



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 12. Februar 2020
(OR. en)

**Interinstitutionelles Dossier:
2018/0148(COD)**

**14649/19
ADD 1**

**ENER 529
ENV 970
TRANS 561
CONSOM 328
CODEC 1709**

ENTWURF DER BEGRÜNDUNG DES RATES

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und
andere Parameter, zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1369 und zur
Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009
– Entwurf der Begründung des Rates

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat den eingangs genannten Vorschlag am 17. Mai 2018 im Rahmen des größeren Maßnahmenpakets zur „Emissionsarmen Mobilität“ angenommen.
2. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen wurden gehört; nur Ersterer hat am 17. Oktober 2018 eine Stellungnahme abgegeben.
3. Nach Beratungen in der Gruppe „Energie“ hat der Rat am 4. März 2019 eine allgemeine Ausrichtung festgelegt¹.
4. Das Europäische Parlament hat am 26. März 2019 seinen Standpunkt in erster Lesung festgelegt². Dieser Standpunkt wurde anschließend vom neu gewählten Europäischen Parlament bestätigt.
5. Am 10. Oktober 2019 wurden Verhandlungen zwischen den beiden gesetzgebenden Organen aufgenommen. Beim zweiten und letzten informellen Trilog zu dem obengenannten Vorschlag, der am 13. November 2019 stattfand, wurde eine vorläufige Einigung mit dem Europäischen Parlament erzielt.
6. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil) hat den vorläufigen Kompromisstext am 22. November 2019 im Hinblick auf eine Einigung geprüft³.
7. Der Vorsitzende des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie (ITRE) des Europäischen Parlaments hat am 4. Dezember 2019 ein Schreiben⁴ an den Präsidenten des Ausschusses der Ständigen Vertreter (1. Teil) gerichtet; darin wird ausgeführt, dass er dem Plenum empfehlen werde, den Standpunkt des Rates ohne Abänderungen in zweiter Lesung des Parlaments – vorbehaltlich der Überprüfung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen – zu billigen, falls der Rat seinen Standpunkt in erster Lesung im Einklang mit dem diesem Schreiben beigefügten Text festlegt.

¹ Siehe Dokument 6695/19.

² Dokument T8-0230/2019.

³ Siehe Dokumente 14152/19 und 14152/19 COR 1.

⁴ Siehe D (2019) 43576.

8. Am 16. Dezember 2019 hat der Rat die oben genannte politische Einigung mit Blick auf die Festlegung eines Standpunkts in erster Lesung bestätigt⁵.
9. Am 25. Februar 2020 hat der Rat seinen Standpunkt in erster Lesung zu dem Vorschlag (Dok. 14649/19) festgelegt.

II. ZIEL

Mit dem vorliegenden Vorschlag soll zum einen die Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter⁶ aufgehoben werden, zum anderen soll der Anwendungsbereich des gegenwärtig geltenden Rechtsrahmens klarer gefasst und erweitert werden, insbesondere durch

- Erweiterung der Pflichten zur Anzeige der Kennzeichnung auf Reifen der Klasse C3;
- Aktualisierung der Reifenkennzeichnung, Möglichkeit ihrer Überarbeitung und Verbesserung ihrer Sichtbarkeit für die Verbraucher;
- Festlegung von Anforderungen an den Internet-Verkauf, den Fernabsatz und andere Situationen, in denen die Reifen für die Verbraucher nicht unmittelbar sichtbar sind;
- die Verpflichtung, Informationen über die Eignung für Schnee und Eis in die Kennzeichnung aufzunehmen;
- Prüfung der Möglichkeit, die Laufleistung und den Abrieb als Parameter der Kennzeichnung einzubeziehen, sobald geeignete Prüfmethode zur Verfügung stehen;
- Einbeziehung von runderneuerten Reifen, sobald eine geeignete Prüfmethode zur Messung der Eigenschaften dieser Reifen entwickelt wurde;
- die Möglichkeit, die Reifenleistungsklassen durch delegierte Rechtsakte zu überarbeiten;
- Aufnahme einer Verpflichtung zur Registrierung von Reifen in einer Ad-hoc-Datenbank.

⁵ Siehe Anlage zu Dokument 14640/19.

⁶ ABl. L 342 vom 22.12.2009.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

A. Allgemeines

Der Kompromisstext, der vom Rat am 16. Dezember 2019 bestätigt wurde, spiegelt die von den beiden gesetzgebenden Organen erzielte Einigung voll und ganz wider. Er behält die meisten Ziele des Kommissionsvorschlags bei und berücksichtigt gleichzeitig die wichtigsten vom Europäischen Parlament in dessen erster Lesung angenommenen Abänderungen.

Das Europäische Parlament hat in erster Lesung mehr als 50 Abänderungen angenommen. Im Laufe der Beratungen auf Ebene der Gruppe „Energie“ hat der Rat diese Abänderungen mehrfach geprüft.

Von Anfang an schienen die Standpunkte der beiden gesetzgebenden Organe bei vielen Bestimmungen nicht wesentlich voneinander abzuweichen. Daher hat der Rat die meisten Abänderungen des Europäischen Parlaments zumindest teilweise akzeptiert, einige davon inhaltlich, andere sogar in ihrem genauen Wortlaut. Während der Verhandlungsphase hat das Europäische Parlament einige Abänderungen zurückgezogen bzw. gestrichen.

B. Wichtigste Punkte

Insgesamt stehen die am Kommissionsvorschlag vorgenommenen Änderungen im Einklang mit dessen übergeordneten Zielen, nämlich

- die Verbraucher beim Reifenkauf besser über die Kraftstoffeffizienz, die Sicherheit und das Rollgeräusch zu informieren,
- die Genauigkeit der Kennzeichnung zu verbessern und relevante und vergleichbare Informationen bereitzustellen und
- mit der Kennzeichnung stärker zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors beizutragen.

Gleichzeitig schienen die beiden gesetzgebenden Organe das richtige Gleichgewicht gefunden zu haben zwischen dem Ehrgeiz im Hinblick auf die obengenannten Ziele und der Notwendigkeit, dafür zu sorgen, dass der Rechtsrahmen für den Sektor und/oder die Behörden leicht anwendbar ist, ohne ungerechtfertigten Verwaltungsaufwand zu schaffen.

Konkret wurden im Wesentlichen folgende Änderungen an dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag vorgenommen:

- a) Artikel 2 wurde geändert, um zu präzisieren, dass runderneuerte Reifen ebenso wie die anderen Reifen der Klassen C1, C2 und C3 in den Anwendungsbereich der neuen Verordnung fallen.
- b) Die Liste der Begriffsbestimmungen in Artikel 3 wurde erweitert, indem einige neue Definitionen hinzugefügt wurden (z. B. „Reifentypkennung“) und andere klarer formuliert oder präzisiert wurden (z. B. „Parameter“).
- c) Die Pflichten der Reifenlieferanten und/oder Reifenhändler gemäß den Artikeln 4 und 6 wurden weiter präzisiert: 1) hinsichtlich der den Lieferanten und Händlern eingeräumten Möglichkeit, die Reifenkennzeichnung bei visuellem Werbematerial im Internet mittels einer geschachtelten Anzeige zur Verfügung zu stellen, und 2) gegenüber den Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden. Darüber hinaus wurden weitere Präzisierungen in Bezug auf die Rolle Letzterer vorgenommen, und es wurde die Möglichkeit (nicht die Verpflichtung) eingeführt, dass diese Behörden zusätzliche Überprüfungen der Kennzeichnung vornehmen.
- d) Alle in Artikel 5 Absätze 1 und 2, in Artikel 11 Absatz 5 und in den Artikeln 17 und 18 genannten Termine betreffend die Pflichten der Reifenlieferanten in Bezug auf die Produktdatenbank und die Pflichten der Mitgliedstaaten gegenüber der Kommission, die Aufhebung des geltenden Rechtsrahmens und das Inkrafttreten wurden nach hinten verschoben.

- e) Artikel 8 wurde hinzugefügt, um die Kohärenz mit Artikel 14 der Richtlinie über den elektronischen Geschäftsverkehr zu gewährleisten, was die Pflichten der Anbieter von Hostdiensten betrifft, die den Verkauf von Reifen über ihre Website ermöglichen.
- f) Artikel 12 Absatz 4 wurde eingeführt, um klarzustellen, dass sich die Marktüberwachungsbehörden die Kosten für Dokumentenüberprüfungen und physische Produktprüfungen vom Lieferanten erstatten lassen können, falls dieser den neuen Rechtsrahmen oder die auf dessen Grundlage erlassenen einschlägigen delegierten Rechtsakte nicht einhält.
- g) Artikel 13 wurde geändert, um die Neuskalierung der Klassen der Kraftstoffeffizienz, der Nasshaftung und des externen Rollgeräuschs durch delegierte Rechtsakte zu verhindern. Hingegen ist die Kommission nunmehr befugt, delegierte Rechtsakte zu folgenden Zwecken zu erlassen: 1) in den ersten zwei Jahren nach Inkrafttreten der neuen Verordnung, um diese durch Aufnahme von Informationsanforderungen für runderneuerte Reifen zu ergänzen, sofern eine geeignete Prüfmethode zur Verfügung steht, und 2) um Parameter oder Informationsanforderungen in Bezug auf Reifenabrieb und Laufleistung aufzunehmen, sobald es zuverlässige, genaue und reproduzierbare Methoden gibt, auf die europäische oder internationale Normungsorganisationen zurückgreifen können, um Laufleistung und Reifenabrieb zu prüfen und zu messen, und sofern zwei Bedingungen erfüllt sind (nämlich dass die Kommission eine umfassende Folgenabschätzung sowie eine ordnungsgemäße Konsultation der einschlägigen Interessenträger durchgeführt hat).
- h) Die von der Kommission in Anhang I vorgeschlagene Neuskalierung der Klassen der Kraftstoffeffizienz, der Nasshaftung und des externen Rollgeräuschs wurde nicht akzeptiert. Die beiden gesetzgebenden Organe haben jedoch die leeren Klassen der Kraftstoffeffizienz und der Nasshaftung beseitigt.

- i) In die Anhänge I und II wurden neue Piktogramme und ein neues Layout für die Kennzeichnung aufgenommen.
- j) Anhang III des Kommissionsvorschlags wurde gestrichen.
- k) In Anhang IV haben die beiden gesetzgebenden Organe eine neue Bestimmung eingefügt, wonach Lieferanten und Händler gegebenenfalls darauf hinweisen müssen, dass Eisreifen speziell für Straßenoberflächen mit Eisschicht oder fester Schneedecke ausgelegt sind und nur bei sehr schwierigen Witterungsverhältnissen zum Einsatz kommen sollten und dass der Einsatz von Eisreifen bei weniger schwierigen Witterungsverhältnissen insbesondere im Hinblick auf Nasshaftung, Handhabung und Verschleiß zu einer suboptimalen Leistung führen kann.
- l) Anhang VII wurde hinzugefügt, um deutlich zu machen, welche Informationen in den öffentlich zugänglichen Teil bzw. in den Konformitätsteil der Produktdatenbank einzugeben sind.

IV. FAZIT

Der Standpunkt des Rates unterstreicht die Hauptzielsetzung des Kommissionsvorschlags und spiegelt den in den informellen Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament mit Unterstützung der Kommission erzielten Kompromiss in vollem Umfang wider.

Dieser Kompromiss wurde in einem an den Vorsitz gerichteten Schreiben des Vorsitzenden des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie (ITRE) des Europäischen Parlaments vom 4. Dezember 2019 bestätigt. Anschließend wurde er vom Rat am 16. Dezember 2019 durch Bestätigung der politischen Einigung im Hinblick auf die Annahme eines Standpunkts in erster Lesung gebilligt.