EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 26.7.2024
COM(2024) 317 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte, die der Kommission gemäß der Verordnung (EU) 2020/740 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 2020 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere Parameter übertragen wurde

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte, die der Kommission gemäß der Verordnung (EU) 2020/740 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 2020 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere Parameter übertragen wurde

1. EINLEITUNG

Die Verordnung (EU) 2020/740 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere Parameter[1] wurde am 25. Mai 2020 angenommen und trat am 1. Mai 2021 in Kraft. Mit ihr wurde die Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 aufgehoben.

Die Reifenkennzeichnung ermöglicht es den Verbrauchern, auf der Grundlage klarer Angaben zu Kraftstoffeffizienz und Nasshaftung sowie anhand anderer wichtiger Zusatzinformationen eine sachkundige Wahl zu treffen. Die Reifenkennzeichnung kann erheblich zu Kraftstoffeinsparungen beitragen und gleichzeitig Innovationen und Investitionen in die Entwicklung und Vermarktung besserer Reifen fördern. Durch die Harmonisierung der damit verbundenen Anforderungen auf EU-Ebene kommt die Reifenkennzeichnung auch den Herstellern, der Industrie und der Wirtschaft der EU insgesamt zugute[2].

Die Vorschriften der Verordnung gelten seit dem 1. Mai 2021 und betreffen die Leistung neuer Reifen für Personenkraftwagen (C1), leichte Nutzfahrzeuge (C2) sowie Busse und Lastkraftwagen (C3) in Bezug auf Kraftstoffeffizienz, Sicherheit und externes Rollgeräusch. Für das Label wird der bekannte Farbcode des Klassifizierungssystems für Haushaltsgeräte wie Geschirrspüler und Kühlschränke genutzt, allerdings mit nur fünf verschiedenen Klassen für Rollwiderstand und Nasshaftung und drei Klassen für das externe Rollgeräusch. Der Rollwiderstand ist ein Indikator für die Energieeffizienz eines Reifens. Er hilft den Kunden, Reifen zu wählen, die zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch führen und damit die Strecke verlängern können, die ein Fahrzeug zwischen zwei Tankstellen oder Ladestationen zurücklegen kann. Gleichzeitig ist die Messung der Nasshaftung als Indikator für die Bremsleistung ein wichtiger Sicherheitsaspekt. Das Label hilft den Verbrauchern, beim Kauf neuer Reifen auf der Grundlage sachlicher Schlüsselinformationen eine sachkundigere Wahl zu treffen. Seit Beginn der Anwendung der Verordnung ist die Europäische Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung (EPREL) voll funktionsfähig[3], d. h. die Reifenlieferanten müssen alle Reifentypen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen, in der Produktdatenbank registrieren, bevor sie sie in der EU in Verkehr bringen. Das Label ist zusammen mit den in der Produktdatenbank EPREL[4] erfassten Daten

---

1 Verordnung (EU) 2020/740 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 2020 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 (ABl. L 177 vom 5.6.2020, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

2 Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen – Begleitunterlage zur Mitteilung der Kommission zum Arbeitsprogramm für Ökodesign und Energieverbrauchskennzeichnung 2022-2024 (EUR-Lex - 52022SC0101 - EN - EUR-Lex (europa.eu)).

3 https://eprel.ec.europa.eu/screen/home

4 https://eprel.ec.europa.eu/screen/product/tyres und

außerdem ein äußerst nützliches Instrument für öffentliche und private Entscheidungen, z. B. von Flottenmanagern und Fahrzeugherstellern, über die Beschaffung größerer Mengen.

2. RECHTSGRUNDLAGE

Gemäß Artikel 13 der Verordnung (EU) 2020/740 wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14 der genannten Verordnung delegierte Rechtsakte zu erlassen. In Artikel 14 ist festgelegt, dass der Kommission die Befugnis übertragen wird, zunächst für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 25. Juni 2020 delegierte Rechtsakte zu erlassen; außerdem werden die Bedingungen für eine mögliche Verlängerung dieses Zeitraums festgelegt. Nach dieser Bestimmung muss die Kommission spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung erstellen. Mit dem vorliegenden Bericht soll diese Verpflichtung erfüllt werden.

In Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung ist außerdem festgelegt, dass sich die Befugnisübertragung stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge verlängert, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums. Darüber hinaus können das Europäische Parlament oder der Rat gemäß Artikel 14 Absatz 3 die Befugnisübertragung jederzeit widerrufen.

3. AUSÜBUNG DER BEFUGNISÜBERTRAGUNG

Die Kommission hat die ihr mit den einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EU) 2020/740 übertragenen Befugnisse noch nicht ausgeübt. Dies ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass einige Bedingungen noch nicht ausreichend ausgereift sind, sowie insbesondere auf die nachfolgend genannten Gründe.

- Es war nicht möglich, bis zum 26. Juni 2022 einen delegierten Rechtsakt zur Ergänzung der Verordnung **in Bezug auf die Kennzeichnung runderneuerter Reifen** vorzuschlagen, da keine geeignete Prüfmethode zur Verfügung stand[5]. Die Arbeiten zur Schließung dieser Lücke sind jedoch vorangekommen. Die Kommission hat bei einem unabhängigen Labor, das auf Homologationsprüfungen von Fahrzeugen und Bauteilen spezialisiert ist, eine Studie in Auftrag gegeben, um zu bewerten, ob ein im Oktober 2022 vorgelegter Vorschlag der Industrie zur Kennzeichnung von Reifen der Klasse C3 angemessen und durchführbar ist. Die Ergebnisse der Studie werden in eine Folgenabschätzung einfließen, die ebenfalls in die Wege geleitet wird. Einschlägige Interessenträger aus Regierungen, Industrie und Verbraucherverbänden, die über Fachwissen im Bereich der Regulierung von Kraftfahrzeugen verfügen[6], werden in geeigneter Weise zu einem Entwurf einer delegierten Verordnung der Kommission konsultiert.
- Ein delegierter Rechtsakt zur Ergänzung der Verordnung um Parameter oder Informationsanforderungen in Bezug auf **Reifenabrieb und Laufleistung** konnte noch nicht erlassen werden, da derzeit keine zuverlässigen, genauen und reproduzierbaren Methoden zur Prüfung und Messung des Reifenabriebs und der Laufleistung zur Verfügung stehen. Die diesbezüglichen Arbeiten im Rahmen der UN-ECE-Taskforce

---

https://energy-efficient-products.ec.europa.eu/ecodesign-and-energy-label/product-list/tyres_de.

5 Siehe Artikel 13 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2020/740.

6 Arbeitsgruppe „Kraftfahrzeuge“ der Kommission (Motor Vehicle Working Group, MVWG).

für Reifenabrieb (Task Force on Tyre Abrasion, TF-TA)[7] sind jedoch im Gange. Die daraus resultierende Prüfmethode zur Messung des Abriebs, die dazu dienen soll, Mindestanforderungen im Rahmen der Euro-7-Verordnung festzulegen, wird in Kürze für Reifen der Klasse C1 zur Verfügung stehen. Die Reifen der Klassen C2 und C3 folgen später. Die Arbeiten zur Bewertung einer Methode zur Schätzung des Laufleistungspotenzials von Reifen im Rahmen des TF-TA-Mandats sollen in Kürze aufgenommen werden.

Darüber hinaus wird der Kommission gemäß Artikel 13 Absatz 1 auch die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Anhang I Teile D und E, Anhang II zu Inhalt und Format der Reifenkennzeichnung und die Anhänge III, IV, V, VI und VII zu ändern, um die darin enthaltenen Werte, Berechnungsmethoden und Anforderungen an den technologischen Fortschritt anzupassen. Die Kommission hat bereits eine Reihe von Fragen ermittelt, bei denen davon auszugehen ist, dass von dieser Befugnis Gebrauch gemacht werden muss, und beabsichtigt, spätestens im Rahmen des Berichts, der gemäß Artikel 15 der Verordnung bis zum 1. Juni 2025 vorzulegen ist, ihre Schlussfolgerungen dazu vorzulegen.

4. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Kommission ist der Auffassung, dass eine stillschweigende Verlängerung der Befugnisübertragung um fünf Jahre gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2020/740 eindeutig erforderlich ist.

Die Notwendigkeit, auf der Grundlage der durch Artikel 14 erteilten Befugnisse Vorschriften zu entwickeln und zu erlassen, wird sich künftig ergeben. Die Begründung für die Befugnisübertragungen hat sich nicht geändert. Dabei ist es wichtig, dass i) die Flexibilität des Rechtsrahmens gewahrt bleibt, damit er ergänzt oder an neu entstehende Erfordernisse angepasst werden kann, und ii) die genannten Anhänge zur Gewährleistung der Sicherheit, des Gesundheitsschutzes sowie der wirtschaftlichen und ökologischen Effizienz des Straßenverkehrs erforderlichenfalls geändert werden. Diese Maßnahmen können auch auf der Grundlage der zusätzlichen Erfahrungen bei der Anwendung der Verordnung durchgeführt werden.

Die Kommission ersucht das Europäische Parlament und den Rat, diesen Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

[7] https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=160694352