

## Commission working document for stakeholders consultation on tyre labelling

May 25, 2008

*Q1: Do you agree that a grading on rolling resistance, for C1/C2 and C3 tyres, being made available to end users and retailers, would be effective in fostering market transformation towards LRRT? What conditions would need to be met (e.g. simplicity of markings, transparency of data)?*

**Die Kennzeichnung (Klassen) sollte einfach und nur für C1-/C2-Reifen vorgesehen werden. Gleichzeitig sollte der Verbraucher darüber informiert werden, ob mit LRRT Nachteile im Nassgriff verbunden sind (Einteilung in Klassen analog RR).**

*Q2: Is there a need to adopt different grading schemes on rolling resistance for winter (M+S) and summer tyres (assuming that suitable criteria to distinguish the two categories can be agreed)?*

**Die Frage kann noch nicht abschließend beantwortet werden.**

*Q3: Are you in favour of a grading of both rolling resistance and wet grip for C1 and C2 tyres? If not, why?*

**Ja (siehe Q1)**

*Q4: Should a grading on wet grip also include C3 tyres?*

**Nein, da die Anforderungen von der Fahrzeugauslegung und der Fahrzeugachse (Antriebs- oder Freilaufachse) abhängig sind und außerdem ein ISO-Versuchverfahren nicht existiert.**

**Im Gegensatz zum Pkw-Markt sind Käufer von C3 Reifen sehr gut über deren Leistungsfähigkeit informiert, da z.B. Rollwiderstand, Laufleistung und Runderneuerungsfähigkeit die Wirtschaftlichkeit des Fuhrparks im hohen Maße beeinflussen.**

*Q5: Is the display of the measured noise value in a labelling scheme technically feasible and understandable for consumers? Do you think that it would have any significant effect on the market below the limit values set for rolling noise?*

**Die Kennzeichnung mit den gemessenen Geräuschwerten hätte keinen Effekt im Markt und würde aus folgenden Gründen zu Fehlinterpretationen führen:**

- **ISO-Versuchsstrecken variieren bis zu 5 dB(A). Dies hat eine Studie von M+P gezeigt. Damit ist ein direkter Vergleich von Messwerten nicht möglich.**
- **Die vorgeschlagenen Grenzwerte sind mit 71 dB(A) für Reifen der Klasse C1a sehr niedrig. Zum Vergleich: mit einem profillosen Reifen erreicht man 68 dB(A). Damit verbleibt eine Spanne von 3 dB(A). Berücksichtigt man den Einfluss der ISO Versuchsstrecke, so macht eine Kennzeichnung mit dem gemessenen Wert keinen Sinn.**

- Es besteht nur eine schwache Korrelation zwischen Innen- und Außengeräusch. Der Verbraucher könnte aufgrund der Kennzeichnung den Schluss ziehen, dass ein niedriger Wert gleichzeitig einen geringen Innengeräuschpegel bewirkt. Diese Annahme ist aber nicht richtig.
- Probleme mit der Fahrzeugindustrie und mit den Typprüfbehörden sind zu erwarten, da wegen der Streuung der ISO-Geräuschmessstrecken bei Nachmessungen mit Abweichungen im Vergleich zu den gekennzeichneten Werten zu rechnen ist.

**Eine Kennzeichnung in der vorgeschlagenen Form wird deshalb abgelehnt.**

*Q6: Do you consider that some of the issues raised in the preceding questions should be considered for retreaded tyres?*

**Durch die Vielfalt der Karkassen und Laufstreifen, die bei der Runderneuerung verwendet werden, ist eine Zertifizierung der Nassbremsfähigkeit sehr schwierig, da Karkasse und Laufstreifen nicht unabhängig voneinander bewertet werden können. Die Anwendung auf runderneuerte Reifen wird daher abgelehnt.**

*Q7: Do you think that a grading scheme could be used by car manufacturers to offer better performing tyres to their consumers? Do you think that car manufacturers can take advantage in their marketing strategy from a tyre labelling scheme?*

**Reifen für die Erstausrüstung müssen die Vorgaben der Fahrzeughersteller einhalten. Eine Einteilung in Klassen würde für sie keinen zusätzlichen Vorteil bringen, da sie über die Leistungsfähigkeit der von ihnen eingesetzten Reifen sehr gut informiert sind.**

*Q8: Should the grading of OE tyres (tyres originally fitted to new vehicles) be made available on catalogues and advertising tools on cars?*

**Die Frage richtet sich an die Fahrzeughersteller.**

*Q9: What will be the likely impact of the worst tyre principle defined for emissions measurement, on average rolling resistance of OE tyres? Is there a need to encourage car manufacturers to offer tyres with improved rolling resistance compared with the 'worst case' tyre used for the mandatory tyre-approval measurement?*

**Die Frage richtet sich an die Fahrzeughersteller.**

*Q10: How do you suggest the information on tyres should be provided (how, to whom and when)?*

**Die Information sollte über das Internet und beim Verkauf der Reifen erfolgen. Gesetzliche Auflagen für einen Aufkleber werden abgelehnt.**

*Q11: What should be the role of the retailers*

**Reifenhändler sollten die Angaben der Reifenhersteller 1 zu 1 an den Kunden weitergeben.**

*Q12: Do you think that the labelling scheme should be associated with other types of measures designed to accelerate the market take up of LRRT (e.g. specific criteria or guidelines for public procurement of replacement tyres, fiscal incentives...)?*

**Es ist fraglich, ob sich damit die beabsichtigte Wirkung erzielen lässt und welcher Aufwand mit solchen Maßnahmen verbunden ist.**