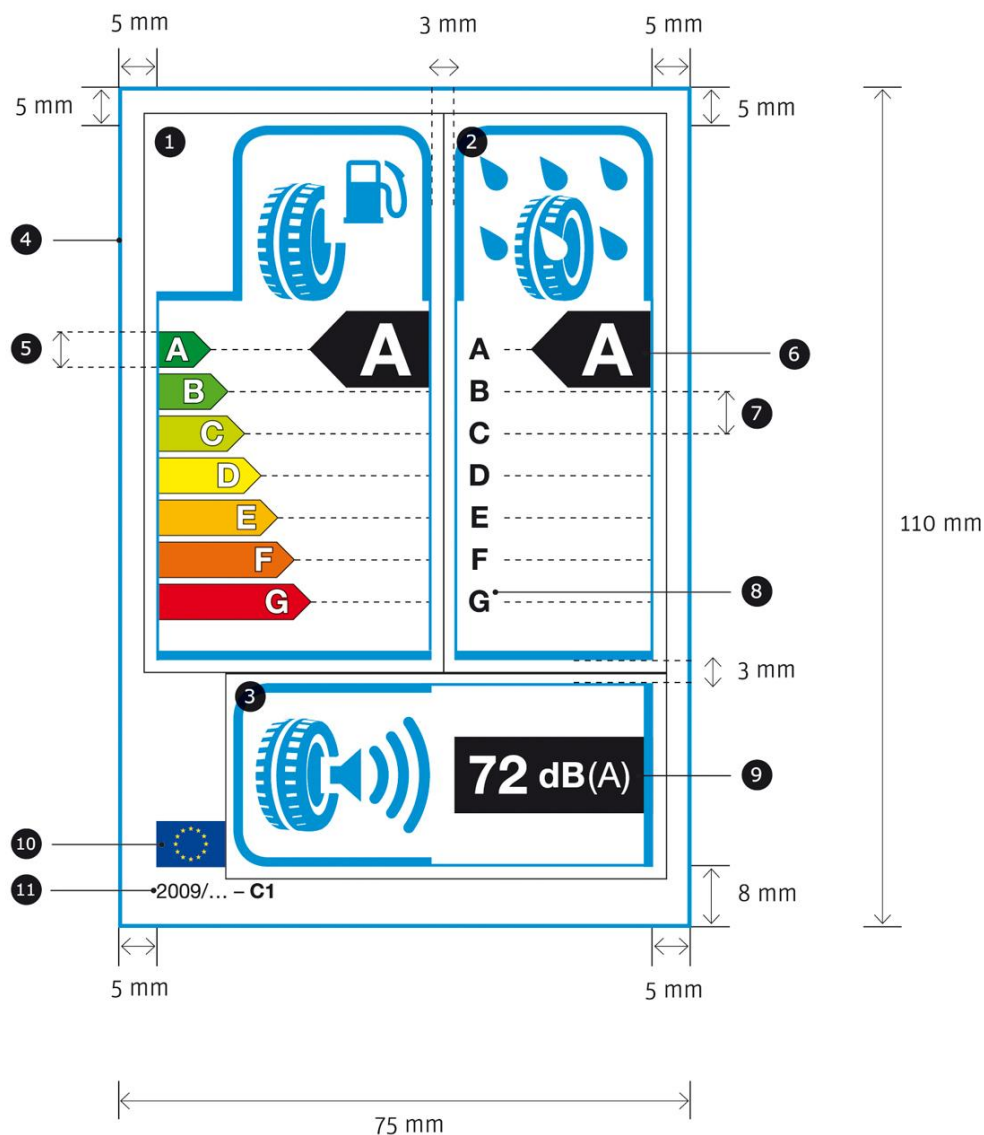
### 1. Gestaltung des Kennzeichens

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





1.2 Spezifikationen für das Kennzeichen:



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

1.4 Das Kennzeichen muss folgenden Vorgaben entsprechen:

- a) Farbliche Gestaltung: CMYK – Cyan, Magenta, Gelb, Schwarz – nach folgendem Muster: 00-70-X-00: 0 % Cyan, 70 % Magenta, 100 % Gelb, 0 % Schwarz.
- b) Die nachfolgend aufgeführten Ziffern beziehen sich auf die Legenden in Abschnitt 1.2.

① *Kraftstoffeffizienz*

Piktogramm gemäß Muster. Breite: 19,5 mm, Höhe: 18,5 mm – Strich des Piktogrammrahmens: 3,5 pt, Breite: 26 mm, Höhe: 23 mm – Strich des

Rahmens der Klassifizierung: 1 pt – Strich des Rahmenabschlusses: 3,5 pt, Breite: 36 mm – Farbe: X-10-00-05.

② *Nasshaftung*

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

③ *Externes Rollgeräusch*

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

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

⑤ *Skala A-G*

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

- A: X-00-X-00;
- B: 70-00-X-00;
- C: 30-00-X-00;
- D: 00-00-X-00;
- E: 00-30-X-00;
- F: 00-70-X-00;
- G: 00-X-X-00.

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

⑥ *Klassifizierung*

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

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

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

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

⑨ *Rollgeräuschwert*:

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

- *Text*: Helvetica fett 20 pt, 100 % weiß;
- *Text für Einheit*: Helvetica fett normal für '(A)' 13 pt, 100 % weiß.

⑩ *EU-Logo*: Breite: 9 mm, Höhe: 6 mm.

⑪ *Verweis auf Richtlinie*: Helvetica normal 7,5 pt, 100 % schwarz.

*Angabe der Reifenklasse*: Helvetica fett 7,5 pt, 100 % schwarz.

c) Der Hintergrund muss weiß sein.

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

## **2. Markenfeld**

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

**Anhang III**  
**Angaben in technischem Werbematerial**

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

#### **Anhang IV: Prüfverfahren**

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

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