



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/674
Kennzeichnung von Reifen

STELLUNGNAHME

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

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 – 2018/0148 (COD)]

Berichterstatter: **András EDELÉNYI**

Befassung	Europäisches Parlament, 11/06/2018 Rat, 14/06/2018
Rechtsgrundlage	Artikel 194 Absatz 2, Artikel 114 und Artikel 304 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	04/10/2018
Verabschiedung auf der Plenartagung	17/10/2018
Plenartagung Nr.	538
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	215/1/2

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

- 1.1 Der EWSA begrüßt, dass der europäische Gesetzgeber gemäß den eigenen Bestimmungen die allgemeine Leistung und Qualität sowie die Kennzeichnung von in der EU verwendeten Reifen erneut **überprüft**. Reifen tragen als einzige Verbindung zwischen Fahrzeug und Straße in bedeutendem Maße zur allgemeinen **Verkehrssicherheit** und zum **Kraftstoffverbrauch** bei.
 - 1.1.1 Der EWSA teilt die Auffassung, dass durch eine **bessere Kennzeichnung** von Reifen die **Verbraucher** mehr Informationen über die Kraftstoffeffizienz, die Sicherheit und das Rollgeräusch erhalten und beim Reifenkauf somit über relevante und **vergleichbare Informationen** verfügen und eine sachkundige Wahl treffen können.
 - 1.1.2 Ein wichtiger zusätzlicher Gesichtspunkt ist, dass eine gute Kennzeichnung die **Entscheidungsfindung der Verbraucher** dabei unterstützt, ein realistischeres Gleichgewicht zwischen den Entscheidungsfaktoren Leistungsdaten, Markenimage und Preisniveau herzustellen. Sie trägt außerdem dazu bei, dass der besser aufgeklärte Verbraucher **kosteneffiziente und umweltfreundliche** Kaufentscheidungen trifft, was sowohl der Umwelt zugutekommt als auch Einsparungen bewirkt, was ebenfalls ein wichtiger Faktor ist.
 - 1.1.3 Der EWSA teilt ferner die Auffassung, dass der Vorschlag für eine Verordnung hilft, die **Effizienz** des **Reifenkennzeichnungssystems** zu verbessern und dadurch zur Verbreitung saubererer, sichererer und geräuschärmerer Fahrzeuge sowie zur **Modernisierung und Senkung der CO₂-Emissionen** des Verkehrssektors beiträgt.
 - 1.1.4 Entwicklung, Herstellung und Runderneuerung von Reifen bester Qualität können indirekt in hohem Maße zum Erhalt einer **europäischen Produktion** mit hohem Mehrwert und dadurch zu **qualitativ hochwertiger Beschäftigung** beitragen. Aus dem Blickwinkel der Gesellschaft im Allgemeinen können sich die **gesamten Kosten** und Aufwendungen **für die Endnutzer** sowohl finanziell als auch im Bereich Gesundheit und Unfallsicherheit verringern.
 - 1.1.5 Der EWSA unterstützt die Überprüfung des Reifenkennzeichnungssystems, da dies zu den Bemühungen der EU beiträgt, **die Treibhausgasemissionen und die Luftverschmutzung zu verringern**, und auf diese Weise die Sicherheit und den Gesundheitsschutz im Straßenverkehr sowie dessen **Effizienz im wirtschaftlichen und Umweltbereich** zu verbessern.
 - 1.1.6 Der EWSA hält ein sicheres, sauberes und effizientes künftiges **Mobilitätssystem** für alle EU-Bürgerinnen und -Bürger für unverzichtbar. Ziel ist es, die Mobilität in Europa sicherer und zugänglicher zu machen, die **Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie** zu erhöhen, europäische **Arbeitsplätze zu sichern**, die Umwelt besser zu schützen und ihre Anpassung an die erforderliche Einstellung auf den Klimawandel zu verbessern. Dies erfordert **den vollen Einsatz der EU, der Mitgliedstaaten und der einzelnen Interessenträger**.
- 1.2 Der EWSA begrüßt, dass **Verpflichtungen zur Anzeige der Kennzeichnung** vorgesehen sind, wenn die Reifen für die Verbraucher beim Kauf nicht sichtbar sind (da sie z. B. andernorts gelagert bzw. im Fernabsatz oder über das Internet verkauft werden).

- 1.2.1 Der EWSA unterstützt, dass dem Vorschlag zufolge Reifen in die neu geschaffene **Datenbank zur Produktregistrierung** im Sinne der Verordnung (EU) 2017/1369 einbezogen werden, um die Marktüberwachung und die Informationen für die Verbraucher zu verbessern.
- 1.2.2 Der EWSA begrüßt, dass die Lieferanten dazu verpflichtet werden, Informationen in die neue Produktdatenbank einzugeben. Diese Informationen müssen sie jedoch bereits jetzt den nationalen Marktüberwachungsbehörden auf Anforderung mitteilen. Ein etwaiger Mehraufwand dürfte daher minimal sein und **in einem angemessenen Verhältnis** zu den Vorteilen stehen, insbesondere, wenn diese Datenbank mit den **bereits bestehenden** verknüpft werden kann und verhindert wird, dass die Verbraucher mit Informationen überflutet werden.
- 1.2.3 Die Verordnung sollte erst **ein Jahr später in Kraft treten**, damit ihre Durchführung gründlich vorbereitet werden kann. Was den Bezugszeitpunkt betrifft, ist es zweckmäßig, das auf dem Produkt ohnehin vermerkte **Herstellungsdatum** anstatt des Datums des Inverkehrbringens zu berücksichtigen, das die Gefahr von Überschneidungen oder der doppelten Aufnahme des Produkts in die Datenbank birgt.
- 1.2.4 Eine begrüßenswerte Initiative ist der **obligatorische Hinweis** in der Kennzeichnung auf das Fahrverhalten bei **Schnee und das neue Symbol für die Haftung auf Eis (das bis Dezember 2018 von der ISO eingeführt wird)**, was insbesondere in den nordischen Ländern von Bedeutung ist. Hier muss aber noch eine sichere Methode zur Prüfung der Haftung auf Eis endgültig ausgearbeitet und angenommen werden; daher ist eine stufenweise Einführung angebracht.
- 1.2.5 Der EWSA begrüßt, dass unter den Parametern in der Kennzeichnung die Zahl und Bedeutung der **Sicherheitskomponenten** zunimmt. Gleichzeitig wird diese Änderung nicht durch die empfohlene Veränderung der inneren Verhältnisse des **Kennzeichnungsformats** und auch durch keine Größenänderung unterstützt.
- 1.2.6 Die **regelmäßige Überprüfung der Verordnung** durch Forschung, Folgenabschätzungen und Konsultationen funktioniert gut, wegen der überaus hohen Komplexität des Themas sollte das vor wesentlichen technischen Veränderungen auch weiterhin so gehandhabt werden. Die Befugnisse der Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte zwischen zwei Überprüfungen sind für kleinere, naheliegende Änderungen, die durch den technischen Fortschritt begründet sind, gerechtfertigt.
- 1.2.7 Die **bestehenden Parameterklassen** sind wenigstens noch bis zum nächsten Überprüfungszyklus ausreichend, da angesichts der derzeit praktisch freigelassenen oberen Klassen eine Änderung der Skala nicht gerechtfertigt ist.
- 1.2.8 Es ist Sache der **Mitgliedstaaten**, den Herstellern **Anreize** für stabile und qualitativ hochwertige Ergebnisse hinsichtlich Emissionen und technischer **Weiterentwicklung** zu bieten, die jedoch auf der Basis von einheitlichen Grundsätzen von der C-Klasse aufwärts aufrechterhalten werden sollten.

- 1.2.9 In Zukunft könnte die Aufnahme von Hinweisen zu **Laufleistung und Abrieb** in die Kennzeichnung oder die technischen Daten gefördert werden. Solange jedoch **keine adäquaten, standardisierten Prüfmethode**n verfügbar sind, darf die Glaubwürdigkeit der Kennzeichnung nicht mit unsicheren, nicht hinreichend belegbaren Informationen untergraben werden.
- 1.2.10 Die Einführung einer künftigen Kennzeichnung der **runderneuer**ten Reifen der **Klasse C3** ist zu begrüßen. Auch hier müssen zuvor relevante und **verlässliche Prüfmethode**n entwickelt werden. Für **KMU**, die Reifen runderneuern, muss bezüglich ihres Schutzes vor übermäßigen Prüfkosten eine Lösung gefunden werden.
- 1.2.11 Als Schlüsselement zum Erfolg der gesamten Regelung muss für eine entsprechende **Information** gesorgt werden und dafür, dass die Verbraucher-/Nutzergemeinschaft dank Fortbildung, Bereitstellung von Informationen, Kampagnen, Kaufberatung und umfassender Einbeziehung der **Zivilgesellschaft** über die erforderlichen **Kenntnisse** verfügt und **gut vorbereitet** ist.

2. Einführung: Kontext des Vorschlags, Kurzüberblick

- 2.1 Mit dem vorliegenden Vorschlag für eine Verordnung wird die **Verordnung (EG) Nr. 1222/2009**¹ über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter (die „Reifenkennzeichnungsverordnung“ – **RKV**) aufgehoben und ersetzt.
- 2.1.1 Die **RKV** wurde vor ihrem Inkrafttreten im Jahr 2012 im Jahr 2011 zweimal geändert. Zunächst wurde eine neue Prüfmethode für die **Nasshaftung** von Reifen aufgenommen, später wurde ein verschärftes Laborabgleichverfahren für die Messung des **Rollwiderstands** eingeführt. Der vorliegende Vorschlag der Kommission trägt diesen beiden Änderungen Rechnung.
- 2.2 Im Jahr 2009 verabschiedete die EU **zwei Rechtsvorschriften** zu Reifen, in denen den neuen Anforderungen und den fachlichen Meinungen Rechnung getragen wurde:
- die **RKV**, mit Unionsvorschriften zur **Harmonisierung der Informationen**, die den Endnutzern zu Reifenparametern bereitzustellen sind, damit sie beim Reifenkauf eine sachkundige Wahl treffen können, und
 - die Verordnung² über die **Typgenehmigung** von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (**AFSV**), die harmonisierte technische Vorschriften für Reifen enthält, die in der Union in Verkehr gebracht werden sollen.
- 2.2.1 In der Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit sind unter anderem für folgende Aspekte von Reifen Mindestanforderungen vorgesehen: **i) den Rollwiderstand, ii) die Nasshaftung und iii) das externe Rollgeräusch der Reifen.**

¹ [ABI. L 342 vom 22.12.2009, S. 46.](#)

² [ABI. L 200 vom 31.7.2009, S. 1.](#)

- 2.3 Diese Anforderungen sind am 1. November 2012 in Kraft getreten, und seit dem 1. November 2016 gelten zudem verschärfte Anforderungen an den Rollwiderstand (weitere Änderungen gelten dann ab 2018 und 2020).
- 2.3.1 Mit der Verabschiedung der Verordnung (EU) 2017/1369³ wurde der **allgemeine Rahmen für die Energieverbrauchskennzeichnung** im Jahr 2017 aktualisiert. Durch diese Verordnung wurde die Richtlinie 2010/30/EU aufgehoben und ersetzt, und es wurden mehrere neue Elemente eingeführt, darunter eine Datenbank für die Produktregistrierung sowie neue Vorschriften zur visuellen Werbung sowie zum Fernabsatz und Internetverkauf.
- 2.4 Bereits am 17. Dezember 2008 ersuchte der Rat den **EWSA** um Stellungnahme zum ersten Vorschlag. Am 12. März 2009 wurde die Stellungnahme von der zuständigen Fachgruppe (**TEN/369**, Berichterstatter: Virgilio Ranocchiarì) angenommen und dann am 25. März 2009 vom EWSA auf seiner 452. Plenartagung verabschiedet.
- 2.5 Die Europäische Kommission gab eine detaillierte Studie und eine Folgenabschätzung zur Analyse der Wirksamkeit der Verordnung (SWD(2018) 189 final) in Auftrag, deren Ergebnisse ihr als Grundlage für den vorliegenden Vorschlag zur Änderung der Vorschriften gedient haben. Sie hat zu den Kennzeichnungsparametern der AFSV die Möglichkeit hinzugefügt, folgende zwei Parameter anzugeben: **iv. die Eignung für Schnee** und **v. die Eignung für Eis**. Der Zusammenhang zwischen den gemessenen Parametern und den Zielbereichen ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

Parameter Area	Rolling resistance	Wet grip	Noise	Snow	Ice
Environment	✘		✘		
Energy	✘				
Safety		✘		✘	✘

3. Allgemeine Bemerkungen

- 3.1 Auf den Verkehrssektor entfallen mehr als 30 % des Energieverbrauchs der Europäischen Union. Etwa 22 % der gesamten Treibhausgasemissionen in der EU stammen aus dem Straßenverkehr. Das Ziel der Mitteilung *Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität* von 2016 ist es, bis 2050 die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor um mindestens 60 % gegenüber 1990 zu verringern. Ziele des **dritten Mobilitätspakets** sind eine Verringerung der Emissionen durch PKW und LKW, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Verringerung der Verschmutzung. Außerdem trägt es zur Verringerung der **Abhängigkeit der EU von Energieimporten** bei. Die Fahrzeugreifen wirken sich auch auf den Kraftstoffverbrauch (somit auch auf die Treibhausgasemissionen), den Lärm und die Sicherheit aus.

³ [ABl. L 198 vom 28.7.2017, S. 1.](#)

- 3.2 Eine Bewertung der geltenden Verordnung über die Kennzeichnung von Reifen zeigt, dass sie **nicht** ausreichend war, um **das Ziel zu erreichen**, durch Förderung von kraftstoffsparenden, geräuscharmen und sicheren Reifen die ökologische Effizienz des Straßenverkehrs zu erhöhen. Die **Hauptgründe** hierfür sind Folgende:
- a) geringe Sichtbarkeit und Bekanntheit der Reifenkennzeichnung;
 - b) Probleme mit der Einhaltung und unangemessene Durchsetzung der Vorschriften durch die Mitgliedstaaten;
 - c) unsichere Leistungsklassen und ungenaue, unvollständige Informationen.
- 3.3 Durch **Regulierungsmaßnahmen** auf EU-Ebene **wird** Folgendes **sichergestellt**:
- a) die Endnutzer erhalten dieselben harmonisierten Informationen, unabhängig davon, in welchem Mitgliedstaat sie ihre Reifen kaufen, sowie
 - b) für die Reifenlieferanten ergeben sich geringere Kosten, da sie die Reifen EU-weit mit einer einzigen Kennzeichnung in Verkehr bringen können.
- 3.4 Diese Vorteile **nützen** in erster Linie **dem Verbraucher, steigern die Sicherheit** und verbessern die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Reifenindustrie. Sie erleichtern das **Inverkehrbringen von Reifen** im Binnenmarkt, außerdem verringern sie die Gesamtkosten und führen zu einer breiteren Produktpalette, wovon wiederum auch die Verbraucher profitieren. Damit die Maßnahmen auf EU-Ebene zum Erfolg führen, müssen die Anstrengungen bezüglich der **Marktüberwachung** im Interesse der Förderung des Binnenmarkts EU-weit konsequent sein. Es müssen **Anreize** für Investitionen der Hersteller in die Gestaltung, Herstellung und den Verkauf energieeffizienter Reifen geschaffen werden.
- 3.5 Die offene Konsultation hat ergeben, dass Einigkeit darüber besteht, dass es zur Verbesserung der **Bekanntheit der Reifenkennzeichnung** Sensibilisierungskampagnen, verpflichtender Online-Kennzeichnung sowie zusätzlich der Kennzeichnung der Reifen bedarf, die gemeinsam mit Neufahrzeugen verkauft werden. Die Befragten waren sich einig, dass zur Stärkung des **Vertrauens der Verbraucher** die Marktüberwachung verbessert und bessere Plattformen für die Behörden zur Umsetzung und Koordinierung der Tätigkeiten geschaffen werden müssen.
- 3.6 Es ist zu unterstützen, dass bei den in der Kennzeichnung aufgeführten Eigenschaften die Zahl und Bedeutung der **sicherheitsrelevanten Parameter** zunimmt. Dem widerspricht aber die relative Verringerung der Fläche, auf der die einzelnen Parameter Platz finden sollen, wodurch sich das **Aussehen der Kennzeichnung** ändert. Unverständlich ist außerdem die Änderung der **Abmessungen der Kennzeichnung**.
- 3.7 Die gründliche Folgenabschätzung zeigte deutlich, welche sensible und wichtige Frage das **Vertrauen in die Kennzeichnungssysteme** ist. Deshalb ist die Regelung mit großer Verantwortung verbunden, da **wenige, genaue und zuverlässige Informationsparameter** ausgewählt und mitgeteilt werden müssen. Dies stellt die zuständigen Marktüberwachungsbehörden in den Mitgliedstaaten vor eine kostenintensive Aufgabe, da sie nicht nur die **Verbraucher schützen** müssen, sondern auch die ehrlichen Hersteller, um zu verhindern, dass diese in einen Wettbewerbsnachteil gegenüber Unternehmen geraten, die weniger zuverlässig – oder völlig unzuverlässig – sind und deshalb geringere Kosten zu tragen haben und mit niedrigeren Preisen arbeiten.

3.8 Das Vorhandensein aller genannten Faktoren kann den entsprechenden **Rahmen** für die **Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation** schaffen bzw. die Ziele und die diesen zuzuordnenden wichtigen Ressourcen effizient vorgeben.

4. **Besondere Bemerkungen**

4.1 Um neue Anforderungen einzuführen und die Anhänge an die technische Entwicklung anzupassen muss die Kommission **Konsultationen mit Sachverständigen** durchführen und delegierte Rechtsakte erlassen. Die Änderung der Verordnung **auf Grundlage eines delegierten Rechtsakts soll sich aber auf die Maßnahmen, die sich aus dem technischen Fortschritt ergeben, beschränken und darf keine wesentlichen Änderungen wie neue Regelungen zu Laufleistung, Abrieb oder runderneuerten Reifen umfassen**, bei denen regelmäßige Überprüfungen empfehlenswert sind. Das erhöht die Qualität der Gesetzgebung (siehe [ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1](#)). Hier muss auch die **starke Vertretung von zivilgesellschaftlichen Berufsverbänden** sichergestellt werden. Diese verfügen nämlich – im Gegensatz zu den isolierten, nur zyklisch aktualisierten und/oder mittelbaren Daten anderer Institutionen – über direkte und ständig aktualisierte Informationen der Verbrauchergemeinschaft (Einzelverbraucher und Fuhrparkmanager).

4.2 Aufgrund des Forschungsberichts zur Überprüfung der Verordnung und angesichts der Marktforschungsdaten ist der EWSA der Ansicht, dass es **für eine Änderung der Parameterklassen zu früh** wäre: Weniger als 1 % des Marktangebots entfällt auf Reifen mit Rollwiderstand und Nasshaftung der Klasse A, somit ist diese praktisch leer. Laut Verordnung (EU) 2017/1369 wäre eine Änderung der Skala erst dann angebracht, wenn 30 % der Produkte die höchste Klasse erreicht haben. Außerdem ist eine 6- oder 7-stufige Skala, deren zwei oberen Stufen nicht verwendet werden, nicht motivierend. Aus technischer Sicht ist auch zu bedenken, dass Tests, die an Reifen der gleichen Serie durchgeführt werden, mitunter Abweichungen um zwei Klassen ergeben.

4.3 Der EWSA stimmt mit den Bestrebungen überein, künftig Parameter zu **Laufleistung und Abrieb** einzuführen, sofern eindeutige und signifikante Daten vorliegen. Der Ausschuss macht jedoch auch darauf aufmerksam, dass im letzten Jahrhundert keine adäquate und geeignete Prüfmethode (außer dem Praxistest) für diese Parameter gefunden wurde. Diese Testparameter sollten einen nachhaltigen, vielseitigen und langfristigen Gebrauch widerspiegeln und charakterisieren. Die effiziente Modellierung all dieser Parameter im Labor zu angemessenen Kosten beinhaltet eine beschleunigte Überlastprüfung, die kaum die **Vielfalt der wirklichen Anforderungen** und das dabei gezeigte **unterschiedliche natürliche Verhalten** repräsentieren kann. Diese Prüfungen, die unter unterschiedlichen Bedingungen durchgeführt werden, ergeben eine unterschiedliche Klassifizierung und Rangfolge der Erzeugnisse bezüglich Laufleistungen und Abriebraten.

4.3.1 Es kann festgestellt werden, dass es gefährlich wäre und die **Glaubwürdigkeit der Kennzeichnung** untergraben würde, wenn der Verbraucher in der Praxis eine andere Leistung als jene, die in der Kennzeichnung angegeben ist, feststellen würde. Mit den übrigen Parametern gibt es kein solches Problem, da sie nur das fallweise, augenblickliche Verhalten modellieren

und zeigen. Die Aufnahme der obigen zwei Parameter in die Kennzeichnung wäre außerordentlich riskant und wird derzeit nicht empfohlen.

- 4.3.2 **Wie wichtig es ist, den Abrieb zu verringern**, zeigen verschiedene negative Umweltauswirkungen: einerseits das Vorhandensein von **Kunststoffpartikeln in Gewässern**, auch wenn der Gummianteil relativ gering ist, andererseits das Vorhandensein – wenn auch in extrem geringen Mengen – von vermutlich aus der energetischen Verwertung stammendem **Benzopyren** in der Luft, das wiederum in hohem Maße für die Entstehung von **Smog** und bestimmte Schädigungen der Atemwege verantwortlich ist.
- 4.4 Der EWSA teilt im Allgemeinen die Ansicht, dass durch die **Runderneuerung von Reifen der Klasse C3** weltweit **Einsparungen bei Rohstoffen und Energie** erzielt werden können. Es muss jedoch darauf aufmerksam gemacht werden, dass sich auf runderneuerte Reifen nur die derzeit gültigen drei Reifenkennzeichnungsparameter anwenden lassen, und das auch nur in beschränktem Maße. Bei den Angaben zu Lebensdauer und Abrieb lässt sich noch weniger eindeutig festlegen, inwieweit der Hersteller des Reifenuntergewebes bzw. der Runderneuerer für die Qualität haftet. Deshalb ist eine Kennzeichnung bezüglich dieser Parameter nicht zu empfehlen. Wegen ihres unerheblichen Marktanteils ist es wirtschaftlich und umwelttechnisch nicht angemessen, **runderneuerte Reifen der Klassen C1 und C2** in die RKV aufzunehmen. Es sollte jedoch den Herstellern ermöglicht werden, **freiwillig** runderneuerte C1- und C2-Reifen zu kennzeichnen, die von Kunden gekauft werden, die ein Mindestmaß an Kennzeichnung suchen.
- 4.4.1 Der EWSA warnt davor, dass die Aufnahme der **runderneuernten** Reifen zu einem exponentiellen Anstieg der Posten in der **Produktdatenbank** im Vergleich zu Neureifen führt. Die Kombinationen von Runderneuerern und Herstellern des Reifenuntergewebes, die Seriennummer der Runderneuerungen und die Varianten der Runderneuerungstechnologien generieren alle neue Artikelnummern. Die Vielfalt der Produktprüfungen **belastet** die Hersteller, die zumeist **KMU** sind, **finanziell** übermäßig und für den Verbraucher ist die **übertriebene Produktvielfalt** unüberschaubar.
- 4.5 Der EWSA hält die **Vorbereitungszeit** für die Umsetzung der Verordnung für **zu kurz**, sie sollte um ein Jahr verlängert werden. Bei den Produkten, die unter diese Regelung fallen, ist es viel einfacher und leichter durchführbar, das **Herstellungsdatum** statt des Datums des Inverkehrbringens als Grundlage zu nehmen. Dieses ist nämlich auf den Reifen dauerhaft vermerkt und verringert auch die Gefahr der doppelten Aufnahme in die Datenbank.
- 4.6 Darüber hinaus ermöglicht die neue Verordnung allein den Verbrauchern auch weiterhin keinen Vergleich zwischen Reifenleistung und Reifenpreis im Zusammenhang mit dem Kraftstoffverbrauch. Obwohl Angaben zum Verbrauch oft in den Verkaufsstellen oder in den Bedienungsanleitungen der Fahrzeuge zu finden sind, verfügt der Großteil der **Verbraucher** auch weiterhin nicht über **ausreichendes Wissen und umfassende Informationen**.
- 4.6.1 Da die **Leistungseigenschaften** der Reifen außerdem in – mitunter **dichotomischer** – **Wechselwirkung** zueinander stehen, geben die Informationen über die **bestmögliche Wahl** zwischen diesen Parametern Aufschluss. Dennoch ermöglicht dies dem Verbraucher keine

Kaufentscheidung in voller Kenntnis der Sachlage, da sie sich nicht im Klaren sind, wie die angegebenen **Parameter zusammenhängen**.

4.6.2 Der EWSA schlägt vor, dass sowohl auf EU-Ebene als auch auf nationaler Ebene Berufsverbände, für Verkehrssicherheit und Verkehr zuständige **Zivil- und Polizeiorgane** sowie Fahrschulen Kenntnisse rund um den Reifen und über alle künftig laut Verordnung anwendbaren technischen Parameter und Kennzeichen in ihre **Unterrichts-, Kommunikations- und Fortbildungsprogramme** und Prüfungsaufgaben aufnehmen.

4.6.3 Gleichzeitig sollten auch die **Hersteller** dafür sorgen, dass ihre Handelspartner – häufig **Reifenverkäufer**, die Käufer über das zum Verkauf stehende Fahrzeug oder die Reifen, die sie erwerben wollen, entsprechend **informieren** und nach Möglichkeit über **alternative Wahlmöglichkeiten** beraten.

4.6.4 Der EWSA ist der Ansicht, dass die EU darauf hinwirken sollte, dass die **Mitgliedstaaten** nicht nur im Zusammenhang mit dieser Verordnung, sondern auch zu anderen Fragen im Zusammenhang mit Reifen, wie etwa der Verwendung von für die Jahreszeit geeigneten Reifen, dem allgemeinen Umgang mit Reifen usw., Informations- und Sensibilisierungskampagnen durchführen.

4.7 Künftig in Erwägung zu ziehende Bemerkungen

4.7.1 Langfristig sollte die Union die Möglichkeit erwägen, Informationen zu Beratungszwecken in Bezug auf die **Recyclingfähigkeit von Altreifen** einzuführen, nicht im Rahmen der Kennzeichnung, sondern vielmehr in der technischen Dokumentation und im technischen Werbematerial.

4.7.2 Nach Ablauf des nächsten Zeitraums für die Überprüfung der Verordnung sollte geprüft werden, ob bei **Winterreifen** – in den Tests, in der technischen Dokumentation und im technischen Werbematerial oder in der Kennzeichnung – eine stärkere **Differenzierung** notwendig ist.

Brüssel, den 17. Oktober 2018

Luca JAHIER

Präsident des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
