

PARLAMENTARIER- BRIEF

Studie bestätigt: Geplante Änderung des EU-Reifenlabels durch die EU-Kommission wäre voreilig

- **Verwirrung der Verbraucher vermeiden**
- **Vertrauen der Verbraucher in das EU-Reifenlabel durch einen Ausbau der Marktüberwachung zu stärken**
- **Bekanntheitsgrad des EU-Reifenlabels durch geeignete Maßnahmen erhöhen.**

Das vor rund fünf Jahren eingeführte EU-Reifenlabel hat zwar für eine kontinuierliche Förderung des Wettbewerbs gesorgt, aber nicht für eine signifikante Zunahme des Anteils von Reifen der obersten Klasse (A). Den höchsten Labelwert „A-A“ tragen demnach gegenwärtig nur 0,1 Prozent aller Reifen. Dies hat eine von ETRMA (The European Tyre & Rubber Manufacturers' Association) bei der unabhängigen Lizeo-Gruppe in Auftrag gegebene Studie¹ ergeben. Diese hat zugleich festgestellt, dass es sich bei dem EU-Reifenlabel um eine „junge Einrichtung“ handelt, die unter Verbrauchern und Flottenmanagern noch immer nicht hinreichend bekannt ist. Damit bestätigt die Studie Befürchtungen der Industrie, dass eine von der EU-Kommission geplante Reform des EU-Reifenlabels zum jetzigen Zeitpunkt noch zu früh käme.

Verwirrung der Verbraucher vermeiden

Trotz dieser geringen Marktdurchdringung von Reifen der höchsten Label-Klasse hat die Europäische Kommission eine Änderung des Reifenlabels vorgeschlagen², bei der unter anderem die derzeitigen Klassen weiter nach oben verschoben würden. Die Folge wäre, dass die oberste Klasse (A) auf mehrere

¹ Abrufbar unter <http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/etrma-lizeo-report-2018-v9-web.pdf>

² COM (2018) 296 final

Jahre leer sein würde. Zudem stünde dies im Widerspruch zur Rahmenverordnung für Energiekennzeichnung (EU) 2017/1369, die unterstreicht, dass eine Neuskalierung für notwendig erachtet werden könnte, wenn die oberste Klasse mehr als 30 Prozent der Produkte auf dem Markt widerspiegelt. Dies ist bei Reifen eindeutig nicht der Fall.

ETRMA und der Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie (wdk) haben die Einführung des Reifenlabels nachdrücklich unterstützt, da es Verbrauchern und Flottenmanagern ermöglicht, auf Grundlage von Leistungsaussagen eine informierte Kaufentscheidung treffen zu können. Wie auch die Lizeo-Studie belegt, kommt es nun darauf an, den Bekanntheitsgrad des EU-Reifenlabels weiter zu steigern. Dagegen würde eine grundlegende Änderung der Struktur, des Formats und der Reifenklassen – wie sie die EU-Kommission plant – zur Verwirrung der Verbraucher führen und das Ziel des Reifenlabels konterkarieren. Die damit verbundene „Herunterstufung“ würde zudem den falschen Eindruck hervorrufen, dass sich die Leistung der Reifen verschlechtert hätte.

Stärkung des Vertrauens in das EU-Reifenlabel durch einen Ausbau der Marktüberwachung

Zudem besteht ein dringendes Bedürfnis für eine stärkere Marktüberwachung. Die Lizeo-Studie hat aufgedeckt, dass rund 4 000 der untersuchten Reifen falsch gelabelt waren. Dies entspricht auch den Ergebnissen des von der EU-Kommission in Auftrag gegebenen MSTyr15 Report³, wonach neun Prozent der evaluierten Reifenmodelle Verwaltungsvollstreckungsmaßnahmen erforderlich machten. Deshalb unterstützen ETRMA und wdk alle Maßnahmen, die darauf abzielen, die Marktüberwachung durch Sanktionen und Strafen zu stärken.

Bekanntheitsgrad des EU-Reifenlabels und seiner Aussagen erhöhen

Das EU-Reifenlabel enthält Aussagen zu drei Leistungsindikatoren: Rollwiderstand, Nasshaftung und externes Rollgeräusch und illustriert damit auch, dass Reifen technologisch komplexe Produkte sind. Ihre Entwicklung berücksichtigt eine Vielzahl von kundenorientierten Leistungsanforderungen, die häufig miteinander in Konflikt stehen und komplizierte technische Lösungen erfordern. Insbesondere die Produktion von Reifen mit einer möglichst guten Kombination aus Rollwiderstand und Nasshaftung stellt einen großen technischen Erfolg der europäischen Reifenhersteller dar. Wie die Lizeo-Studie belegt, ist diese Erkenntnis, dass sich Reifen nicht nur im Preis, sondern vor allem in ihrer Performance unterscheiden, wenig verbreitet. Deshalb ist es erforderlich, dieses Bewusstsein für die Qualitätsmerkmale von Reifen auf Konsumentenseite – auch im Interesse von Umwelt und Straßenverkehrssicherheit – zu stärken.

Die von ETRMA (The European Tyre & Rubber Manufacturers' Association) bei der unabhängigen Lizeo-Gruppe in Auftrag gegebene Studie hat zwischen 2012 und 2017 rund 400 000 Reifenlabel in den 28 EU-Staaten untersucht und dabei auch die Marktpräsenz der verschiedenen Label-Kombinationen für Rollwiderstand und Nasshaftung begutachtet. Während die erste Eigenschaft ein Indikator für den Kraftstoffverbrauch und einen niedrigen Schadstoffausstoß ist, betrifft die zweite die Verkehrssicherheit auf nassen Straßen. Daher ist es notwendig, beide Reifeneigenschaften zusammen zu betrachten. Die Lizeo-Studie hat ergeben, dass 2012/2013 das häufigste Reifenlabel bei Pkw „E-C“ war, d.h. eine E-Einstufung des Rollwiderstands und eine C-Einstufung der Nasshaftung. Auch im Jahr 2017 war dieses Label mit einem Viertel Marktanteil bei Pkw-Reifen noch immer am weitesten verbreitet. Dieses Ergebnis steht auch in Einklang mit den von der EU-Kommission in ihrer Folgenabschätzung gesammelten Daten, die sich allerdings nur auf den deutschen Markt konzentriert hat.

³ Market Surveillance Action for Tyres – Final Report, August 2018