



Brüssel, den 4.3.2020  
COM(2020) 83 final

2018/0148 (COD)

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union**

**betreffend den**

**Standpunkt des Rates im Hinblick auf die Annahme einer 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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

## MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

### **Standpunkt des Rates im Hinblick auf die Annahme einer 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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

#### **1. HINTERGRUND**

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2018) 296 final – 2018/0148 COD)	17. Mai 2018
Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses	17. Oktober 2018
Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung	26. März 2019
Übermittlung des geänderten Vorschlags	n. a.
Festlegung des Standpunkts des Rates	25. Februar 2020

#### **2. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION**

Am 17. Mai 2018 hat die Kommission einen 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 angenommen.

Auf den Rollwiderstand der Reifen entfallen 20-30 % des Kraftstoffverbrauchs eines Fahrzeugs. Eine Verringerung des Rollwiderstands würde daher erheblich zur Kraftstoffeffizienz und somit zur Senkung der Treibhausgasemissionen beitragen.

Ziel der Überarbeitung der Verordnung über die Kennzeichnung von Reifen ist es, die Vorschriften für die Bereitstellung von Informationen zu Reifen hinsichtlich der Aspekte Kraftstoffeffizienz, Geräuschemissionen und Sicherheit zu verbessern und sie auf alle Reifen – für Pkw, leichte Nutzfahrzeuge und Lkw – anzuwenden. Neue Vorschriften über die Kennzeichnung von Reifen ermöglichen es den Endnutzern, eine optimale Wahl in Bezug auf Kraftstoffeffizienz und Sicherheit zu treffen und somit Geld zu sparen.

Sobald eine zuverlässige Prüfmethode vorliegt, sollen nach dem Vorschlag künftig auch Informationen über Abrieb und Laufleistung in die Kennzeichnung einbezogen werden, was im Einklang mit der Kunststoffstrategie der Kommission zur Verringerung der Abgabe von Mikroplastik aus Reifen beiträgt. Darüber hinaus ermöglicht es der Vorschlag den Verbraucherinnen und Verbrauchern, möglichst langlebige Reifen zu wählen.

Der Vorschlag sieht folgende Änderungen an der derzeitigen Verordnung vor:

- Verbesserung der Sichtbarkeit der Kennzeichnung (Pflicht zur Anzeige der Kennzeichnung in jeder Verkaufs- und Werbesituation, auch im Internet und im Fernabsatz) und stärkere Sensibilisierung der Verbraucher;
- eine bessere Durchsetzung und Marktüberwachung (Aufnahme der Reifenkennzeichnung in die gemäß der Verordnung (EU) 2017/1369 eingerichtete Produktdatenbank);
- Aktualisierung der Kennzeichnung im Interesse der Bereitstellung bestmöglicher Informationen für die Endnutzer;
- Aufnahme der Eignung von Reifen für Schnee und Eis in die Kennzeichnung;
- visuelle Anpassung der Reifenkennzeichnung an das EU-Energielabel;
- Möglichkeit zur künftigen Einbeziehung von Informationen über den Abrieb (Mikroplastik), die Laufleistung und runderneuerte Reifen in die Kennzeichnung;
- Pflicht der Hersteller, den nationalen Behörden die für die Angabe der Klassen in der Kennzeichnung verwendeten Werte bereitzustellen, um die Zuverlässigkeit der Informationen in der Kennzeichnung zu verbessern.

### 3. BEMERKUNGEN ZUM STANDPUNKT DES RATES

Der Standpunkt des Rates spiegelt die beim informellen Trilog am 13. November 2019 zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat erzielte politische Einigung wider.

Die Kommission begrüßt die Zustimmung des Rates, **runderneuerte Reifen** im Wege von delegierten Rechtsakten – anstelle von Durchführungsrechtsakten – in den Anwendungsbereich der Verordnung einzubeziehen, sobald eine geeignete Prüfmethode vorliegt.

Zudem begrüßt die Kommission die Vereinbarung des Rates, Informationen zu **Laufleistung und Abrieb** im Wege von delegierten Rechtsakten anstelle des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens in die Verordnung einzubeziehen, sobald eine geeignete Prüfmethode vorliegt. Die Kommission ist entschlossen, bei der Entwicklung geeigneter Prüf- und Messmethoden eng mit der Industrie sowie den Aufsichts- oder Normungsorganisationen zusammenzuarbeiten. Sie bedauert, dass der Rat es für erforderlich hält, die Ermächtigung unter den Vorbehalt einer umfassenden Folgenabschätzung und einer ordnungsgemäßen Konsultation zu stellen, die im Rahmen des Verfahrens der Kommission für eine bessere Rechtsetzung ohnehin erforderlich sind.

Hinsichtlich der Neuskalierung der Klassen in der Kennzeichnung bedauert die Kommission, dass der Rat entschieden hat, die derzeitige Abgrenzung der Klassen nicht zu ändern, da sie dies für eine verpasste Gelegenheit hält, Innovationen zu fördern und die Verbraucherinformationen zu verbessern. Zudem bedauert die Kommission, dass der Rat sie nicht ermächtigt hat, die Klassen im Wege delegierter Rechtsakte zu aktualisieren und neu zu skalieren.

Wenngleich die Kommission es begrüßt, dass sich der Rat auf eine „Bereinigung“ der Klassen hinsichtlich der Aspekte Nasshaftung und Rollwiderstand geeinigt hat – durch Abschaffung der Klassen, die seit der Anwendung der Verordnung (EU) 2019/2144 über die allgemeine Sicherheit von Fahrzeugen leer bleiben –, wäre es ihrer Ansicht nach logischer gewesen, auch die Klassen für das Rollgeräusch auf diese Weise zu bereinigen.

Die Kommission begrüßt den Vorschlag, die Verordnung bis zum 1. Juni 2025 zu bewerten, und hält den Standpunkt des Rates für akzeptabel, als Anwendungsbeginn den 1. Mai 2021 vorzusehen.

Die Kommission stimmt dem Standpunkt des Rates zu, dass in der visuellen Werbung die vollständige Kennzeichnung gezeigt werden sollte und dass die Kennzeichnung in der Online-Werbung und beim Online-Verkauf über eine geschachtelte Anzeige bereitgestellt werden könnte; sie bedauert jedoch, dass der Rat keine Vorschriften für die Wirtschaftsteilnehmer festlegen will, wie diese Vorschrift umzusetzen ist.

Hinsichtlich des Rechts der Marktüberwachungsbehörden auf Kostenerstattung durch die Lieferanten begrüßt die Kommission den Vorschlag, den Text an den der Verordnung (EU) 2019/1020 über Marktüberwachung und die Konformität von Produkten anzugleichen, um die Kohärenz der Rechtsvorschriften sicherzustellen.

Darüber hinaus begrüßt die Kommission den Vorschlag, die Gestaltung der Reifenkennzeichnung an die kürzlich veröffentlichten Energielabels<sup>1</sup> anzugleichen, die einen hohen Wiedererkennungswert bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern haben. Zudem begrüßt sie den Standpunkt des Rates, dass die Kennzeichnung durch Piktogramme ergänzt werden sollte, um zu verdeutlichen, ob ein Reifen für „extreme Schneebedingungen“ oder „Eis“ oder beides geeignet ist, was auch im Vorschlag der Kommission vorgesehen war.

#### **4. SCHLUSSFOLGERUNG**

Die Kommission unterstützt die Ergebnisse der interinstitutionellen Verhandlungen, wengleich sie bestimmte Aspekte der in erster Lesung erzielten politischen Einigung des Rates bedauert (nämlich die Bedingungen für die Ermächtigung zur Einbeziehung der Aspekte Abrieb und Laufleistung und die fehlende Ermächtigung zur Neuskalierung der Kennzeichnungsklassen).

---

<sup>1</sup> ABl. L 315 vom 5.12.2019.