

Gesetzliche Grundlage für zulässige Bereifungen an Kraftfahrzeugen

Bonn, im Oktober 2005

Auf der Grundlage der EU-Richtlinie 92/23/EWG dürfen die Mitgliedsstaaten den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Benutzung eines Fahrzeuges nicht aufgrund der Reifen versagen oder verbieten, wenn diese mit dem EG-Typengenehmigungszeichen (der E/ECE-Kennzeichnung, die ab Herstellungsdatum 01. Oktober 1998 für Motorrad-, Pkw- und Lkw-Neureifen verbindlich ist) versehen und nach den Vorschriften von Anhang IV o.g. Richtlinie montiert sind.

Das bedeutet:

- **EU-Richtlinie 92/23/EWG Anhang IV Nr. 3.3.1 und 3.3.1.1**

Die maximale Tragfähigkeit jedes Reifens, der an einem Fahrzeug montiert wird, muss im Fall eines Fahrzeuges, an dem Reifen des gleichen Typs in Einzelanordnung montiert sind, für die Achse mit der höchsten Belastung mindestens der Hälfte der vom Fahrzeughersteller angegebenen Achslast (Ziffer 16 Fahrzeugschein alt, Ziffer 7.1 – 7.3 Zulassungsbescheinigung Teil 1 neu) entsprechen

und

- **EU-Richtlinie 92/23/EWG Anhang IV Nr. 3.4.1**

jeder Reifen, mit dem ein Fahrzeug ausgerüstet ist, muss ein Geschwindigkeitskategorie-symbol aufweisen, das der vom Fahrzeughersteller angegebenen bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges (Ziffer 6 Fahrzeugschein alt, Ziffer T Zulassungsbescheinigung Teil I neu, plus TÜV-Toleranz von 9 km/h) oder der jeweiligen Belastungs-/ Geschwindigkeitskombination entspricht.

Die Umsetzung der Richtlinie 92/23/EWG vom 31.03.1992 in nationales Recht in Deutschland erfolgte bereits mit der 26. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 12.08.1997 (BGBl I S. 2051)!

- **Das bedeutet zusammengefasst, dass Bereifungen an Kraftfahrzeugen, die den o.g. Punkten entsprechen genauso zulässig sind, wie die durch den Automobilhersteller freigegebenen Bereifungen (Eintragungen im Fahrzeugschein oder den COC-Papieren) – auch wenn sie sich von diesen unterscheiden – und es bedarf keiner Änderung/Ergänzung der Fahrzeugpapiere dazu!**

Auf die Schwerpunkte/Hauptinhalte dieser einheitlichen Interpretation der EU-Richtlinie 92/23/EWG wird im Anhang zu diesem Schreiben nochmals verwiesen.

Bundesverband Reifenhandel
und Vulkaniseur-Handwerk e.V.


Hans-Jürgen Drechsler
Geschäftsführer

Anhang

Bundesverband Reifenhandel
und Vulkaniseur-Handwerk e.V.
Franz-Lohe-Straße 19
53129 Bonn
Tel.: 0228/2899470 • Fax 2899477
www.bundesverband-reifenhandel.de
E-Mail: info@bundesverband-reifenhandel.de

Bankverbindung:
Städtsparkasse Köln
Konto-Nr. 9752627
BLZ 37050198

Anhang zu BRV-Schreiben vom Oktober 2005 – Gesetzliche Grundlage für zulässige Bereifungen an Kraftfahrzeugen

Zum Tragfähigkeitsindex:

Achtung bei einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges (plus 9 km/h TÜV-Toleranz) von über 210 km/h – hier sind ggf. die folgenden Tragfähigkeitsabschläge zu berücksichtigen:

➤Reifentragfähigkeit (Abschläge)

- V -Reifen 100% bei 210 km/h, linear abfallend bis 91% bei 240 km/h
- W-Reifen 100% bei 240 km/h, linear abfallend bis 85% bei 270 km/h
- Y-Reifen 100% bei 270 km/h, linear abfallend bis 85% bei 300 km/h
- ZR-Reifen 100% bei 240 km/h, bis 270 km/h linearer Abschlag von 5% für + 10 km/h, über 270 km/h Hersteller befragen bzw. generell zur Tragfähigkeit !

Erfüllt die Bereifung die Forderungen zur Tragfähigkeit nach EU-Richtlinie 92/23/EWG Anhang IV Nr. 3.3.1 und 3.3.1.1- hier insbesondere im Transporterbereich – ist sie auch zulässig, wenn sie hinsichtlich der Zusatzkennzeichnung , „Reinforced/-XL“, „C“ und „CP“ nicht dem entsprechenden Eintrag in den Fahrzeugpapieren entspricht!

Zu beachten ist hier aber, dass Pkw-Reifen, Reinforced-Reifen, XL-Reifen, C-Reifen und CP-Reifen einen jeweils unterschiedlichen Basisluftdruck und damit ggf. unterschiedliche Tabellenluftdrücke haben, die dann zu berücksichtigen sind (siehe Tabellen der betreffenden Reifenhersteller, der entsprechenden wdk-Leitlinien , im ETRTO-Handbuch oder "Luftdruckrechner" der Reifenhersteller)!

Zur Mischbereifung:

Erinnert sei an dieser Stelle nochmals ausdrücklich, dass Mischbereifung von Reifen unterschiedlicher Bauart nach wie vor unzulässig ist. D.h. nicht nur Diagonal- und Radialreifen, sondern auch Pkw-Reifen (nach ECE-R 30, einschließlich Reinforced/XL) und Lkw-Reifen (nach ECE-R 54, einschließlich Lkw-Reifen/C- und CP-Reifen). Unabhängig davon empfehlen die wdk-Reifenhersteller und der BRV nach wie vor grundsätzlich an allen 4 Radpositionen Reifen der gleichen Bauart, des gleichen Herstellers und der gleichen Profilausführung zu montieren, mindestens achsweise und wenn achsweise, dann wie folgt:

- | | | |
|------------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| • "reine" Pkw-Reifen | -C-Reifen | -nicht zulässig! |
| • "reine" Pkw-Reifen | -CP-Reifen | -nicht zulässig |
| • Reinforced/XL-Reifen | -C-Reifen | -nicht zulässig! |
| • Reinforced/XL-Reifen | -CP-Reifen | -nicht zulässig! |
| • C-Reifen | -CP-Reifen | -wenn, möglichst nur achsweise!*) |
| • "reine" Pkw-Reifen | -Reinforced/XL-Reifen | -wenn, möglichst nur achsweise!*) |

*) An dieser Stelle nochmals der Hinweis auf die unterschiedlichen Basisluftdrücke, siehe oben.

Zum Geschwindigkeitsindex:

Die durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit berechnet sich wie folgt:

$V_{max} = (\text{Höchstgeschwindigkeit nach Ziffer 6 Fahrzeugschein alt, Ziffer T Zulassungsbescheinigung Teil I neu, plus 6,5 km/h}) + (0,01 \times \text{Höchstgeschwindigkeit nach Ziffer 6 Fahrzeugschein alt, Ziffer T Zulassungsbescheinigung Teil I neu}) - \text{Faustregel plus 9 km/h.}$

Allgemeines:

Angaben zu Reifenfabrikaten und/oder zu "nur Sommerreifen" und/oder "nur Winterreifen" in den Fahrzeugpapieren haben „nur“ Empfehlungscharakter. Zu Motorradreifen gilt selbstverständlich in diesem Zusammenhang nach wie vor, dass zwar auch hier die Reifenfabrikatsbindung formal aufgehoben ist, aber mit der Ausnahme, dass bei Montage anderer als in den Fahrzeugpapieren eingetragener Fabrikate, eine Herstellerbescheinigung/Freigabe des betreffenden Reifen- oder Fahrzeugherstellers einzuholen und dem Fahrzeughalter/-führer auszuhändigen ist, die dieser dann auf Verlangen vorzuzeigen hat (eine Änderung der Fahrzeugpapiere ist nicht notwendig). Übrigens gilt für Motorradreifen auch nicht der Punkt Zulässige Achslasten/Loadindex, da im Fahrzeugschein von Motorrädern keine Achslasten angegeben sind, was allerdings im Zusammenhang mit der Notwendigkeit der Herstellerbescheinigung/Freigabe vernachlässigbar ist.

Generelles:

Grundsätzlich wird niemand daran gehindert, trotzdem in erster Linie die vom Fahrzeughersteller freigegebenen Reifendimensionen hinsichtlich des Speed- und/oder Loadindexes, hier insbesondere im Transporterbereich (hohe Auslastung, hohe Geschwindigkeiten im Zusammenhang mit oft zu niedrigem Luftdruck), zu montieren!