



Βρυξέλλες, 8.11.2017  
COM(2017) 658 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ  
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**Αξιολόγηση της ανάγκης επανεξέτασης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1222/2009 του  
Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών  
επισώτρων αναφορικά με την εξοικονόμηση καυσίμου και άλλες ουσιώδεις  
παραμέτρους**

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα έκθεση παρουσιάζει τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της ανάγκης επανεξέτασης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1222/2009<sup>1</sup> του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων αναφορικά με την εξοικονόμηση καυσίμου και άλλες ουσιώδεις παραμέτρους («κανονισμός περί σήμανσης των ελαστικών επισώτρων»). Όπως απαιτεί το άρθρο 14 του κανονισμού, η επανεξέταση εστιάστηκε στα εξής:

- στην αποτελεσματικότητα της σήμανσης ως προς την ευαισθητοποίηση των τελικών χρηστών, ιδίως αν οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) είναι εξίσου αποτελεσματικές με εκείνες του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) σε ό,τι αφορά τη συμβολή στους στόχους του κανονισμού·
- στις πληροφορίες σχετικά με τις παραμέτρους των ελαστικών επισώτρων που παρέχουν οι διανομείς (αντιπρόσωποι) και οι προμηθευτές οχημάτων στους τελικούς χρήστες·
- στην ανάγκη ή μη επέκτασης του καθεστώτος σήμανσης ώστε να περιληφθούν και τα αναγομωμένα ελαστικά·
- στην ανάγκη εισαγωγής νέων παραμέτρων ελαστικών επισώτρων, όπως είναι η διανυόμενη απόσταση σε χιλιόμετρα ή μίλια·

Επίσης, εξετάστηκαν άλλα συναφή ζητήματα. Αυτά περιλαμβάνουν τη δυνατότητα προσαρμογής της διαβάθμισης της πρόσφυσης των ελαστικών επισώτρων που έχουν σχεδιαστεί κυρίως για επιδόσεις καλύτερες από εκείνες ενός κοινού ελαστικού υπό συνθήκες πάγου και/ή χιονιού, σύμφωνα με το άρθρο 11 στοιχείο β) του κανονισμού, τη δυνατότητα δημιουργίας βάσης δεδομένων καταχώρισης και την ανάγκη ενίσχυσης των δραστηριοτήτων εποπτείας της αγοράς.

Εκπονήθηκε ειδική μελέτη<sup>2</sup> για να υποστηρίξει την επανεξέταση του κανονισμού.

## 2. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΤΩΝ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΩΤΡΩΝ

Ο κανονισμός περί σήμανσης των ελαστικών επισώτρων εκδόθηκε στο πλαίσιο των προσπαθειών για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στην ΕΕ.

Ο κανονισμός καλύπτει τα ελαστικά επίσωτρα για επιβατικά αυτοκίνητα (ελαστικά κατηγορίας C1<sup>3</sup>), ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (ελαστικά κατηγορίας C2) και βαρέα επαγγελματικά οχήματα (ελαστικά κατηγορίας C3). Τα αναγομωμένα ελαστικά, τα ελαστικά με καρφιά και τα ελαστικά που προορίζονται για συγκεκριμένες εφαρμογές, όπως τα ελαστικά για αγώνες και τα εφεδρικά ελαστικά, αποκλείονται.

Ο κανονισμός περιλαμβάνει τρεις αλληλένδετες παραμέτρους επιδόσεων: εξοικονόμηση καυσίμου (βάσει της αντίστασης κύλισης), πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα και εξωτερικός θόρυβος κύλισης. Ο κανονισμός ορίζει κατηγορίες και για τις τρεις παραμέτρους.

<sup>1</sup> [EE L 342 της 22.12.2009, σ. 46.](#)

<sup>2</sup> [Μελέτη επανεξέτασης](#) για τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1222/2009 σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων (Viegand Maagøe A/S, Μάρτιος 2016)

<sup>3</sup> Οι κατηγορίες ελαστικών επισώτρων C1, C2 και C3 καθορίζονται νομικά στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009. Αναφέρονται σε ελαστικά που έχουν σχεδιαστεί κυρίως για επιβατικά αυτοκίνητα, ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

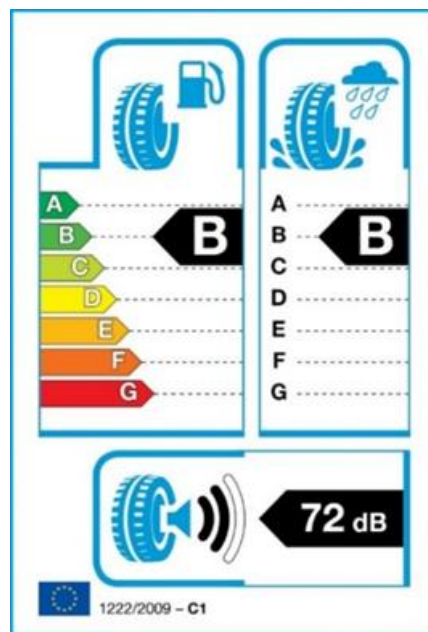
Η εξοικονόμηση καυσίμου των ελαστικών επισώτρων ορίζεται βάσει του συντελεστή αντίστασης κύλισης (RRC). Η εξοικονόμηση καυσίμου απεικονίζεται στη σήμανση με τη μορφή χρωματικής κλίμακας από το «Α» έως το «Γ», με την καλύτερη κατηγορία εξοικονόμησης καυσίμου (κατηγορία Α) να έχει τον χαμηλότερο συντελεστή αντίστασης κύλισης.

Οι επιδόσεις ασφάλειας των ελαστικών επισώτρων περιγράφονται με την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα, δηλ. την ικανότητα ενός ελαστικού επισώτρου να φρενάρει σε υγρό οδόστρωμα. Η κατηγορία πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα καθορίζεται με βάση τον δείκτη πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα σύμφωνα με μια κλίμακα «Α» έως «Γ», με τις καλύτερες κατηγορίες να αντιστοιχούν στις υψηλότερες τιμές του δείκτη πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα.

Ο εξωτερικός θόρυβος κύλισης αναφέρεται στον θόρυβο των ελαστικών επισώτρων που αντιλαμβάνεται ένας παριστάμενος, δηλ. ένας άνθρωπος εκτός του αυτοκινήτου. Μετρείται σε decibel (dB). Η κατηγορία του εξωτερικού θορύβου κύλισης αναπαριστάται στη σήμανση με ένα έως τρία μαύρα «ηχητικά κύματα».

Το επίπεδο επιδόσεων για αυτές τις τρεις παραμέτρους στη σήμανση δηλώνεται από τους κατασκευαστές χωρίς επαλήθευση από τρίτους.

Για τα ελαστικά κατηγορίας C1 και C2, οι κατηγορίες επισημαίνονται στη σήμανση ή σε ένα αυτοκόλλητο (σήμανση με ένα πεδίο όπου εμφανίζεται η επωνυμία). Για τους τρεις τύπους ελαστικών επισώτρων, οι πληροφορίες σχετικά με την κατηγορία εξοικονόμησης καυσίμου, την κατηγορία πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα και την κατηγορία και την μετρούμενη τιμή εξωτερικού θορύβου κύλισης παρέχονται στο τεχνικό διαφημιστικό υλικό, μεταξύ άλλων στους δικτυακούς τόπους των προμηθευτών.



Κύριος στόχος του κανονισμού περί σήμανσης των ελαστικών επισώτρων είναι να αυξηθεί η οικονομική και περιβαλλοντική απόδοση καθώς και η ασφάλεια των οδικών μεταφορών, μέσω της προώθησης οικονομικών σε καύσιμα και ασφαλών ελαστικών επισώτρων με χαμηλά επίπεδα εξωτερικού θορύβου κύλισης. Επίσης, στόχος του κανονισμού είναι να παρέχει ευρύτερη πληροφόρηση στους καταναλωτές, μέσω τυποποιημένης σήμανσης, προκειμένου να επηρεάζονται οι αποφάσεις για αγορά. Η εξοικονόμηση καυσίμου συνδέεται στενά με τις ανησυχίες της ΕΕ όσον αφορά την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού της,

την εξάρτησή της από τις εισαγωγές ενέργειας και την ανάγκη αντιμετώπισης της αλλαγής του κλίματος.

Με τον τομέα των μεταφορών να αντιστοιχεί στο ένα τρίτο της κατανάλωσης ενέργειας της ΕΕ, η αύξηση της εξοικονόμησης καυσίμου στις οδικές μεταφορές παίζει σημαντικό ρόλο στην αντιμετώπιση τέτοιων προκλήσεων. Τα ελαστικά επισώτρα αντιστοιχούν στο 20-30 % της κατανάλωσης ενέργειας ενός οχήματος, λόγω της αντίστασης κύλισής τους. Συνεπώς, η μείωση της αντίστασης κύλισης είναι σημαντική για την αύξηση της εξοικονόμησης καυσίμου και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Η βελτίωση στις επιδόσεις πρόσφυσης των ελαστικών επισώτρων σε υγρό οδόστρωμα θα έχει ως αποτέλεσμα λιγότερα ατυχήματα και μείωση του αριθμού νεκρών και τραυματιών. Ο θόρυβος από τους οδικούς άξονες προκαλεί τη δεύτερη πιο επικίνδυνη επιβάρυνση της υγείας που συνδέεται με το περιβάλλον μετά τα αιωρούμενα σωματίδια. Η αποκλειστική χρήση ελαστικών επισώτρων που ανήκουν στην καλύτερη κατηγορία εξωτερικού θορύβου κύλισης στην ΕΕ μπορεί να μειώσει τις επιπτώσεις στην υγεία που σχετίζονται με τον θόρυβο.

### 3. ΠΕΔΙΟ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ

Στην ανάλυση διερευνήθηκε κατά πόσον εξακολουθεί να υπάρχει δυνατότητα, από την έναρξη εφαρμογής του κανονισμού περί σήμανσης των ελαστικών επισώτρων, για βελτίωση των παραμέτρων επιδόσεων των ελαστικών επισώτρων ως προς την εξοικονόμηση καυσίμου, την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα και τον εξωτερικό θόρυβο.

Με την εξέταση καλύφθηκαν οι διατάξεις εφαρμογής και επιβολής του κανονισμού στην ΕΕ, από την ημερομηνία εφαρμογής του τον Νοέμβριο του 2012. Αντικείμενο της έρευνας ήταν επίσης οι απαιτήσεις για τις δημόσιες συμβάσεις που περιλαμβάνονται στην οδηγία 2012/27/ΕΕ σχετικά με την ενεργειακή απόδοση<sup>4</sup> και αναφέρονται στον κανονισμό περί σήμανσης των ελαστικών επισώτρων.

Στην ανάλυση λήφθηκαν υπόψη, ως πηγή έμπνευσης, οι σχετικές διατάξεις στην οδηγία 2010/30/ΕΕ σχετικά με την ενεργειακή επισήμανση<sup>5</sup>, όπως αναθεωρήθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1369 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ενεργειακή σήμανση<sup>6</sup>.

Στην έρευνα λήφθηκαν επίσης υπόψη οι σχετικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου<sup>7</sup> για τα ελαστικά επίσωτρα. Σκοπός είναι να αποκλειστούν από την αγορά προϊόντα που έχουν τις λιγότερο καλές επιδόσεις στις ίδιες παραμέτρους (αντίσταση κύλισης, πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα και εξωτερικός θόρυβος).

Ειδικότερα, η ανάλυση εστιάστηκε στα εξής ζητήματα:

1. στον βαθμό στον οποίο οι μέσες επιδόσεις της αγοράς σημείωσαν βελτίωση από την έναρξη εφαρμογής του κανονισμού·
2. στην αποτελεσματικότητα της σήμανσης όσον αφορά την ευαισθητοποίηση των τελικών χρηστών και τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, της πρόσφυσης σε υγρό υπόστρωμα και των επιπτώσεων του θορύβου·

<sup>4</sup> Άρθρο 6 και παράρτημα III.

<sup>5</sup> Οδηγία 2010/30/ΕΕ (ΕΕ L 153 της 18.6.2010, σ. 1).

<sup>6</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1369 (ΕΕ L 198 της 28.7.2017, σ. 1).

<sup>7</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 (ΕΕ L 200 της 31.7.2009, σ. 1).

- στη σαφήνεια και την ακρίβεια των πληροφοριών σχετικά με τις παραμέτρους των ελαστικών επισώτρων που παρέχουν οι προμηθευτές και οι διανομείς οχημάτων στους τελικούς χρήστες· στη βελτίωση των πληροφοριών προ της πώλησης, συμπεριλαμβανομένης της προβολής της σήμανσης·
- στον αποκλεισμό ορισμένων τύπων ελαστικών επισώτρων (αναγομωμένα ελαστικά και ελαστικά με καρφιά) από το καθεστώς σήμανσης·
- στη μη ενσωμάτωση άλλων παραμέτρων των ελαστικών επισώτρων, όπως η διανυόμενη απόσταση σε χιλιόμετρα ή μίλια και η απότριψη·
- στη μη προσαρμογή του συστήματος διαβάθμισης της πρόσφυσης σε ελαστικά επίσωτρα που έχουν σχεδιαστεί κυρίως για καλύτερες επιδόσεις υπό συνθήκες πάγου και/ή χιονιού·
- στη δημιουργία βάσης δεδομένων καταχώρισης·
- στην εποπτεία της αγοράς και στην επιβολή της νομοθεσίας.

## 4. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

### 4.1. Εξέλιξη της αγοράς

Ο κανονισμός περί σήμανσης των ελαστικών επισώτρων εφαρμόζεται από τον Νοέμβριο του 2012. Για την «εξοικονόμηση καυσίμου» και την «πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα», η αγορά κατέγραψε κατά την περίοδο 2013 - 2015 θετική τάση προς ελαστικά επίσωτρα καλύτερων επιδόσεων, εν μέρει ως αποτέλεσμα της σήμανσης. Η τάση αυτή ήταν λιγότερο έντονη, ωστόσο, για τον «εξωτερικό θόρυβο κύλισης».

Τόσο η μέση εξοικονόμηση καυσίμου όσο και η μέση πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα βελτιώθηκαν από το 2013 έως το 2015 για όλους τους τύπους ελαστικών επισώτρων.

Για τις καλύτερες κατηγορίες ενεργειακής απόδοσης (Α και Β), η διείσδυση στην αγορά εξακολουθεί να βρίσκεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα (<1 % για όλους τους τύπους ελαστικών επισώτρων). Τούτο καταδεικνύει ότι υπάρχουν ακόμη μεγάλες δυνατότητες βελτίωσης.

Όσον αφορά τις επιδόσεις πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα, το μερίδιο αγοράς της κατηγορίας Β είναι υψηλό για όλους τους τύπους ελαστικών επισώτρων (άνω του 40 %) και ικανοποιητικό για την κατηγορία Α (περίπου 15 %).

Στον εξωτερικό θόρυβο κύλισης δεν σημειώθηκε πραγματική βελτίωση από το 2013 έως το 2015, κυρίως επειδή η βιομηχανία έδωσε μεγαλύτερη έμφαση στη βελτίωση των άλλων παραμέτρων. Πράγματι, ο εξωτερικός θόρυβος κύλισης είναι η παράμετρος που χαρακτηρίζεται ως λιγότερο σημαντική για τους τελικούς χρήστες, όπως καταδεικνύει η έρευνα που διενεργήθηκε στο πλαίσιο της μελέτης για την υποστήριξη της επανεξέτασης.

Επιπλέον, λιγότερο από 0,5 % των ελαστικών επισώτρων που διατίθενται στην αγορά φέρουν σήμανση Α τόσο ως προς την εξοικονόμηση καυσίμου όσο και ως προς την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα λόγω του υψηλότερου κόστους και της τεχνικής αντιστάθμισης ανάμεσα στις δύο αυτές παραμέτρους.

Οι επιπτώσεις του καθεστώτος σήμανσης έως το 2020 εκτιμώνται σε 35 PJ<sup>8</sup> (ή 0,8 εκατ. ΤΠΠ<sup>9</sup>) ετησίως, με αντίστοιχη μείωση εκπομπών CO<sub>2</sub> ύψους 2,5 εκατ. τόνων ετησίως<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> PJ ή Peta Joule : 10<sup>15</sup> Joule.

## 4.2. Ευαισθητοποίηση των χρηστών και κατανόηση της σήμανσης

Η έρευνα μεταξύ καταναλωτών που διενεργήθηκε στο πλαίσιο της μελέτης για την υποστήριξη της επανεξέτασης κατέδειξε ότι περισσότεροι από τους μισούς ιδιοκτήτες αυτοκινήτων δεν γνώριζαν περί της σήμανσης των ελαστικών επισώτρων.

Επιπλέον, οι τελικοί χρήστες ελαστικών κατηγορίας C2 και C3 και ορισμένοι τελικοί χρήστες ελαστικών κατηγορίας C1 συχνά δεν αγοράζουν ελαστικά άμεσα, αλλά στο πλαίσιο συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης και λύσεων στόλου οχημάτων.

Οι εκστρατείες ευαισθητοποίησης θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν αναφορά στον υπολογιστή εξοικονόμησης καυσίμου στον δικτυακό τόπο της Επιτροπής της ΕΕ<sup>11</sup> που επιτρέπει στους τελικούς χρήστες να υπολογίζουν τη δυνητική εξοικονόμηση καυσίμου μέσω των ελαστικών επισώτρων.

Ένα άλλο ζήτημα που συνδέεται με την ευαισθητοποίηση αφορά τις απαιτήσεις για τις δημόσιες συμβάσεις που περιλαμβάνονται στην οδηγία 2012/27/ΕΕ σχετικά με την ενεργειακή απόδοση, παρότι αυτό δεν καταδείχθηκε συγκεκριμένα από την έρευνα. Για την προώθηση της χρήσης ενεργειακά αποδοτικών ελαστικών επισώτρων, είναι σημαντικό τα κράτη μέλη να εξασφαλίζουν ότι οι κεντρικές κυβερνήσεις τους είναι ενήμερες σχετικά με την απαίτηση αγοράς ελαστικών επισώτρων με την υψηλότερη κατηγορία εξοικονόμησης καυσίμου. Επίσης, θα πρέπει να περιλαμβάνουν αυτή την πτυχή στις οικείες προσκλήσεις σύναψης συμβάσεων παροχής υπηρεσιών σύμφωνα με την απαίτηση στο παράρτημα III της οδηγίας 2012/27/ΕΕ σχετικά με την ενεργειακή απόδοση.

Η έρευνα κατέδειξε επίσης συνεχή πρόοδο όσον αφορά την ευαισθητοποίηση των χρηστών και την κατανόηση της σήμανσης.

Η κατανόηση της σήμανσης των ελαστικών επισώτρων από τους καταναλωτές είναι γενικά καλή. Κατά την επίδειξη της σήμανσης, οι καταναλωτές ήταν ικανοί να κατανοήσουν τις πληροφορίες που τους δίνονταν, παρότι δεν τις γνώριζαν εκ των προτέρων. Οι απαντήσαντες αξιολόγησαν το εικονόγραμμα για τον εξωτερικό θόρυβο κύλισης ως το λιγότερο εύληπτο (ποσοστό κατανόησης 60 %), ενώ η πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα αξιολογήθηκε ως η πιο εύληπτη (81 %) και η παράμετρος εξοικονόμησης καυσίμου κυμάνθηκε ανάμεσα στα ανωτέρω ποσοστά (73 %).

Η έρευνα κατέδειξε ότι η ασφάλεια είναι η κυριότερη ανησυχία μεταξύ των καταναλωτών κατά την αγορά ελαστικών επισώτρων. Επομένως, οι περισσότεροι καταναλωτές θεωρούν ότι η πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα είναι η πλέον σημαντική παράμετρος της σήμανσης. Ακόμη και όταν λαμβάνονται υπόψη και παράμετροι που δεν αφορούν τη σήμανση (όπως η τιμή και η επωνυμία), η πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα εξακολουθεί να είναι η πιο σημαντική παράμετρος, ακολουθούμενη από την τιμή.

Η βιομηχανία, οι αντιπρόσωποι και οι οργανώσεις καταναλωτών συνιστούν την οργάνωση εκστρατειών για την προώθηση της σήμανσης προκειμένου να αυξηθούν οι σχετικές γνώσεις των καταναλωτών και να καταστεί σαφές το νόημα της σήμανσης. Οι ομάδες-στόχοι θα πρέπει να είναι οι τελικοί χρήστες στα τμήματα ελαστικών κατηγορίας C1, C2 και C3. Ωστόσο, οι εκστρατείες ευαισθητοποίησης που στοχεύουν στους τελικούς χρήστες ελαστικών

---

<sup>9</sup> Εκατ. ΤΠΠ: εκατ. τόνοι ισοδύναμου πετρελαίου.

<sup>10</sup> Βάσει του μοντέλου αποθέματος που καταρτίστηκε για τη μελέτη με σκοπό την υποστήριξη της επανεξέτασης του κανονισμού περί σήμανσης των ελαστικών επισώτρων.

<sup>11</sup>. [Υπολογιστής](#): Η εξοικονόμηση βασίζεται στις επιδόσεις ενεργειακής απόδοσης του ελαστικού και στον αριθμό των χιλιομέτρων που μπορεί να διανύσει η σειρά ελαστικών επισώτρων.

κατηγορίας C1 είναι οι πλέον σημαντικές, επειδή αντιστοιχούν στο μεγαλύτερο μερίδιο των πωλήσεων ελαστικών επισώτρων.

Οι εκστρατείες ευαισθητοποίησης θα μπορούσαν να διενεργούνται σε εθνικό επίπεδο από τις αρχές των κρατών μελών, σε επίπεδο ΕΕ από την Επιτροπή ή σε συνδυασμό αυτών. Η ενσωμάτωση προμηθευτών και διανομέων ελαστικών επισώτρων στις εκστρατείες, με σκοπό την αποτελεσματικότερη προσέγγιση των τελικών χρηστών, θεωρείται επωφελής. Ορισμένα κράτη μέλη έχουν ήδη διευκολύνει τη διενέργεια εκστρατειών ευαισθητοποίησης για τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων ή σκοπεύουν να το πράξουν. Οι εμπειρίες, αλλά και οι συστάσεις από τις εκστρατείες αυτές, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.

### **4.3. Ακρίβεια πληροφοριών, βελτίωση πληροφοριών προ της πώλησης**

Γενικά, οι καταναλωτές θεωρούν τη σήμανση χρήσιμη και σαφή. Ένα μεγάλο μερίδιο των καταναλωτών δείχνει υψηλή ή μέτρια εμπιστοσύνη στις πληροφορίες της σήμανσης. Πολλοί καταναλωτές επισήμαναν ότι η εμπιστοσύνη τους θα αυξανόταν με μεγαλύτερο έλεγχο της αγοράς και περισσότερες κυρώσεις λόγω μη συμμόρφωσης. Τούτο συμφωνεί επίσης με τις απαντήσεις, τόσο από τους προμηθευτές ελαστικών επισώτρων όσο και από τις ενώσεις αντιπροσώπων, οι οποίοι ζήτησαν επίσης περισσότερη εποπτεία της αγοράς.

Όσον αφορά την ακρίβεια των πληροφοριών, είναι απαραίτητο να αναφερθεί ότι αρκετές οργανώσεις καταναλωτών έχουν εκφράσει ορισμένες ανησυχίες σχετικά με τη σήμανση της ΕΕ για τα ελαστικά επίσωτρα. Ισχυρίζονται ότι η σήμανση της ΕΕ υπερεκτιμά τις επιδόσεις των ελαστικών επισώτρων και ότι οι τιμές είναι διαφορετικές από τις δικές τους δοκιμές. Ωστόσο, δεν διευκρινίζουν αν αυτή η διαφορά ισχύει και για τις τρεις παραμέτρους ή μόνο για μία ή δύο εξ αυτών. Επίσης, επικρίνουν το γεγονός ότι η σήμανση της ΕΕ για τα ελαστικά επίσωτρα απορρέει από μια διαδικασία «αυτόβουλης δήλωσης», επομένως δεν υπάρχει πιστοποίηση από τρίτους.

Επιπλέον, πολλοί καταναλωτές ζητούν περισσότερες πληροφορίες υπό μορφή ανεξάρτητων δοκιμών από ενώσεις καταναλωτών ή αρχές, ή μια δημόσια βάση δεδομένων όπου θα εμφανίζονται τα δεδομένα των ελαστικών επισώτρων από το καθεστώς σήμανσης.

Οι περισσότεροι καταναλωτές αγοράζουν ελαστικά επίσωτρα από ειδικά καταστήματα ελαστικών επισώτρων ή συνεργεία αυτοκινήτων, ωστόσο μόνο το ένα τρίτο περίπου εξ αυτών έχουν δει τα ελαστικά να εκτίθενται πριν από την πιο πρόσφατη αγορά τους. Επιπλέον, οι αρχές εποπτείας της αγοράς που διενεργούν επιθεωρήσεις σε καταστήματα παρατήρησαν ότι μόνο λίγα μοντέλα ελαστικών επισώτρων εκτίθενται στο σημείο πώλησης, ενώ τα υπόλοιπα μοντέλα βρίσκονται τοποθετημένα στο απόθεμα. Αυτό συνεπάγεται ότι οι καταναλωτές συχνά δεν βλέπουν το ελαστικό και, ως εκ τούτου, ούτε τη σήμανση, πριν από την αγορά του. Επιπλέον, δεδομένου ότι οι επιδόσεις των ελαστικών επισώτρων επιδεινώνονται λόγω γήρανσης, ακόμη και όταν βρίσκονται στα ράφια, θα μπορούσε να εξεταστεί η δυνατότητα να ενημερώνεται ο καταναλωτής σχετικά με την ημερομηνία κατασκευής, για παράδειγμα στο δελτίο πληροφοριών του προϊόντος, το οποίο πρέπει επίσης να παρέχει ενδείξεις σχετικά με την πιθανή αναμενόμενη μέση υποβάθμιση των επιδόσεων.

Αυτές οι πρακτικές δεν είναι συμβατές με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού, σύμφωνα με το οποίο οι διανομείς πρέπει να παρέχουν στον τελικό χρήστη πληροφορίες σχετικά με τις παραμέτρους επιδόσεων της σήμανσης στις περιπτώσεις όπου τα ελαστικά προς πώληση δεν είναι ορατά από τον τελικό χρήστη. Συνεπώς, θα μπορούσε να εξεταστεί το ενδεχόμενο επέκτασης και διευκρίνισης αυτών των διατάξεων προκειμένου να διασφαλίζεται η παροχή των πληροφοριών της σήμανσης πριν από την πώληση.

Οι προμηθευτές και οι διανομείς οχημάτων θα πρέπει να είναι υποχρεωμένοι να παρέχουν τις πληροφορίες σήμανσης των ελαστικών επισώτρων για τον(τους) τύπο(τύπους) ελαστικών που τοποθετούνται στο όχημα. Τούτο θα πρέπει να ισχύει, μεταξύ άλλων, στις περιπτώσεις όπου ο τελικός χρήστης δεν έχει επιλογή ανάμεσα στα διαφορετικά ελαστικά που τοποθετούνται σε ένα όχημα προς πώληση. Οι πληροφορίες θα μπορούσαν, για παράδειγμα, να συμπεριληφθούν στο τεχνικό διαφημιστικό υλικό που παρέχεται στον τελικό χρήστη.

Στο σημείο πώλησης, η σήμανση του ελαστικού επισώτρου μπορεί να εμφανίζεται είτε ως έντυπη σήμανση σε γειννίαση με το ελαστικό είτε ως αυτοκόλλητο πάνω στο ελαστικό. Οι περισσότεροι καταναλωτές θεωρούν πιο ορατό το αυτοκόλλητο πάνω στο πέλμα του ελαστικού. Ωστόσο, η καταλληλότητα του τρόπου με τον οποίο παρουσιάζεται η σήμανση υπονομεύεται από το γεγονός ότι τα περισσότερα ελαστικά επίσωτρα δεν εκτίθενται.

Εξάλλου, όπως καταδεικνύει η έρευνα, το μερίδιο των αγορών ελαστικών επισώτρων μέσω διαδικτύου αυξάνεται. Επομένως, καθίσταται ολοένα και πιο σημαντικό η σήμανση και οι σχετικές πληροφορίες να είναι εμφανείς, όταν τα ελαστικά επίσωτρα πωλούνται μέσω διαδικτύου.

#### **4.4. Μη κάλυψη ορισμένων τύπων ελαστικών επισώτρων (αναγομωμένα ελαστικά και ελαστικά με καρφιά).**

##### Αναγομωμένα ελαστικά

Η αναγόμωση ελαστικών είναι μια διαδικασία που χρησιμοποιείται για την παράταση της ζωής των χρησιμοποιημένων ελαστικών επισώτρων. Όταν ένα ελαστικό αναγομώνεται, το φθαρμένο πέλμα αντικαθίσταται από ένα καινούργιο. Αυτή η αντικατάσταση μπορεί να επαναλαμβάνεται για όσο διάστημα εξασφαλίζεται η ακεραιότητα του προς αναγόμωση περιβλήματος. Η αναγόμωση έχει ως αποτέλεσμα την εξοικονόμηση ενέργειας και υλικού.

Οι επιδόσεις των αναγομωμένων ελαστικών επισώτρων καθορίζονται από τον συνδυασμό του περιβλήματος, του πέλματος και της εφαρμοζόμενης διαδικασίας αναγόμωσης. Η μεγαλύτερη πρόκληση ως προς την ενσωμάτωση των αναγομωμένων ελαστικών στο καθεστώς σήμανσης είναι η αναγκαιότητα καθορισμού των τριών παραμέτρων επιδόσεων προς σήμανση (εξοικονόμηση καυσίμου, πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα και εξωτερικός θόρυβος κύλισης) για κάθε συνδυασμό. Δεδομένου ότι τα αναγομωμένα ελαστικά παράγονται σε μικρές σειρές, το κόστος δοκιμής για κάθε συνδυασμό θα καθιστούσε την επιχειρηματική δραστηριότητα της αναγόμωσης οικονομικά ανέφικτη, ιδίως για τις μικρές και τις μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις.

Οι μέθοδοι και τα εργαλεία μέτρησης για τον υπολογισμό των παραμέτρων επιδόσεων προς σήμανση για τα αναγομωμένα ελαστικά κατηγορίας C3 είναι υπό ανάπτυξη.

Θα πρέπει να πραγματοποιηθεί διεξοδική αξιολόγηση αυτών των μεθόδων και εργαλείων προτού εξεταστεί κατά πόσον πρέπει να ενσωματωθούν τα αναγομωμένα ελαστικά κατηγορίας C3 στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού περί σήμανσης των ελαστικών επισώτρων. Το έργο της αξιολόγησης θα πρέπει να περιλαμβάνει όλους τους ενδιαφερόμενους παράγοντες, όπως είναι η βιομηχανία ελαστικών, οι επιχειρήσεις αναγόμωσης, οι αρχές εποπτείας της αγοράς και οι σχετικές μη κυβερνητικές οργανώσεις.

##### Ελαστικά επίσωτρα με καρφιά

Τα ελαστικά επίσωτρα με καρφιά χρησιμοποιούνται κυρίως στη Φινλανδία, τη Σουηδία και τη Νορβηγία όπου αποτελούν το 12 % της αγοράς ελαστικών επισώτρων (σε σύγκριση με το 0,25 % στην υπόλοιπη ΕΕ). Σε πολλά κράτη μέλη, η χρήση ελαστικών επισώτρων με καρφιά



απαγορεύεται και στην πλειονότητα των υπόλοιπων κρατών η χρήση τους περιορίζεται στους χειμερινούς μήνες. Το μικρό μερίδιο αγοράς των ελαστικών επισώτρων με καρφιά περιορίζει τη δυνατότητα εξοικονόμησης καυσίμου από την ενσωμάτωσή τους στο καθεστώς σήμανσης. Επιπλέον, το κύριο περιβαλλοντικό ζήτημα που προκύπτει από τη χρήση ελαστικών επισώτρων με καρφιά είναι η ρύπανση από αιωρούμενα σωματίδια λόγω φθοράς του οδοστρώματος. Αυτό οδήγησε τις βόρειες χώρες να ρυθμίσουν τον σχεδιασμό των ελαστικών επισώτρων προκειμένου να περιορίσουν αυτές τις επιπτώσεις.

Η δοκιμή της αντίστασης κύλισης και της πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα για τα ελαστικά επίσωτρα με καρφιά δεν είναι δυνατή με τα τρέχοντα πρότυπα δοκιμών. Τόσο για τη δοκιμή της αντίστασης κύλισης όσο και για τη δοκιμή της πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα, υπάρχει περιορισμένη επιτρεπόμενη τραχύτητα επιφάνειας (οδόστρωμα ή τύμπανα κινητήρα). Η χρήση καρφιών στις επιφάνειες αυτές κατά τη διάρκεια της δοκιμής μπορεί να τους προκαλέσει τέτοιες φθορές ώστε οι επιφάνειες να πάψουν να πληρούν τα πρότυπα των δοκιμών.

#### **4.5. Διανυόμενη απόσταση σε χιλιόμετρα ή μίλια και απότριψη**

##### Διανυόμενη απόσταση σε χιλιόμετρα ή μίλια

Οι περιβαλλοντικές και οικονομικές επιπτώσεις από την ολοένα και μεγαλύτερη διανυόμενη απόσταση σε χιλιόμετρα ή μίλια εξαρτώνται αποκλειστικά από τον τρόπο που αυτή επηρεάζει την αντίσταση κύλισης. Αν η αύξηση της διανυόμενης απόστασης σε χιλιόμετρα ή μίλια επιτυγχάνεται σε βάρος της αυξημένης αντίστασης κύλισης, οι επιπτώσεις θα είναι πιθανότατα αρνητικές λόγω αυξημένης κατανάλωσης καυσίμου κατά τη διάρκεια της χρήσης. Επιπλέον, υπάρχει κίνδυνος η πρόσφυση σε υγρό υπόστρωμα να είναι πιο αδύναμη.

Η διανυόμενη απόσταση σε χιλιόμετρα ή μίλια αποτελεί σημαντική παράμετρο για τους τελικούς χρήστες, ωστόσο η ενσωμάτωσή της δεν είναι εφικτή προς το παρόν, καθώς δεν υπάρχει αξιόπιστη, ακριβής και αναπαραγωγίμη τυποποιημένη μέθοδος δοκιμής για τον προσδιορισμό του αριθμού των χιλιομέτρων που είναι δυνατόν να επιτευχθούν με τα ελαστικά επίσωτρα. Μια τέτοια μέθοδος θα ήταν απαραίτητο να αναπτυχθεί ώστε να παρέχει στους καταναλωτές αυτές τις σημαντικές πληροφορίες, μολονότι αναγνωρίζεται ότι η διανυόμενη απόσταση σε χιλιόμετρα ή μίλια που μετράται με βάση τυποποιημένη μέθοδο δοκιμών μπορεί να αποκλίνει σημαντικά από τη διανυόμενη απόσταση σε χιλιόμετρα ή μίλια που διαπιστώνουν οι καταναλωτές στην πραγματική ζωή. Εάν συμβεί κάτι τέτοιο, υπάρχει κίνδυνος οι καταναλωτές να απολέσουν την εμπιστοσύνη τους στη σήμανση.

Παρότι η διανυόμενη απόσταση σε χιλιόμετρα ή μίλια σχετίζεται άμεσα με τη φθορά του πέλματος κατά τη χρήση του ελαστικού (η οποία μπορεί να εξαρτάται από την πίεση του ελαστικού, την επιφάνεια του οδοστρώματος, το φορτίο και τον τρόπο οδήγησης), τα ελαστικά επίσωτρα υποβαθμίζονται επίσης λόγω γήρανσης ή έκθεσης στην ηλιακή (υπεριώδη) ακτινοβολία, στη ζέστη, τη βροχή κ.λπ. Ως εκ τούτου, η ανθεκτικότητα των ελαστικών επισώτρων εξαρτάται επίσης από την έκθεση στις κλιματικές συνθήκες και την ένταση των κλιματικών συνθηκών υπό τις οποίες χρησιμοποιούνται, κάτι που ισχύει εξίσου και για άλλες παραμέτρους που αναφέρονται στη σήμανση, όπως η εξοικονόμηση καυσίμου.

Συνεπώς, οι καταναλωτές θα πρέπει να λαμβάνουν γνώση των πιθανών αιτιών αυτών των αποκλίσεων και του τρόπου περιορισμού τους (καλύτερος έλεγχος πίεσης, τρόπος οδήγησης κ.λπ.), προκειμένου να διατηρούν την εμπιστοσύνη τους στη σήμανση.

Τα πρότυπα της Ενιαίας Αξιολόγησης Ποιότητας Ελαστικών (UTQG) παρέχουν τη μοναδική τυποποιημένη μέθοδο δοκιμής, η οποία ισχύει μόνο για τα ελαστικά κατηγορίας C1. Η

μέθοδος δοκιμής προϋποθέτει τα ελαστικά να διανύουν απόσταση 7 200 μιλίων (11 600 χιλιομέτρων), με αποτέλεσμα η μέθοδος να είναι πολύ δαπανηρή (θα μπορούσε να εξεταστεί το ενδεχόμενο χρήσης μιας πιο οικονομικής μεθόδου εργαστηριακής δοκιμής). Η μετρούμενη διανυόμενη απόσταση σε χιλιόμετρα ή μίλια θα αποκλίνει από τη διανυόμενη απόσταση σε χιλιόμετρα ή μίλια που διαπιστώνει ο τελικός χρήστης στην πραγματική ζωή, δεδομένου ότι εξωτερικοί παράγοντες, όπως η πίεση των ελαστικών, η επιφάνεια του οδοστρώματος, το φορτίο και ο τρόπος οδήγησης, ασκούν έντονη επίδραση στη φθορά των ελαστικών και στη διανυόμενη απόσταση σε χιλιόμετρα ή μίλια.

Η βιομηχανία και οι αρχές εποπτείας της αγοράς συμφωνούν ότι είναι αδύνατη η μέτρηση της διανυόμενης απόστασης σε χιλιόμετρα ή μίλια με την ακρίβεια που απαιτείται για τη σήμανση, και οι αρχές εποπτείας της αγοράς θεωρούν απίθανη τη διενέργεια εποπτείας της αγοράς με βάση μια τέτοια απαίτηση. Επιπλέον, η βιομηχανία ελαστικών, οι αρχές εποπτείας της αγοράς και οι οργανώσεις ελαστικών συμφωνούν ότι η εισαγωγή της διανυόμενης απόστασης σε χιλιόμετρα ή μίλια ως παραμέτρου στο καθεστώς σήμανσης των ελαστικών επισώτρων θα ήταν πολύ δαπανηρή και δεν θα βοηθούσε τους καταναλωτές να επιλέξουν καλύτερα ελαστικά. Ωστόσο, αυτό το ζήτημα, το οποίο συνδέεται στενά με την απότριψη, μπορεί να διερευνηθεί περαιτέρω σε μια μελλοντική επανεξέταση του κανονισμού.

### Απότριψη

Η απότριψη, η οποία είναι η απομάκρυνση υλικών από το ελαστικό όταν αυτό αλληλεπιδρά με την επιφάνεια του οδοστρώματος, σχετίζεται με τη διανυόμενη απόσταση σε χιλιόμετρα ή μίλια. Τα υλικά που απομακρύνονται, τα οποία ονομάζονται σωματίδια φθοράς ελαστικών στο οδόστρωμα (TRWP), συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση από αιωρούμενα σωματίδια. Επειδή άλλες πηγές ατμοσφαιρικής ρύπανσης, όπως οι εκπομπές των οχημάτων, ρυθμίζονται, η σχετική σημασία των σωματιδίων φθοράς ελαστικών στο οδόστρωμα είναι πιθανό να αυξηθεί. Ωστόσο, η συμβολή των σωματιδίων φθοράς ελαστικών στο οδόστρωμα στην ατμοσφαιρική ρύπανση και στη ρύπανση των ωκεανών από μικροπλαστικά σωματίδια είναι ακόμη αβέβαιη και δεν έχει αναπτυχθεί ακόμη τυποποιημένη μέθοδος μέτρησης. Μια σειρά πρόσφατων μελετών καταδεικνύουν ότι τα ελαστικά επισώτρα αποτελούν δυνητικά σημαντική πηγή ρύπανσης των ωκεανών από μικροπλαστικά σωματίδια<sup>12</sup>.

Όπως με τη διανυόμενη απόσταση σε χιλιόμετρα ή μίλια, η απότριψη εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από εξωτερικούς παράγοντες (δηλ. πίεση ελαστικών, επιφάνεια οδοστρώματος, φορτίο, τρόπος οδήγησης κ.λπ.). Το καθεστώς σήμανσης των ελαστικών επισώτρων ενδέχεται να μην είναι κατ' ανάγκη κατάλληλο για τη ρύθμιση των εκπομπών των σωματιδίων φθοράς ελαστικών στο οδόστρωμα. Ωστόσο, αυτό το ζήτημα μπορεί να διερευνηθεί περαιτέρω στο πλαίσιο μελλοντικής επανεξέτασης του κανονισμού. Για την επανεξέταση αυτή θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι ολοένα και μεγαλύτερες ανησυχίες σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση και τη ρύπανση των ωκεανών από μικροπλαστικά σωματίδια, καθώς και τις συνέπειες στο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία.

Το χημικό περιεχόμενων των υλικών των ελαστικών, το οποίο είναι σημαντικό για τις επιπτώσεις που έχουν στην υγεία τα σωματίδια φθοράς ελαστικών στο οδόστρωμα, ρυθμίζεται ήδη μέσω του κανονισμού REACH<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Study on [primary microplastic-pollution](#) (Μελέτη σχετικά με τη ρύπανση από πρωτογενή μικροπλαστικά σωματίδια), σ. 31, και study [on marine litter sources](#) (Μελέτη σχετικά με τις πηγές προέλευσης των θαλάσσιων απορριμμάτων), σ. 365.

<sup>13</sup> Κανονισμός REACH (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 (ΕΕ L 396 της 30.12.2006, σ. 1).

Επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί ότι αυτό το ζήτημα μπορεί επίσης να διερευνηθεί στο πλαίσιο της νομοθεσίας περί έγκρισης τύπου για τα ελαστικά<sup>14</sup>.

#### 4.6. Πρόσφυση σε χιόνι και πάγο

Στο καθεστώς σήμανσης ελαστικών, ο δείκτης πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα χρησιμοποιείται για τη μέτρηση της ασφάλειας. Ωστόσο, αυτός ο δείκτης ενέχει τον κίνδυνο παραπλάνησης των καταναλωτών που αγοράζουν ελαστικά επίσωτρα για χειμερινές συνθήκες, δεδομένου ότι τα ελαστικά που σχεδιάζονται για να έχουν καλύτερες επιδόσεις στο χιόνι και στον πάγο έχουν συχνά χειρότερη πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα από τα συνήθη θερινά<sup>15</sup> ελαστικά. Η ενσωμάτωση των επιδόσεων στο χιόνι και στον πάγο στο καθεστώς σήμανσης θα αντιμετώπιζε μια ανησυχία περί ασφάλειας και θα παρείχε πληρέστερη ενημέρωση στους καταναλωτές, η οποία τελικά θα μπορούσε να οδηγήσει σε αυξημένη εμπιστοσύνη στη σήμανση, ιδίως στις σκανδιναβικές περιοχές. Στο πλαίσιο αυτό, θα μπορούσε επίσης να εξεταστεί το ενδεχόμενο ενημέρωσης των καταναλωτών σχετικά με τη σημασία της ηλικίας του ελαστικού, δεδομένου ότι οι επιδόσεις των ελαστικών επισώτρων στις χαμηλές θερμοκρασίες υποβαθμίζονται σοβαρά όσο αυξάνεται η ηλικία τους.

Ο όρος «ελαστικό χιονιού» προσδιορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) 661/2009 και στον κανονισμό αριθ. 117 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) ως «το ελαστικό του οποίου το σκάλισμα, το υλικό ή η δομή πέλματος έχουν σχεδιαστεί κυρίως για επιδόσεις υπό συνθήκες χιονιού, καλύτερες από εκείνες ενός κοινού ελαστικού, όσον αφορά την ικανότητα του ελαστικού να εκκινεί το όχημα ή να διατηρεί την κίνησή του». Τέτοια ελαστικά μπορούν να φέρουν σήμανση με την ένδειξη «M+S», η οποία αποτελεί αυτόβουλη δήλωση του κατασκευαστή για τα ελαστικά επίσωτρα που υποτίθεται ότι έχουν καλύτερες επιδόσεις στη λάσπη και/ή στο χιόνι. Ωστόσο, επί του παρόντος, για την ένδειξη «M+S» δεν προβλέπονται περαιτέρω απαιτήσεις ή δοκιμές επιδόσεων των ελαστικών.

Ο όρος «ελαστικό χιονιού για έντονη χιονόπτωση» προσδιορίζεται επίσης στον κανονισμό αριθ. 117 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) ως το «ελαστικό χιονιού του οποίου το σκάλισμα, το υλικό ή η δομή πέλματος έχουν σχεδιαστεί ειδικά για να χρησιμοποιείται σε συνθήκες έντονης χιονόπτωσης» και πληροί ορισμένες απαιτήσεις προκειμένου να χρησιμοποιείται η ένδειξη «3-PMSF» (3 βουνοκορφές με μια νιφάδα χιονιού) στην παρειά του ελαστικού. Αυτά τα ελαστικά είναι επίσης γνωστά ως «χειμερινά ελαστικά» και είναι υποχρεωτικά σε διάφορα κράτη μέλη υπό χειμερινές συνθήκες.

Τόσο ο όρος «ελαστικό χιονιού» όσο και ο όρος «ελαστικό χιονιού για έντονη χιονόπτωση» ισχύουν εξίσου για τις κατηγορίες ελαστικών C1, C2 και C3. Μια άλλη κατηγορία ελαστικών για χειμερινές συνθήκες είναι τα «χειμερινά ελαστικά επίσωτρα των σκανδιναβικών χωρών», τα οποία είναι ελαστικά που δεν φέρουν καρφιά και έχουν σχεδιαστεί για συνθήκες πάγου και υγρού πάγου. Επί του παρόντος δεν υπάρχει νομικός ορισμός για τα χειμερινά ελαστικά

<sup>14</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 (ΕΕ L 200 της 31.7.2009, σ. 1).

<sup>15</sup> Το «θερινό ελαστικό επίσωτρα» δεν αντιστοιχεί σε κάποιο νομικό ορισμό συγκεκριμένου προϊόντος. Αναφέρεται σε φυσιολογικά ελαστικά επίσωτρα που πρέπει να χρησιμοποιούνται κατά προτίμηση υπό μη έντονες χειμερινές καιρικές συνθήκες. Σημειώνεται ότι υπάρχουν «ελαστικά παντός καιρού», τα οποία επίσης δεν αντιστοιχούν σε κάποιο νομικό ορισμό. Πρόκειται για ελαστικά επίσωτρα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν τόσο υπό θερινές όσο και υπό χειμερινές καιρικές συνθήκες, ανάλογα με τη δήλωση του κατασκευαστή. Επισημαίνονται εν γένει ως «ελαστικά επίσωτρα κατάλληλα για λάσπη και χιόνι» («M+S»), αλλά δεν ανταποκρίνονται κατ' ανάγκη σε μια εγκεκριμένη πιστοποίηση «3-PMSF» (3 βουνοκορφές με μια νιφάδα χιονιού), όπως το νομικά καθορισμένο «ελαστικό χιονιού για έντονη χιονόπτωση». Όλοι αυτοί οι διαφορετικοί όροι για τα ελαστικά επίσωτρα («θερινά» και «παντός καιρού») αντιστοιχούν στη δήλωση του κατασκευαστή, χωρίς περαιτέρω απαιτήσεις ή δοκιμές επιδόσεων ελαστικών.

επίσωτρα των σκανδιναβικών χωρών, ωστόσο ένα πρότυπο ISO για δοκιμή επιδόσεων στον πάγο παρεμφερή με τη δοκιμή επιδόσεων στο χιόνι που χρησιμοποιείται για τα ελαστικά χιονιού για έντονη χιονόπτωση βρίσκεται σε φάση εκπόνησης και αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του 2017. Η δοκιμή επιδόσεων στον πάγο αφορά μόνο τα ελαστικά επίσωτρα κατηγορίας C1.

Για τις επιδόσεις πρόσφυσης σε χιόνι, η δοκιμή και η ένδειξη «3-PMSF» είναι η καταλληλότερη λύση, δεδομένου ότι χρησιμοποιείται ήδη ευρέως από τη βιομηχανία ελαστικών και, επομένως, θα είχε χαμηλό κόστος εφαρμογής. Αυτές οι επιπρόσθετες πληροφορίες αντισταθμίζουν τη συνήθως χαμηλή ενδιάμεση βαθμολογία πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα στη σήμανση της ΕΕ.

Για τα «χειμερινά ελαστικά επίσωτρα των σκανδιναβικών χωρών» (δηλ. τα ελαστικά για συνθήκες πάγου), το αναμενόμενο πρότυπο ISO, σε συνδυασμό με μια κατώτατη τιμή και αντίστοιχο εικονόγραμμα, θα μπορούσε ομοίως να αποτελέσει χρήσιμη λύση. Αυτά τα ελαστικά επίσωτρα φέρουν συχνά στη σήμανση τις κατώτερες τιμές πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα.

Σε αμφότερες τις περιπτώσεις (ελαστικά επίσωτρα για συνθήκες χιονόπτωσης και για συνθήκες πάγου), οι επιπρόσθετες πληροφορίες στη σήμανση, εάν υπάρχουν, θα πρέπει να ισχύουν μόνο για ελαστικά που πιστοποιούνται από τρίτους με βάση την τυπική διαδικασία δοκιμής. Τούτο είναι απαραίτητο για τη διατήρηση και την ενίσχυση της εμπιστοσύνης των καταναλωτών στη σήμανση.

#### **4.7. Βάση δεδομένων καταχώρισης**

Η μελέτη επανεξέτασης διερεύνησε την καταλληλότητα δημιουργίας βάσης δεδομένων καταχώρισης για τις σημάνσεις των ελαστικών επισώτρων και τη σχετική τεχνική τεκμηρίωση σε επίπεδο ΕΕ προκειμένου να ενισχυθεί η επιβολή της νομοθεσίας. Σύμφωνα με την ανάλυση, η βάση αυτή θα ήταν χρήσιμη ώστε, αφενός, να παρέχονται πληροφορίες σχετικά με την αγορά για τις αποφάσεις πολιτικής και, αφετέρου, να διευκολύνεται η εποπτεία της αγοράς. Επιπλέον, θα μπορούσε να χρησιμεύσει ως εργαλείο για την ενημέρωση των καταναλωτών. Επίσης, θα μπορούσε να αποτελέσει ένα καλό μέσο προκειμένου να επιτευχθεί μεγαλύτερη διαφάνεια όσον αφορά τις μεθόδους και τις συνθήκες δοκιμής που χρησιμοποιούν οι προμηθευτές, κάτι που αυτή τη στιγμή λείπει, σύμφωνα με ορισμένες αρχές εποπτείας της αγοράς. Για τους τελικούς χρήστες, η βάση δεδομένων καταχώρισης θα μπορούσε να παρέχει πληροφορίες προ της πώλησης σχετικά με τις παραμέτρους της σήμανσης.

Οποιαδήποτε πιθανή βάση δεδομένων θα πρέπει να είναι συμπληρωματική της υφιστάμενης βάσης δεδομένων του συστήματος πληροφοριών και επικοινωνίας για την εποπτεία της αγοράς προϊόντων (ICSMS)<sup>16</sup>, η οποία καλύπτει προϊόντα που κυκλοφορούν στην ΕΕ και δεν συμμορφώνονται με τη νομοθεσία της ΕΕ για τα προϊόντα, καθώς και της βάσης δεδομένων που πρόκειται να θεσπιστεί στο πλαίσιο του αναθεωρημένου κανονισμού (ΕΕ) 2017/1369 για την ενεργειακή σήμανση. Ο προβληματισμός ως προς την πιθανή βάση δεδομένων καταχώρισης για τα ελαστικά επίσωτρα θα ωφεληθεί από την πείρα με τη μελλοντική βάση δεδομένων για την ενεργειακή σήμανση.

---

<sup>16</sup> Πρόκειται για μια βάση δεδομένων σε επίπεδο ΕΕ που ανήκει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στοχεύει στην αρχειοθέτηση και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής όσον αφορά ζητήματα σχετικά με τις δραστηριότητες επιβολής της νομοθεσίας.

#### 4.8. Εποπτεία αγοράς και επιβολή της νομοθεσίας

Οι δραστηριότητες εποπτείας της αγοράς ποικίλουν μεταξύ των κρατών μελών, τα οποία είναι υπεύθυνα για τη διενέργεια της εποπτείας. Ο επικρατέστερος τύπος εποπτείας της αγοράς είναι οι επιθεωρήσεις στο «σημείο πώλησης». Ορισμένες αρχές έχουν επιθεωρήσει την τεχνική τεκμηρίωση, λίγες όμως έχουν διενεργήσει εργαστηριακές δοκιμές προκειμένου να επαληθευτούν οι τιμές της σήμανσης. Σύμφωνα με τις αρχές εποπτείας της αγοράς, το υψηλό κόστος και ο ανεπαρκής αριθμός διαπιστευμένων εγκαταστάσεων δοκιμής αποτελούν τα μεγαλύτερα εμπόδια στην εργαστηριακή δοκιμή των ελαστικών επισώτρων.

Το χαμηλό επίπεδο εποπτείας της αγοράς υπονομεύει την εμπιστοσύνη των καταναλωτών και έχει δώσει στους λιανοπωλητές την εντύπωση ότι η σήμανση των ελαστικών επισώτρων βρίσκεται χαμηλά στις προτεραιότητες των αρχών.

Τα περισσότερα κράτη μέλη αντιμετωπίζουν το συγχρηματοδοτούμενο από την ΕΕ πρόγραμμα κοινής δράσης σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων<sup>17</sup> ως ευκαιρία για να δρομολογήσουν τη διενέργεια εργαστηριακών δοκιμών στα ελαστικά. Στόχος της κοινής δράσης είναι να αποκτηθούν περισσότερα δεδομένα από δοκιμές και να αναπτυχθούν βέλτιστες πρακτικές για τις δοκιμές εποπτείας της αγοράς.

Ορισμένες από τις δοκιμές στα ελαστικά επίσωτρα που διενήργησαν οι αρχές εποπτείας της αγοράς δείχνουν ότι τα αποτελέσματα μπορεί να αποκλίνουν από τις τιμές της σήμανσης, ακόμη κι όταν το ίδιο μοντέλο ελαστικού δοκιμάζεται σε διαφορετικές διαπιστευμένες πίστες δοκιμής/διαφορετικά διαπιστευμένα εργαστήρια, χωρίς να είναι δυνατό να διαπιστωθεί ακριβώς αν το ζήτημα αφορά εξίσου τις τρεις παραμέτρους ή μόνο κάποιες εξ αυτών. Το ίδιο ζήτημα έχει αναφερθεί από αναρίθμητα περιοδικά αυτοκινήτων και οργανώσεις καταναλωτών που διενεργούν δοκιμές. Χωρίς να μπορούν να ποσοτικοποιήσουν τα διάφορα αίτια, οι αρχές εποπτείας της αγοράς πιστεύουν ότι μεγάλο μέρος του ζητήματος αυτού μπορεί να οφείλεται:

- στην ίδια τη μέθοδο μέτρησης (ιδίως για την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα)·
- στις διαφορετικές συνθήκες υπό τις οποίες διενεργούνται οι δοκιμές·
- στην εσφαλμένη εφαρμογή των μεθόδων δοκιμής· και
- σε έλλειψη διαφάνειας στις συνθήκες που χρησιμοποιούνται για τις δοκιμές και τον υπολογισμό των τιμών της σήμανσης.

Η πείρα που έχουν αποκτήσει μέχρι τώρα η βιομηχανία και οι αρχές εποπτείας της αγοράς σχετικά με τα πρότυπα των δοκιμών πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα υποδεικνύει δυνατότητα περαιτέρω βελτίωσης της ακρίβειας της μεθόδου δοκιμής. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί, για παράδειγμα, με την επανεξέταση του συνόλου των κλιμάκων τιμών για τις συνθήκες δοκιμής και/ή των μαθηματικών τύπων που επιτρέπουν την ευθυγράμμιση των αποτελεσμάτων όταν διενεργούνται δοκιμές υπό διαφορετικές συνθήκες, για παράδειγμα διενέργειας των δοκιμών σε διαφορετικούς χώρους ή σε διαφορετικές περιόδους του έτους. Πρόκειται για σημαντική πτυχή που πρέπει να αντιμετωπιστεί στο μέλλον, δεδομένου ότι η ασφάλεια είναι η κυρίαρχη ανησυχία μεταξύ των καταναλωτών κατά την αγορά ελαστικών. Σχετικά με τις δοκιμές θορύβου ή αντίστασης κύλισης, η κατάσταση είναι λιγότερο ευαίσθητη. Για τη μέτρηση της αντίστασης κύλισης των ελαστικών επισώτρων (η οποία

---

<sup>17</sup> Σχέδιο εποπτείας της αγοράς της ΕΚ MSTyγ15, το οποίο χρηματοδοτείται δυνάμει του προγράμματος πλαισίου «Ορίζων 2020» για τη βελτίωση της επιβολής του κανονισμού (ΕΚ) 1222/2009 περί σήμανσης των ελαστικών επισώτρων με πιο αποτελεσματικές αρχές εποπτείας της αγοράς (κατάρτιση, κατευθυντήριες οδηγίες κ.λπ.). Βλ. [www.mstyr15.eu](http://www.mstyr15.eu).

παρέχει ένδειξη για την εξοικονόμηση καυσίμου), δημιουργήθηκε δίκτυο «εργαστηρίων αναφοράς»<sup>18</sup> με σκοπό τη βελτιστοποίηση της ακρίβειας και της αναπαραγωγιμότητας των αποτελεσμάτων μέσω διαδικασίας ευθυγράμμισης των μηχανών δοκιμής.

Ο ίδιος ο κανονισμός περί σήμανσης των ελαστικών επισώτρων δεν περιλαμβάνει λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με την εποπτεία της αγοράς και την επιβολή της νομοθεσίας. Αντ' αυτού, ο κανονισμός αναφέρεται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008<sup>19</sup>, ο οποίος περιλαμβάνει τους γενικούς κανόνες σχετικά με την εποπτεία της αγοράς και τους ελέγχους των προϊόντων που εισέρχονται στην αγορά της ΕΕ. Αυτός διαφέρει από τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1369 για την ενεργειακή σήμανση στην ΕΕ, ο οποίος περιλαμβάνει πιο λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με την εποπτεία της αγοράς, επιπροσθέτως αυτών που περιλαμβάνονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008. Επιπλέον, τα μέτρα εφαρμογής στο πλαίσιο του κανονισμού για την ενεργειακή σήμανση πρέπει να περιλαμβάνουν λεπτομερή περιγραφή του περιεχομένου της τεχνικής τεκμηρίωσης που πρέπει να απαιτείται από τις αρχές εποπτείας για λόγους εποπτείας της αγοράς.

Παρότι οι διατάξεις σχετικά με την επιβολή της νομοθεσίας είναι λιγότερο λεπτομερείς στον κανονισμό περί σήμανσης των ελαστικών, οι αρχές εποπτείας της αγοράς, γενικά, δεν αναφέρουν έλλειψη εξουσιοδότησης για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και επιβολή κυρώσεων αναφορικά με το καθεστώς σήμανσης των ελαστικών επισώτρων.

Οι αρχές εποπτείας της αγοράς και οι οργανώσεις καταναλωτών ανησυχούν περισσότερο για τις δαπάνες διενέργειας των δοκιμών, τις ασαφείς μεθόδους δοκιμής και τα ανακριβή αποτελέσματα των δοκιμών.

## 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η μελέτη επανεξέτασης επισήμανε τις δυνατότητες απλούστευσης και αύξησης της αποτελεσματικότητας της ισχύουσας νομοθεσίας. Πιο συγκεκριμένα, υπάρχουν ευρείες δυνατότητες για περαιτέρω εξοικονόμηση καυσίμου, ενώ οι πτυχές της οδικής ασφάλειας και του θορύβου κύλισης θα μπορούσαν να βελτιωθούν περαιτέρω. .

Η μελέτη επανεξέτασης - και οι σχετικές συνεντεύξεις με προμηθευτές ελαστικών επισώτρων, διανομείς (αντιπροσώπους), αρχές εποπτείας της αγοράς, οργανώσεις καταναλωτών και περιβαλλοντικές ΜΚΟ - έχουν επισημάνει σειρά ζητημάτων που θα μπορούσαν να βελτιώσουν τον κανονισμό και την εφαρμογή του.

Υπάρχει περιθώριο για βελτίωση της σαφήνειας, της ακρίβειας, της αξιοπιστίας και της αντιπροσωπευτικότητας της σήμανσης, καθώς και για την καλύτερη επιβολή της νομοθεσίας από τα κράτη μέλη. Για παράδειγμα, τούτο μπορεί να επιτευχθεί με τη βελτίωση των δοκιμών μέτρησης, την ενίσχυση της εποπτείας της αγοράς και τη συνεκτίμηση άλλων επιλογών.

Υπάρχει έλλειψη επίγνωσης της σήμανσης μεταξύ των τελικών χρηστών, ενώ αρκετές ακόμη πτυχές θα μπορούσαν να επιτύχουν σημαντική εξοικονόμηση ενέργειας και ταυτόχρονα να αποφύγουν μια δυσανάλογη αύξηση του κόστους και της περιπλοκότητας του καθεστώτος σήμανσης.

Οι δυναμικές επιπτώσεις είναι ουσιώδεις. Η αντιμετώπιση των ζητημάτων που προσδιορίζονται στην παρούσα έκθεση θα μπορούσε να κατευθύνει την αγορά σε ελαστικά καλύτερων επιδόσεων. Εάν, έως το 2030, όλοι οι τύποι ελαστικών επισώτρων επιτύγχαναν

<sup>18</sup> [Ανακοίνωση της Επιτροπής 2012/C 86/03](#)

<sup>19</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 765/2008 (ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 30).

την κατηγορία εξοικονόμησης καυσίμου Β (αντί της κατηγορίας C, όπως προβλέπεται επί του παρόντος), η δυνητική εξοικονόμηση ενέργειας θα μπορούσε να ανέλθει στο επίπεδο των 256 PJ (ή των 6,1 εκατ. TΠΠ) ετησίως το 2030, που αντιστοιχεί σε ετήσια εξοικονόμηση εκπομπών 18,6 εκατ. τόνων CO<sub>2</sub>.

Η Επιτροπή θα διερευνήσει περαιτέρω τα ζητήματα που πραγματεύεται η παρούσα έκθεση και μπορεί να προτείνει έναν αναθεωρημένο κανονισμό περί σήμανσης των ελαστικών επισώτρων εν ευθέτω χρόνω.