



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 23. Mai 2018
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2018/0148 (COD)

9185/18
ADD 2

ENER 150
ENV 316
TRANS 218
CONSOM 150
CODEC 825

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: SWD(2018) 188 final

Betr.: ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN
ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG
Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2018) 188 final

Anl.: SWD(2018) 188 final

Brüssel, den 17.5.2018
SWD(2018) 188 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlage zum

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates
über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere
wesentliche Parameter und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009**

{COM(2018) 296 final} - {SEC(2018) 234 final} - {SWD(2018) 189 final}

Zusammenfassung
<p>Folgenabschätzung zur Überarbeitung der Verordnung Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter</p>
A. Handlungsbedarf
Warum? Worum geht es?
<p>Auf den Verkehrssektor entfallen mehr als 30 % des Energieverbrauchs in Europa. Zudem betrug der Anteil des Straßenverkehrs am Gesamttreibhausgasausstoß in der EU 2015 rund 22 %. In ihrer Mitteilung <i>Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität</i> wies die Kommission im Jahr 2016 ferner darauf hin, dass die THG-Emissionen im Verkehrssektor bis 2050 mindestens 60 % unter dem Niveau von 1990 liegen sollten. Im Rahmen des dritten Mobilitätspakets sieht sie daher Initiativen vor, mit denen der THG-Ausstoß von Pkw und Lkw gesenkt, die Straßenverkehrssicherheit verbessert und die Umweltverschmutzung verringert werden soll. Zudem soll es dazu beitragen, die Abhängigkeit der EU von Energieimporten zu verringern.</p> <p>Fahrzeugreifen haben Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch (und damit die THG-Emissionen), die Geräuschemissionen und die Sicherheit. Eine Bestandsaufnahme in Bezug auf die derzeit geltende Verordnung über die Reifenkennzeichnung hat gezeigt, dass ihr Ziel, die ökologische Effizienz im Straßenverkehr durch die Förderung kraftstoffeffizienter und sicherer Reifen mit geringem Rollgeräusch zu erhöhen, nicht ausreichend verwirklicht werden konnte. Dafür gab es mehrere Gründe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die geringe Sichtbarkeit und Bekanntheit der Reifenkennzeichnung in der Öffentlichkeit; • Probleme mit der Einhaltung sowie eine unzureichende Durchsetzung der Vorschriften durch die Mitgliedstaaten und • überholte Leistungsklassen sowie ungenaue und unvollständige Informationen.
Was soll mit dieser Initiative erreicht werden?
<p>Besser informierte Verbraucher, aktualisierte und genauere technische Anforderungen sowie eine bessere Einhaltung und Durchsetzung.</p> <p>Diese Verbesserungen würden die Verbreitung sichererer, geräuschärmerer und energiesparender Reifen unterstützen und die Kraftstoffkosten sowie die THG-Emissionen somit senken.</p>
Was ist der Zusatznutzen von Maßnahmen auf EU-Ebene?
<p>Maßnahmen auf EU-Ebene stellen Folgendes sicher:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dieselben harmonisierten Informationen für die Endnutzer, unabhängig davon, in welchem Mitgliedstaat sie ihre Reifen kaufen, sowie - geringere Kosten für die Lieferanten, die ihre Reifen in der gesamten EU mit derselben Kennzeichnung auf den Markt bringen können. <p>Diese Vorteile fördern letztlich die Wettbewerbsfähigkeit der Reifenindustrie in der EU und erleichtern den Handel mit Reifen innerhalb des Binnenmarktes. Zudem kommen sie aufgrund der geringeren Gesamtkosten und einer größeren Produktauswahl auch den Verbrauchern zugute.</p> <p>Maßnahmen auf EU-Ebene können nur wirksam sein, wenn auch die Marktüberwachung in der gesamten EU einheitlich erfolgt, um den Binnenmarkt zu unterstützen und den Unternehmen Anreize zu bieten, in die Entwicklung, Herstellung und den Vertrieb energieeffizienter Reifen zu investieren.</p>
B. Lösungswege
Welche Rechtsetzungs- und sonstigen Maßnahmen wurden erwogen? Wird eine Option bevorzugt? Warum?
<p>Es wurden vier Optionen betrachtet:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>keine Maßnahmen</u>; 2. <u>nichtlegislative Maßnahmen</u>: Informationskampagnen, gemeinsame Durchsetzungsmaßnahmen und Auftrag zur Überarbeitung der Prüfmethode; 3. <u>Legislativmaßnahmen</u>: Änderung der derzeit geltenden Verordnung und ihrer Anhänge, um den Anwendungsbereich zu erweitern, die Kennzeichnung von Reifen beim Internet-Verkauf zu

- regeln, die Kennzeichnungsklassen anzupassen, neue Parameter zu ergänzen, die Prüfmethode zu verbessern und Reifen in der Produktdatenbank zu registrieren, sowie
4. eine Kombination der Optionen 2 und 3: diese Option wurde bevorzugt. Sie ist mit wesentlich besseren Ergebnissen verbunden, was die Energieeinsparungen und THG-Emissionen, den Marktumsatz, die Beschäftigung, die Kosten für die Reifennutzer/-käufer sowie Sicherheits- und Umweltfragen betrifft.

Wer unterstützt welche Option?
<p>Weder in der Verbraucherumfrage im Rahmen der Überprüfung noch bei der öffentlichen Konsultation wurden die einzelnen Optionen gezielt behandelt. Allerdings ergaben die Erhebungen, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> • nur 41 % der Pkw-Eigentümer die Reifenkennzeichnung kennen, wenngleich 90 % sie für nützlich halten; • 76 % der Befragten der Ansicht sind, dass die Kennzeichnung bei jedem Reifenverkauf angezeigt werden sollte, und • 70 % der Befragten eine Datenbank zur Registrierung befürworten. <p>Der öffentlichen Konsultation zufolge besteht allgemeine Übereinstimmung hinsichtlich der Notwendigkeit, die Kennzeichnung durch Informationskampagnen, eine obligatorische Anwendung beim Online-Verkauf und die Anwendung bei Reifen, die mit neuen Autos verkauft werden, besser bekannt zu machen. Im Interesse des Verbrauchervertrauens sprachen sich die Befragten für eine verstärkte Marktüberwachung und die Einrichtung einer geeigneteren Plattform zur Durchsetzung und Koordinierung behördlicher Tätigkeiten aus.</p>
C. Auswirkungen der bevorzugten Option
Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?
<p>Schätzungen zufolge führt die Option 4 bis 2030 zu folgenden jährlichen Einsparungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kraftstoffeinsparungen von 129 PJ und damit Einsparungen von 7 Mrd. EUR bei den Energiekosten; • Senkung der CO₂-Emissionen um 10 Mio. t; • Netto-Kosteneinsparungen von 2,8 Mrd. EUR für die Verbraucher (Energiekosteneinsparungen abzüglich der zusätzlichen Anschaffungskosten); • Umsatzsteigerung von 9 Mrd. EUR in den Bereichen Produktion, Groß- und Einzelhandel; • Verringerung der Zahl der Toten und Verletzten im Straßenverkehr sowie • Verringerung der mit Geräuschemissionen verbundenen Gesundheitsschäden.
Welche Kosten entstehen bei der bevorzugten Option bzw. den wesentlichen Optionen?
<p>Die Verwaltungs- und Einhaltungskosten dürften sich näherungsweise auf folgende Beträge belaufen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • für die Lieferanten: 127 Mio. EUR pro Jahr; einmalige Kosten von 40 Mio. EUR; • für die Händler: 50 Mio. EUR pro Jahr; einmalige Kosten von 30 Mio. EUR; • für die Mitgliedstaaten: 20 000 EUR pro Jahr; einmalige Kosten von 13 Mio. EUR; sowie • für die Kommission: 0,5-1 Mio. EUR pro Jahr; einmalige Kosten von 2,1 Mio. EUR. <p>Aufgrund der Einhaltungspflicht sollten die Lieferanten und Hersteller diese Kosten an die Verbraucher weiterreichen können, deren Mehrkosten jedoch durch die finanziellen Einsparungen mehr als aufgewogen würden. Es gibt keine anderen nachteiligen Auswirkungen.</p>
Worin bestehen die Auswirkungen auf Unternehmen, KMU und Kleinstunternehmen?
<p>Es gibt in der EU keine KMU, die Reifen herstellen. Für KMU, die Reifen im Einzelhandel verkaufen oder importieren, könnten zusätzliche Kosten entstehen, insbesondere da sie die Kennzeichnung beim Online-Verkauf anzeigen müssen. Allerdings sieht der Vorschlag keine Änderungen des von der derzeitigen Verordnung erfassten Produktbereichs und auch keine Verpflichtung zur Bereitstellung neuer Informationen vor. Daher dürften sich keine erheblichen Durchführungskosten ergeben. Als Endnutzer von Reifen profitieren KMU von den geringeren Lebenszykluskosten der Reifen und der höheren Sicherheit ihrer Beschäftigten.</p>
Wird es nennenswerte Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Behörden geben?
<p>Neben den zwei genannten Folgen ergeben sich keine Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Behörden.</p>
Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben?
<p>Ja, es wird erwartet, dass sich die bevorzugte Option positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit und die Innovationen auf dem EU-Reifenmarkt auswirkt (siehe Abschnitt 6.4 des Berichts über die Folgenabschätzung).</p>

D. Folgemaßnahmen

Wann wird die Maßnahme überprüft?

Einer Bestimmung der Verordnung zufolge soll die Verordnung sechs Jahre nach ihrer Verabschiedung überprüft werden.