

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de etikettering van banden met betrekking tot hun brandstofefficiëntie en andere essentiële parameters

COM(2008) 779 final — 2008/0221 (COD)

(2009/C 228/15)

De Raad heeft op 17 december 2008 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 95 van het EG-Verdrag te raadplegen over het

„Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de etikettering van banden met betrekking tot hun brandstofefficiëntie en andere essentiële parameters”

De gespecialiseerde afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 12 maart 2009 goedgekeurd. Rapporteur was de heer RANOCCHIARI.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn op 25 maart 2009 gehouden 452^e zitting onderstaand advies uitgebracht, dat met 130 stemmen vóór, bij 5 onthoudingen, werd goedgekeurd.

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 Het EESC vindt het een goede zaak dat de Commissie direct na haar voorstel voor een verordening inzake de algemene veiligheid van motorvoertuigen (dat nog in behandeling is) al met een initiatief komt voor een certificeringssysteem voor de in deze verordening vastgelegde waarden inzake de drie essentiële parameters voor banden (brandstofgebruik, veiligheid en geluidsemissies).

1.2 Ook stelt het met voldoening vast dat de consument dankzij het certificeringssysteem informatie uit de eerste hand zal krijgen en daardoor bewuster zal kunnen kiezen voor vervangingsbanden (die 78 % van de totale Europese bandenmarkt vertegenwoordigen) die na de goedkeuring van onderhavig voorstel zullen zijn vervaardigd.

1.3 Voor de oorspronkelijke door de fabrikant gemonteerde banden is het initiatief echter overbodig, aangezien de vigerende wetgeving fabrikanten nu al verplicht om bij de typegoedkeuring de betreffende informatie te verschaffen en om die vervolgens ook op te nemen in het technisch reclamemateriaal en de instructieboekjes.

1.4 Wat betreft het voorstel van de Commissie om banden te voorzien van een informatiesticker voor de consument zou het EESC ervoor willen pleiten om ook een alternatief te ontwikkelen, aangezien verlies of beschadiging van zo'n sticker niet ondenkbaar is.

1.5 Tot slot is het te hopen dat er net als op het punt van de algemene veiligheid van motorvoertuigen wordt gekozen voor

een verordening in plaats van een richtlijn, zodat in alle lidstaten dezelfde termijnen worden gehanteerd en het toezicht overal op dezelfde manier wordt uitgevoerd.

2. Inleiding

2.1 Zoals bekend moet het Actieplan voor energie-efficiëntie leiden tot een energiebesparing van 20 % in 2020 dankzij een pakket maatregelen voor vermindering van het energie- en brandstofverbruik en daarmee ook van de milieuvervuiling.

2.2 Een bijzonder en blijvend aandachtspunt daarbij is het wegvervoer, dat verantwoordelijk is voor meer dan 20 % van de CO₂-uitstoot.

2.3 Naast de talloze maatregelen die reeds zijn doorgevoerd of nog op goedkeuring wachten, wil de Europese wetgever zich ook richten op de prestaties van banden, die als enig verbindend element tussen het voertuig en de weg uiteraard dienen bij te dragen tot de veiligheid van inzittenden, maar ook tot vermindering van het brandstofverbruik.

2.4 Daarom moet het voorstel van de Commissie voor een verordening inzake de algemene veiligheid van motorvoertuigen, dat momenteel door het Europees Parlement ⁽¹⁾ wordt behandeld, onder meer leiden tot nieuwe, strengere parameters voor de typegoedkeuring van banden op het punt van brandstofgebruik, veiligheid en geluidsemissies.

⁽¹⁾ COM(2008) 316 final, waarover het EESC tijdens de zitting van 14 januari 2009 reeds een advies heeft uitgebracht (zie CESE 37/2009).

2.5 Wat energiebesparing betreft, is het belangrijk om te weten dat tot maar liefst 20 % van het brandstofverbruik van een voertuig voor rekening komt van de banden en dat dit het gevolg is van de rolweerstand, d.w.z. het energieverlies door het opwarmen en vervormen van de wielen tijdens het rijden. Overigens wordt de rolweerstand, net als de geluidsemissie, tot op zekere hoogte ook bepaald door de toestand van het wegdek, die in sommige gevallen zo slecht kan zijn dat technologische verbeteringen van banden geen enkel effect sorteren.

3. Het voorstel van de Commissie

3.1 Het betreffende voorstel voor een richtlijn moet ervoor zorgen dat de consument gestandaardiseerde informatie ontvangt over het brandstofverbruik bij banden met een veranderde rolweerstand, maar ook over hun grip op een nat wegdek en hun rolgeluidemissies (m.a.w. de drie parameters uit het voorstel voor een verordening COM(2008) 316).

3.2 De Commissie wil dat de consument zich niet alleen op de hoogte kan stellen van de toekomstige minimumeisen inzake rolweerstand, maar vooral ook kan kiezen voor banden met zo min mogelijk rolweerstand en daarmee ook voor zo veel mogelijk brandstofbesparing. Afhankelijk van de bandenset en de rolweerstand zal bij personenauto's dankzij nieuwe technologieën maximaal 10 % kunnen worden bespaard op het brandstofverbruik.

3.3 Dit is met name van belang voor de vervangingsmarkt, die 78 % van de totale bandenmarkt uitmaakt. Bij banden die door de fabrikant op nieuwe voertuigen worden gemonteerd (22 % van de bandenmarkt), wordt het brandstofverbruik immers al bij de verkoop en in de instructieboekjes vermeld. Op de vervangingsmarkt beschikt de consument daarentegen niet over de juiste informatie om de meerprijs van bepaalde banden te kunnen afzetten tegen de uiteindelijke brandstofbesparing.

3.4 Omdat de prestaties van banden onderling samenhangen, maar elkaar ook tegenwerken (rolweerstand in relatie tot nat wegdek en nat wegdek in relatie tot geluidsemissies), zal de consument uit de informatie kunnen afleiden wat de optimale en meest haalbare combinatie is van de drie belangrijkste parameters, om vervolgens een weloverwogen keus te maken.

3.5 De Commissie stelt daarom voor om, naar analogie van de labels voor elektronische huishoudelijke apparaten, banden te voorzien van een energiesticker waarop aan de hand van een classificatie van A tot en met G kan worden afgelezen hoe groot de rolweerstand en de grip op nat wegdek zijn en hoeveel geluid (in decibel) er wordt geproduceerd.

3.6 De bedoeling is dat de lidstaten toezien op de naleving van de etiketteringsvoorschriften en ook bepalen welke sancties er worden opgelegd in het geval van overtredingen.

4. Algemene opmerkingen

4.1 Het EESC steunt het initiatief van de Commissie voor een duurzamer consumptiemodel en een betere informatievoorziening aan de consument, zodat die bij de aanschaf van vervangingsbanden niet alleen bewust zal letten op het brandstofverbruik, maar ook op andere parameters zoals grip op nat wegdek en geluidsemissies. Hij of zij zal daardoor in staat zijn om de hogere prijs van een bepaald type band af te zetten tegen de voordelen als gevolg van betere prestaties. Een goed geïnformeerde consument zal fabrikanten er bovendien toe aanzetten om concurrerende en dus nog betere producten op de markt te brengen.

4.2 In haar oorspronkelijke voorstel ging de Commissie slechts uit van informatie over het brandstofverbruik; de twee andere parameters zijn na een openbare raadpleging over dit thema toegevoegd. Hoewel de uiteindelijke opzet goed is, bestaat het gevaar dat die het gegevensbeheer en het daarmee samenhangende toezicht ingewikkelder zal maken.

4.3 Het EESC plaatst enkele vraagtekens bij de manier waarop de consument zal worden geïnformeerd. Met alleen een sticker zal waarschijnlijk niet altijd het gewenste resultaat worden behaald.

4.3.1 Normaliter ziet de klant de vervangingsbanden pas op het moment dat ze uit het magazijn worden gehaald en op het voertuig worden gemonteerd. Ook kan het gebeuren dat een sticker in het magazijn of in de winkel losraakt of per ongeluk op een verkeerde band wordt geplakt. En het is zeer goed mogelijk dat stickers tijdens het transport of de opslag verdwijnen, zeker als banden zijn voorzien van een siliconenlaag, waarop stickers moeilijk hechten. De ervaring leert dat een niet onaanzienlijk deel van de door de fabrikant aangebrachte stickers tijdens of na het transport van banden, die, zoals bekend, uit kostenoverwegingen niet afzonderlijk worden verpakt, losraken of ernstige beschadigingen oplopen ⁽¹⁾.

4.3.2 Er moet derhalve een oplossing worden gevonden voor het geval er geen stickers voorhanden zijn. De verkoper zou op zo'n moment een label of andersoortig document aan de facultuur moeten kunnen toevoegen met de precieze gegevens van de sticker – gegevens die in ieder geval door de fabrikant zijn verschaft.

⁽¹⁾ De Europese koepelorganisatie van banden- en rubberproducenten ETRMA heeft berekend dat 10 tot 15 % van de stickers op banden tijdens of na het transport losraakt en verdwijnt.

4.4 Etikettering van banden van nieuwe motorvoertuigen heeft daarentegen veel weg van een zinloze kostenpost, aangezien fabrikanten op grond van de vigerende wetgeving de consument hoe dan ook moeten informeren over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot zoals die bij de typegoedkeuring zijn vastgesteld. Dit geldt ook voor parameters als grip op nat wegdek en geluidsemissies, die, zoals de Commissie zelf in de toelichting bij het voorstel erkent, bij de typegoedkeuring worden gemeten.

Bovendien hebben de fabrikanten er zelf alle belang bij om steeds de nieuwste generatie banden te gebruiken. Op die manier kunnen ze met alternatieve technologieën op dat terrein, die dus niet direct betrekking hebben op de motor, de voor spelde CO₂-uitstoot van 130g/km terugdringen tot 120 g/km.

4.4.1 De dealer, die vaak ook banden verkoopt, zou in dat geval de klant een aanvullend document moeten verstrekken met de wettelijk voorgeschreven parameters waaraan de banden van het betreffende voertuig voldoen, en waar mogelijk ook een alternatief moeten bieden. Een dergelijk initiatief zou bovendien een ondersteuning kunnen zijn voor de voorlichtings- en bewustmakingscampagnes die de lidstaten over deze kwestie zullen moeten opzetten.

4.5 Het is het EESC zeker niet ontgaan dat de sector ⁽¹⁾ ervoor pleit om de voorgestelde richtlijn om te zetten in een verordening. De redenen die daarvoor worden aangedragen, zijn alleszins aanvaardbaar. Net als bij de reeds genoemde verordening inzake de algemene veiligheid van motorvoertuigen, waaruit onderhavig voorstel voortvloeit, zullen alle lidstaten immers dezelfde termijnen hanteren en het toezicht overal op dezelfde manier uitvoeren.

4.5.1 Het EESC zou daarom graag zien dat de Commissie, het Europees Parlement en de Raad tot overeenstemming weten te komen, net als bij eerdere netelige kwesties op het gebied van veiligheid en milieu.

4.5.2 De lidstaten dienen over duidelijke en uniforme regels te beschikken, willen ze de naleving van de voorschriften voor banden nauwgezet kunnen controleren. Gezien het feit dat nogal wat producten op de interne markt van buiten de EU komen, is zo'n controle van groot belang.

5. Bijzondere opmerkingen

5.1 Het valt toe te juichen dat de voorgestelde richtlijn niet van toepassing is op coverbanden en professionele off-roadbanden, iets wat het EESC in zijn eerder genoemde advies over de algemene veiligheid van motorvoertuigen al bepleitte. Voorwaarde is wel dat de voorziene veiligheidseisen worden nageleefd.

5.2 Het EESC zou, eveneens in aansluiting op zijn advies over de algemene veiligheid van motorvoertuigen, het volgende willen benadrukken:

- a) Banden die vóór de inwerkingtreding van de wetgeving zijn geproduceerd, dienen van de nieuwe regels te worden vrijgesteld. In de distributieketens van de Europese markt gaan er voortdurend zo'n 80 miljoen banden om. Het is ondoenlijk om deze reeds gedistribueerde banden te etiketteren.
- b) De sector heeft minstens 18 maanden nodig om de voorgestelde maatregelen door te voeren.

Brussel, 25 maart 2009

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Mario SEPI

⁽¹⁾ ETRMA.