



Brussel, 8.11.2017
COM(2017) 658 final

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE
RAAD**

**Evaluatie van de noodzaak van de herziening van Verordening (EG) nr. 1222/2009 van
het Europees Parlement en de Raad inzake de etikettering van banden met betrekking
tot hun brandstofefficiëntie en andere essentiële parameters**

1. INLEIDING

In dit verslag worden de resultaten gepresenteerd van de evaluatie van de noodzaak om Verordening (EG) nr. 1222/2009¹ van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2009 inzake de etikettering van banden met betrekking tot hun brandstofefficiëntie en andere essentiële parameters (“de verordening inzake de etikettering van banden”) te herzien. Zoals in artikel 14 van die verordening is bepaald, had de evaluatie met name betrekking op:

- de doeltreffendheid van het etiket voor de bewustmaking van de eindgebruikers, met name of artikel 4, lid 1, onder b), even doeltreffend bijdraagt tot de doelstellingen van de verordening als artikel 4, lid 1, onder a);
- de informatie over bandenparameters die door voertuigleveranciers en -distributeurs aan eindgebruikers wordt verstrekt;
- de vraag of de etiketteringsregeling moet worden uitgebreid naar coverbanden;
- de vraag of nieuwe bandenparameters, zoals het aantal af te leggen kilometers, moeten worden geïntroduceerd.

Andere relevante kwesties zijn ook aan de orde gesteld. Dat waren onder meer de mogelijkheid tot aanpassing van de gripklasse van banden die hoofdzakelijk zijn ontworpen om beter te presteren in omstandigheden met ijs en/of sneeuw dan normale banden, overeenkomstig artikel 11, onder b), van de verordening; de mogelijkheid tot het oprichten van een registratiedatabank; en de noodzaak de activiteiten op het gebied van markttoezicht te versterken.

Er is een speciale studie² uitgevoerd ter ondersteuning van de herziening van de verordening.

2. WETGEVING INZAKE DE ETIKETTERING VAN BANDEN

De verordening inzake de etikettering van banden is goedgekeurd als onderdeel van de inspanningen om de duurzame mobiliteit in de EU te verbeteren.

De verordening heeft betrekking op banden voor personenauto's (C1-banden³), lichte bedrijfsvoertuigen (C2-banden) en zware bedrijfsvoertuigen (C3-banden). Coverbanden, spijkerbanden en banden voor een aantal specifieke toepassingen, zoals race- en reservebanden, zijn vrijgesteld.

De verordening omvat drie met elkaar verband houdende prestatieparameters: brandstofefficiëntie (op basis van rolweerstand), grip op nat wegdek en rolgeluidemissies. In de verordening worden voor alle drie de parameters categorieën gedefinieerd.

De brandstofefficiëntieklasse van banden wordt gedefinieerd op basis van de rolweerstandscoefficiënt (“Rolling Resistance Coefficient” - RRC). De brandstofefficiëntieklasse wordt aangegeven op het etiket in een gekleurde schaal van A tot G, waarbij de beste brandstofefficiëntieklasse (klasse A) de laagste RRC heeft.

¹ [PB L 342 van 22.12.2009, blz. 46.](#)

² [Studie over de herziening](#) van Verordening (EG) nr. 1222/2009 inzake de etikettering van banden (Viegand Maagøe A/S, maart 2016)

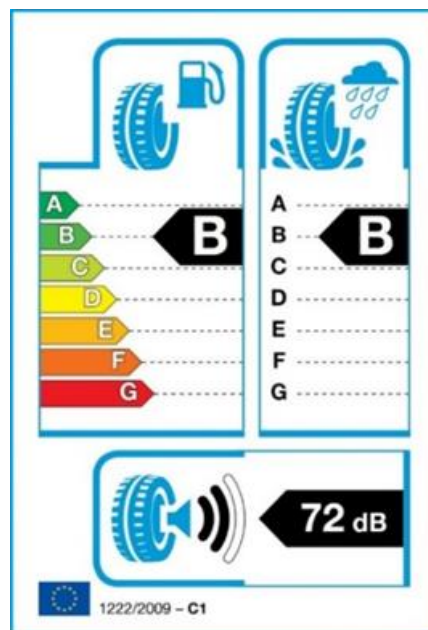
³ C1-, C2- en C3-banden zijn juridische begrippen die zijn gedefinieerd in Verordening (EG) nr. 661/2009. Zij hebben betrekking op banden voor personenauto's, lichte bedrijfsvoertuigen en zware bedrijfsvoertuigen.

De veiligheidsprestaties van banden worden beschreven aan de hand van de omschrijving “grip op nat wegdek”, dat wil zeggen het vermogen van een band om op een nat wegdek te kunnen remmen. De klasse “grip op nat wegdek” wordt vastgesteld op basis van de index van grip op nat wegdek volgens een schaal van A tot G, waarbij de hoogste klassen de hoogste indexwaarden van “grip op nat wegdek” hebben.

Rolgeluidemissies verwijst naar het geluid van de banden dat omstanders ervaren, d.w.z. buiten de auto. Deze wordt gemeten in decibel (dB). De rolgeluidemissieklasse wordt op het etiket afgebeeld met één tot drie zwarte “geluidsgolven”.

De prestatieniveaus voor deze drie parameters op het etiket worden door de fabrikanten aangegeven zonder verificatie door derden.

Voor C1- en C2-banden staan de klassen vermeld op een etiket of een sticker (een etiket met plaats voor de merknaam). Voor alle drie de bandentypen is de informatie over de brandstofefficiëntieklasse, de gripklasse “grip op nat wegdek”, de rolgeluidemissiewaarde en de gemeten waarde opgenomen in het technisch reclamemateriaal, waaronder op websites van leveranciers.



De voornaamste doelstelling van de verordening etikettering van banden is om het wegvervoer in economisch en milieuopzicht efficiënter en veiliger te maken, door het gebruik van brandstofefficiënte en veilige banden met lage rolgeluidemissies te bevorderen. Voorts is het de bedoeling consumenten meer informatie te geven door middel van een standaardetiket om daarmee aankoopbesluiten te beïnvloeden. Brandstofefficiëntie is een belangrijke zorg voor de EU wat betreft de energievoorzieningszekerheid, de afhankelijkheid van ingevoerde energie en de noodzaak om de klimaatverandering aan te pakken.

De vervoerssector is goed voor een derde van het energieverbruik in de EU, en daarom speelt de toename van de brandstofefficiëntie van het wegvervoer een belangrijke rol bij de aanpak van deze problematiek. Banden zijn, door hun rolweerstand, verantwoordelijk voor 20 tot 30 % van het brandstofverbruik van een voertuig. De rolweerstand verminderen is dan ook van belang om de brandstofefficiëntie te verbeteren en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Verbetering van de grip op nat wegdek van banden zal leiden tot minder ongevallen en tot een daling van het aantal doden en gewonden. Het geluid van wegen is na

fijnstof het op één na gevaarlijkste milieugezondheidsprobleem. Alleen banden met de beste rolgeluidemissie in de EU kunnen geluidgerelateerde gezondheidseffecten verminderen.

3. DOEL VAN DE ANALYSE

De analyse ging onder meer over de vraag of er na de uitvoering van de verordening inzake de etikettering van banden nog ruimte is voor verbetering ten aanzien van de prestatieparameters van banden wat betreft brandstofefficiëntie, grip op nat wegdek en rolgeluidsemissies.

Het onderzoek had betrekking op de uitvoering en handhaving van de bepalingen van de verordening in de EU sinds de datum van toepassing ervan in november 2012. Het onderzoek omvatte ook de in Richtlijn 2012/27/EU⁴ inzake energie-efficiëntie opgenomen vereisten inzake overheidsopdrachten, waarin tevens wordt gerefereerd aan de verordening inzake de etikettering van banden.

Bij de analyse is, als bron van inspiratie, rekening gehouden met de toepasselijke bepalingen van de energie-etiketteringsrichtlijn (Richtlijn 2010/30/EU)⁵, die is vervangen door Verordening (EU) 2017/1369 van het Europees Parlement en de Raad⁶.

Bij het onderzoek is ook rekening gehouden met de relevante bepalingen van Verordening (EG) nr. 661/2009⁷ voor de typegoedkeuring van banden. Dit is bedoeld om producten van de markt uit te sluiten die het minst goed presteren bij dezelfde parameters (rolweerstand, grip op nat wegdek en rolgeluidsemissies).

De analyse spitste zich met name toe op de volgende kwesties:

1. de mate waarin de gemiddelde marktprestaties zijn verbeterd sinds de verordening van toepassing werd;
2. de doeltreffendheid van het etiket voor de bewustmaking van de eindgebruikers en de verbetering van de energie-efficiëntie, de grip op nat wegdek en de geluidshinder;
3. de duidelijkheid en de nauwkeurigheid van de informatie over bandenparameters die door voertuigleveranciers en -distributeurs aan eindgebruikers wordt verstrekt; de verbetering van de aan de verkoop voorafgaande informatievoorziening, waaronder de zichtbaarheid van het etiket;
4. de vrijstelling van bepaalde typen banden (coverbanden en spijkerbanden) van de etiketteringsregeling;
5. de niet-opneming van andere bandenparameters, zoals het aantal kilometers dat ermee kan worden afgelegd en de slijtage ervan;
6. het feit dat het gripplassesysteem ongeschikt is voor banden die in de eerste plaats zijn ontworpen om beter te presteren in omstandigheden met sneeuw en/of ijs;
7. de oprichting van een registratiedatabank;
8. markttoezicht en handhaving.

⁴ Artikel 6 en bijlage III.

⁵ Richtlijn 2010/30/EU (PB L 153 van 18.6.2010, blz. 1).

⁶ Verordening (EU) 2017/1369 (PB L 198 van 28.7.2017, blz. 1).

⁷ Verordening (EG) nr. 661/2009 (PB L 200 van 31.7.2009, blz. 1).

4. RESULTATEN

4.1. Ontwikkeling van de markt

De verordening inzake etikettering van banden is sinds november 2012 van toepassing. Voor “brandstofefficiëntie” en “grip op nat wegdek” vertoonde de markt tussen 2013 en 2015 een positieve trend naar beter presterende banden, deels als gevolg van de effecten van het etiket. Deze trend is minder uitgesproken voor “rolgeluidemissies”.

Zowel de gemiddelde brandstofefficiëntie als de grip op nat wegdek is tussen 2013 en 2015 voor alle typen banden verbeterd.

Voor de beste energie-efficiëntieklassen (A en B) is de marktpenetratie nog altijd zeer laag (<1 % voor alle bandentypen). Dit wijst erop dat er nog steeds veel ruimte voor verbetering bestaat.

Wat betreft de grip op nat wegdek is het marktaandeel van klasse B voor alle bandentypen hoog (meer dan 40 %) en voor klasse A bevredigend (ongeveer 15 %).

Voor de rolgeluidsemissies was er van 2013 tot 2015 niet echt sprake van verbetering, voornamelijk omdat de bedrijfstak meer nadruk legde op de verbetering van de andere parameters. De rolgeluidsemissie is namelijk de parameter die voor eindgebruikers als de minst belangrijke wordt gewaardeerd, zoals bleek uit de enquête die als onderdeel van de studie is uitgevoerd ter ondersteuning van de herziening.

Bovendien heeft minder dan 0,5 % van de banden die op de markt worden gebracht een A-label voor zowel brandstofefficiëntie als grip op nat wegdek, vanwege de hogere kosten en de technische wisselwerking tussen deze twee parameters.

Het effect van de etiketteringsregeling tot 2020 is geraamd op 35 PJ⁸ (0,8 Mtoe⁹) per jaar, met een bijbehorende besparing op de CO₂-uitstoot van 2,5 miljoen ton per jaar¹⁰.

4.2. Het bewustzijn onder de gebruikers en de begrijpelijkheid van het etiket

Uit de consumentenenquête die is uitgevoerd als onderdeel van de studie ter ondersteuning van het onderzoek kwam naar voren dat meer dan de helft van de autobezitters niet op de hoogte was van het bandenetiket.

Daar komt bij dat de eindgebruikers van C2 en C3-banden en sommige eindgebruikers van C1-banden hun banden vaak niet rechtstreeks kopen, maar als onderdeel van leaseovereenkomsten en vlootoplossingen.

In bewustmakingscampagnes zou een verwijzing naar de brandstofbesparingscalculator¹¹ op de website van de Europese Commissie kunnen worden opgenomen, waarmee eindgebruikers kunnen berekenen hoeveel brandstof zij kunnen besparen door hun keuze voor een bepaalde soort banden.

Een andere kwestie op het gebied van bewustmaking betreft de regels voor overheidsopdrachten van Richtlijn 2012/27/EU inzake energie-efficiëntie, hoewel de enquête

⁸ PJ of Peta Joule: 10¹⁵ Joule.

⁹ Mtoe: miljoen ton olie-equivalent.

¹⁰ Op basis van het model dat is opgesteld voor de studie ter ondersteuning van de herziening van de verordening inzake de etikettering van banden.

¹¹ [Calculator](#): de besparingen zijn gebaseerd op de energie-efficiëntie van de band en op het aantal kilometers dat met de set banden kan worden gereden.

hier niet specifiek op wees. Om het gebruik van energie-efficiënte banden te bevorderen, is het belangrijk dat de lidstaten ervoor zorgen dat hun centrale overheden zich ervan bewust zijn dat zij banden in de hoogste brandstofefficiëntieklasse moeten kopen. Overeenkomstig het vereiste in bijlage III bij Richtlijn 2012/27/EU inzake energie-efficiëntie moeten zij dit aspect ook opnemen in hun aanbestedingen voor dienstverleningscontracten.

Uit de enquête bleek ook dat de gebruikers het etiket steeds beter kennen en begrijpen.

Het begrip van de consumenten met betrekking tot de etikettering van banden is over het algemeen goed. Consumenten bleken de informatie op het etiket te begrijpen, ook al hadden zij het nog nooit eerder gezien. De respondenten vonden het pictogram over rolgeluidsemissies het minst gemakkelijk te begrijpen (60 % begrip), terwijl het pictogram over grip op nat wegdek het gemakkelijkst werd begrepen (81 %), met dat over de brandstofefficiëntie daartussenin (73 %).

Uit de enquête is gebleken dat voor consumenten bij de aankoop van banden de veiligheid de belangrijkste zorg is. Daarom vinden de meeste consumenten grip op nat wegdek de belangrijkste parameter van de etikettering. Zelfs wanneer niet in de etikettering opgenomen parameters (zoals de prijs en de merknaam van het product) ook in overweging worden genomen, is grip op nat wegdek nog steeds de belangrijkste, gevolgd door de prijs.

De industrie, de handelaren en de consumentenorganisaties bevelen aan campagnes ter bevordering van het etiket te organiseren, om de kennis van de consument ervan te vergroten en om de betekenis ervan uit te leggen. De doelgroepen moeten eindgebruikers van C1-, C2- en C3-banden zijn. Bewustmakingscampagnes die gericht zijn op eindgebruikers van C1-banden zijn echter het belangrijkste, omdat dat de meest verkochte categorie banden is.

De bewustmakingscampagnes kunnen door de autoriteiten van de lidstaten worden gevoerd op nationaal niveau, door de Commissie op EU-niveau, of beide. Het zou gunstig zijn om leveranciers en distributeurs van banden bij de campagnes te betrekken om de eindgebruikers beter te bereiken. Sommige lidstaten hebben al bewustmakingscampagnes over het bandenetiket gefaciliteerd of zijn van plan dat te doen. De met deze campagnes opgedane ervaringen en de daaruit voortvloeiende aanbevelingen moeten in aanmerking worden genomen.

4.3. Nauwkeurigheid van de informatie, verbetering van de aan de verkoop voorafgaande informatievoorziening

Over het algemeen vinden consumenten het etiket nuttig en duidelijk. Een groot deel van de consumenten heeft een groot of gemiddeld vertrouwen in de informatie op het etiket. Veel consumenten gaven aan dat meer markttoezicht en meer sancties voor niet-naleving hun vertrouwen zouden verhogen. Dit beeld komt ook naar voren uit de antwoorden van zowel de bandenleveranciers als de verenigingen van verkopers, die ook om meer markttoezicht hebben gevraagd.

Met betrekking tot de nauwkeurigheid van de informatie moet worden vermeld dat verscheidene consumentenorganisaties hebben laten weten enkele punten van bezorgdheid te hebben ten aanzien van het bandenetiket van de EU. Zij stellen dat het EU-etiket de prestaties van banden overschat en dat de waarden verschillen van die van hun eigen tests. Er wordt niet aangegeven of dit verschil voor alle drie de parameters geldt, of slechts voor één of twee. Zij hebben ook kritiek op het feit dat het EU-bandenetiket gebaseerd is op een procedure van “eigen verklaring”, dus zonder certificatie door derden.

Bovendien vragen veel consumenten om meer informatie in de vorm van onafhankelijke tests door consumentenorganisaties of instanties, of een openbare databank met de gegevens over de banden in het kader van de etiketteringsregeling.

De meeste consumenten kopen banden in bandenwinkels of in autowerkplaatsen, maar slechts ongeveer een derde van hen zag de banden daadwerkelijk voorafgaand aan hun laatste aankoop. Verder hebben markttoezichtautoriteiten die winkelinspecties uitvoerden, waargenomen dat er slechts een klein aantal modellen banden in het verkooppunt echt te zien is, terwijl de rest in het magazijn ligt. Dit betekent dat consumenten de band vaak niet zien voordat ze hem kopen, en het etiket dus ook niet. Omdat banden mettertijd in kwaliteit achteruit gaan, zelfs wanneer zij op de plank blijven liggen, zou bovendien kunnen worden overwogen de consument te informeren over de fabricagedatum, bijvoorbeeld in het productinformatieblad, en daarbij ook indicaties te geven over de te verwachten gemiddelde prestatievermindering.

Deze praktijken zijn niet verenigbaar met artikel 5, lid 2, van de verordening, uit hoofde waarvan de distributeurs de eindgebruikers informatie moeten verstrekken over de prestatieparameters als de te koop aangeboden banden niet zichtbaar zijn voor de eindgebruiker. Daarom kan worden overwogen om deze bepalingen uit te breiden en te verduidelijken teneinde ervoor te zorgen dat de informatie op het etiket vóór de verkoop wordt verstrekt.

Leveranciers en distributeurs van voertuigen moeten worden verplicht om de etiketteringsinformatie te verstrekken over het (de) bandentype(n) die op het voertuig worden gemonteerd. Dit moet situaties omvatten waarin de eindgebruiker geen keuze wordt geboden tussen verschillende op een te koop aangeboden voertuig te monteren banden. De informatie zou bijvoorbeeld in het technisch reclamemateriaal voor de eindgebruiker kunnen worden opgenomen.

Op het verkooppunt kan het bandenetiket hetzij als gedrukt etiket in de nabijheid van de band worden getoond, hetzij als sticker op de band worden aangebracht. De meeste geraadpleegde consumenten zijn van mening dat een sticker op het loopvlak van de band het meest zichtbaar is. Hoe het etiket wordt getoond, is echter vrijwel irrelevant als de meeste banden niet eens echt te zien zijn.

Uit de enquête blijkt verder dat het aandeel op internet gekochte banden toeneemt. Het wordt dus steeds belangrijker om het etiket en de relevante informatie ook te tonen wanneer banden online te koop worden aangeboden.

4.4. Niet-opname van bepaalde typen banden (coverbanden en spijkerbanden)

Coverbanden

Een band voorzien van een nieuw loopvlak is een procedé dat wordt gebruikt om de levensduur van gebruikte banden te verlengen. Wanneer een band een nieuw loopvlak krijgt, wordt het versleten loopvlak vervangen door een nieuw. Het loopvlak kan steeds opnieuw worden vervangen, zolang de integriteit van het karkas van de band gewaarborgd is. Een band van een nieuw loopvlak voorzien resulteert in de besparing van energie en grondstoffen.

De prestaties van coverbanden worden bepaald door de combinatie van het karkas, het loopvlak en het procedé dat is toegepast voor het vervangen van het loopvlak. Om coverbanden op te nemen in de etiketteringsregeling moeten de drie prestatieparameters van het etiket (brandstofefficiëntie, grip op nat wegdek en rolgeluidemissies) voor elke combinatie worden vastgesteld, hetgeen een grote uitdaging is. Aangezien coverbanden in kleine series

worden geproduceerd, zouden de kosten van het testen van elke combinatie de bedrijfstak waarin banden van een nieuw loopvlak worden voorzien, economisch onrendabel maken, met name voor kleine en middelgrote ondernemingen.

Op dit moment worden meetmethoden en instrumenten ontwikkeld voor het berekenen van de prestatieparameters ten behoeve van het etiket voor C3-coverbanden.

Deze methoden en instrumenten moeten eerst grondig worden onderzocht voordat kan worden overwogen C3-coverbanden op te nemen in het toepassingsgebied van de verordening inzake de etikettering van banden. Bij de beoordeling moet een beroep worden gedaan op alle relevante belanghebbenden, zoals de bandenindustrie, de bedrijfstak coverbanden (die banden van een nieuw loopvlak voorziet), markttoezichtautoriteiten en de betrokken niet-gouvernementele organisaties.

Spijkerbanden

Spijkerbanden worden hoofdzakelijk gebruikt in Finland, Zweden en Noorwegen, waar zij 12 % van de bandenmarkt uitmaken (tegenover 0,25 % in de rest van de EU). In veel lidstaten is het gebruik van spijkerbanden verboden en in de meeste andere lidstaten mogen zij slechts in de wintermaanden worden gebruikt. Aangezien het marktaandeel zo klein is, blijft de potentiële brandstofbesparing die kan worden bereikt wanneer spijkerbanden worden opgenomen in de etiketteringsregeling, beperkt. Bovendien is het belangrijkste, door het gebruik van spijkerbanden veroorzaakte milieuprobleem de vervuiling door fijnstof als gevolg van slijtage van het wegdek. Dit heeft ertoe geleid dat de Noordse landen het bandenontwerp hebben gereguleerd om deze impact te beperken.

Het testen van de rolweerstand en grip op nat wegdek voor spijkerbanden is niet mogelijk met de bestaande testnormen. Voor zowel de rolweerstandtest als de test voor grip op nat wegdek is een beperkte ruwheid van het oppervlak (de weg of de rol van de testbank) toegestaan. Het gebruik van spijkerbanden op deze oppervlakken tijdens de test zou ze zodanige schade toebrengen dat ze niet meer aan de testnormen zouden voldoen.

4.5. Aantal kilometers dat kan worden afgelegd en slijtage

Aantal kilometers dat kan worden afgelegd

De ecologische en economische gevolgen van het toenemende aantal kilometers dat met banden kan worden afgelegd is alleen afhankelijk van de vraag hoe dat de rolweerstand beïnvloedt. Indien er meer kilometers kunnen worden afgelegd ten koste van een toenemende rolweerstand, zullen de gevolgen hoogstwaarschijnlijk negatief zijn als gevolg van een toenemend brandstofgebruik in de gebruiksfase. Daarnaast bestaat het risico dat de grip op nat wegdek slechter wordt.

Het aantal kilometers dat met banden kan worden afgelegd, is een belangrijke parameter voor eindgebruikers, maar de opnemings ervan is vooralsnog niet haalbaar omdat er geen betrouwbare, nauwkeurige en reproduceerbare gestandaardiseerde testmethode is voor het vaststellen van het aantal kilometers dat met banden kan worden afgelegd. Een dergelijke methode zou moeten worden ontwikkeld om de consumenten te voorzien van deze belangrijke informatie, hoewel wordt erkend dat het aantal kilometers dat kan worden afgelegd, gemeten met behulp van een gestandaardiseerde testmethode aanzienlijk kan afwijken van de waarden die de consumenten in het dagelijks leven ervaren. In dat geval bestaat het risico dat de consumenten hun vertrouwen in het etiket verliezen.

Hoewel het afgelegde aantal kilometers rechtstreeks verband houdt met de slijtage van het loopvlak van de band (wat kan afhangen van de bandendruk, het wegdek, de belasting en het rijgedrag), slijten banden ook door leeftijd of als gevolg van blootstelling aan zonlicht (UV), hitte, regen enz. Daarom hangt de duurzaamheid van banden ook af van de blootstelling aan en de aard van de weersomstandigheden waarin zij worden gebruikt, wat overigens ook klopt voor de andere parameters op het etiket, zoals het brandstofverbruik.

Daarom moeten de consumenten bewust gemaakt worden van de mogelijke oorzaken van deze afwijkingen en de manier om deze te verminderen (een betere controle van de bandenspanning, de rijstijl enz.) om ervoor te zorgen dat zij vertrouwen houden in het etiket.

De normen voor de uniforme rangschikking van de bandenkwaliteit (Uniform Tire Quality Grading - UTQG) zijn de enige gestandaardiseerde testmethode, die alleen geldt voor banden van klasse C1. De testmethode houdt in dat met de banden 7 200 mijl (11 600 km) moet worden gereden, wat de test zeer duur maakt (een meer economische laboratoriumtestmethode zou in overweging kunnen worden genomen). Het gemeten aantal kilometers dat met de band kan worden afgelegd, zal afwijken van het aantal kilometers dat in de praktijk door de eindgebruiker wordt ervaren, aangezien externe factoren zoals de bandenspanning, het wegdek, de belasting en het rijgedrag veel invloed hebben op de slijtage van de banden en het aantal kilometers dat ermee kan worden afgelegd.

De industrie en de markttoezichtautoriteiten zijn het erover eens dat het niet mogelijk is om het aantal kilometers met de voor etikettering vereiste nauwkeurigheid te meten, en de markttoezichtautoriteiten zijn van oordeel dat het niet mogelijk is markttoezicht uit te oefenen op zo'n vereiste. Voorts zijn de bandenindustrie, de markttoezichtautoriteiten en de bandenorganisaties het er allemaal over eens dat de invoering van het aantal kilometers als parameter in de bandenetiketteringsregeling zeer duur zou zijn en de consumenten niet zou helpen betere banden te kiezen. Deze kwestie, die nauw verband houdt met slijtage, zou bij een toekomstige herziening van de verordening echter wel verder kunnen worden onderzocht.

Slijtage

Slijtage, wat neerkomt op het verdwijnen van materiaal van de band in wisselwerking met het wegdek, houdt verband met het aantal kilometers dat met een band is afgelegd. Het verdwenen materiaal, de deeltjes die afkomstig zijn van bandenslijtage (de zogenaamde Tyre Road Wear Particles - TRWP), dragen bij aan de vervuiling van de lucht. Aangezien er voor andere bronnen van luchtverontreiniging, zoals emissies van voertuigen, steeds strengere regulering geldt, zal het relatieve belang van TRWP waarschijnlijk toenemen. De bijdrage van TRWP aan luchtverontreiniging en verontreiniging door microplastics in de oceanen is echter nog onzeker en een gestandaardiseerde meetmethode is nog niet ontwikkeld. Een aantal recente studies wijst erop dat banden potentieel een belangrijke bron van microplasticvervuiling van de oceanen zijn¹².

Voor slijtage geldt hetzelfde als voor het afgelegde aantal kilometers: het hangt in belangrijke mate van externe factoren af (zoals de bandenspanning, het wegdek, de belasting, het rijgedrag enz.). De regeling voor de etikettering van banden is niet noodzakelijkerwijs geschikt voor het reguleren van de emissie van TRWP. Deze kwestie zou bij een toekomstige herziening van de verordening echter wel verder kunnen worden onderzocht. Hierbij moet dan rekening worden gehouden met de groeiende bezorgdheid over luchtvervuiling en microplastics in de oceanen en de gevolgen voor het milieu en de menselijke gezondheid.

¹² De studie over [primaire vervuiling met microplastics](#), blz. 31 en de studie over [bronnen van mariene vervuiling](#), blz. 365.

De chemische samenstelling van bandenmateriaal, die belangrijk is voor de gezondheidseffecten van TRWP, wordt al geregeld via de REACH-verordening¹³.

Bovendien lijkt het relevant te vermelden dat deze kwestie ook zou kunnen worden onderzocht in het kader van de typegoedkeuringswetgeving voor banden¹⁴.

4.6. Grip op sneeuw en ijs

In de regeling voor de etikettering van banden, wordt de index voor grip op nat wegdek gebruikt als maatstaf voor de veiligheid. Consumenten zouden hierdoor echter misleid kunnen worden, wanneer zij banden voor winterse omstandigheden kopen, aangezien banden die zijn ontworpen om beter op sneeuw en ijs te presteren vaak een slechtere grip op een nat wegdek hebben dan standaard zomerbanden¹⁵. De opneming van prestaties op sneeuw en ijs in de etiketteringsregeling zou een veiligheidsrisico aanpakken en zou de consumenten vollediger informatie verstrekken, hetgeen uiteindelijk zou kunnen leiden tot meer vertrouwen in het etiket, vooral in de Noord-Europese regio's. In dit verband kan ook worden overwogen om de consument te informeren over het belang van de leeftijd van de band, aangezien de prestaties van banden bij lage temperaturen sterk verslechteren met de leeftijd ervan.

De term "winterband" wordt gedefinieerd in Verordening (EG) nr. 661/2009 en in VN/ECE-reglement nr. 117 als "een band waarvan het loopvlakpatroon, de samenstelling van het loopvlak of de structuur in de eerste plaats is ontworpen om een voertuig op sneeuw beter te laten optrekken of rijden dan met een normale band". Dergelijke banden kunnen worden voorzien van een etiket met het opschrift "M+S", wat een eigen verklaring van de fabrikant is voor banden die beter zouden presteren in modder en/of sneeuw. Momenteel bestaan er echter nog geen aanvullende eisen of prestatietests voor banden met het opschrift "M+S".

In VN/ECE-reglement nr. 117 wordt de term "winterband voor gebruik bij zware sneeuwval" ook gedefinieerd, namelijk als "een band waarvan het loopvlakprofiel of de samenstelling van het loopvlak of de bandstructuur speciaal is ontworpen om bij zware sneeuwval te worden gebruikt" en die voldoet aan bepaalde eisen om het 3-PMSF (het logo met drie bergtoppen en een sneeuwvlok) te mogen gebruiken op de zijkant van de band. Deze banden zijn ook bekend als "winterbanden" en zijn in verschillende lidstaten onder winterse omstandigheden verplicht.

Zowel de termen "winterband" en "winterband voor gebruik bij zware sneeuwval" zijn van toepassing op bandtypen C1, C2 en C3. Een andere categorie van banden voor winterse omstandigheden zijn "Noordse winterbanden", dat zijn banden zonder spijkers die zijn ontworpen voor omstandigheden met ijs en nat ijs. Er is momenteel geen wettelijke definitie van "Noordse winterbanden", maar een ISO-norm voor een prestatietest die vergelijkbaar is met de test voor winterbanden voor gebruik bij zware sneeuwval is momenteel in

¹³ Verordening (EG) nr. 1907/2006, REACH (PB L 396 van 30.12.2006, blz. 1).

¹⁴ Verordening (EG) nr. 661/2009 (PB L 200 van 31.7.2009, blz. 1).

¹⁵ De term "zomerband" beantwoordt niet aan een juridische definitie van een specifiek product. Die term verwijst naar een normale band die bij voorkeur wordt gebruikt bij niet te strenge winterse weersomstandigheden. Ter informatie: er bestaan "vierseizoensbanden" waarvoor ook geen juridische definitie bestaat; dat zijn banden die volgens de fabrikant onder zowel zomerse als winterse omstandigheden kunnen worden gebruikt. Zij zijn over het algemeen voorzien van het opschrift "M+S" (modder en sneeuw), maar beantwoorden niet noodzakelijk aan de goedgekeurde certificering 3-PMSF (3 Peak Mountain Snow Flake - een logo met drie bergtoppen en een sneeuwvlok), dit in tegenstelling tot de wettelijk gedefinieerde "winterband voor gebruik bij zware sneeuwval". Deze beide termen voor soorten banden ("zomerbanden" en "vierseizoensbanden") komen overeen met een verklaring van de fabrikant waarvoor de band niet aan verdere eisen hoeft te voldoen en ook geen prestatietests hoeft te ondergaan.

voorbereiding en is naar verwachting in de loop van 2017 klaar. De test voor prestaties op ijs geldt alleen voor banden van klasse C1.

Voor de grip op sneeuw is de 3-PMSF-test en -markering de meest geschikte oplossing, omdat deze al op grote schaal wordt gebruikt door de bandenindustrie en dus lage uitvoeringskosten zou hebben. Deze extra informatie dient ter compensatie van de gewoonlijk matige gemiddelde score wat betreft grip op nat wegdek op het EU-etiket.

Voor “Noordse winterbanden” (d.w.z. banden voor gebruik bij ijsomstandigheden), zou de verwachte ISO-norm, in combinatie met een drempelwaarde en een bijbehorend pictogram, eveneens een nuttige oplossing kunnen zijn. Deze banden hebben vaak de laagste waarde voor grip op nat wegdek op het etiket.

In beide gevallen (winterbanden en banden voor gebruik bij ijsomstandigheden) moet de eventuele extra informatie op het etiket alleen van toepassing zijn op banden die zijn gecertificeerd door een derde partij met gebruikmaking van de standaardtestprocedure. Dit is noodzakelijk voor het handhaven en versterken van het vertrouwen van de consument in het etiket.

4.7. Registratiedatabank

In de herzieningsstudie is onderzocht of het passend is op EU-niveau een registratiedatabank voor bandenetiketten en daarmee verband houdende technische documentatie op te zetten, om de handhaving te verbeteren. Uit de analyse kwam naar voren dat dit nuttig zou kunnen zijn om marktinformatie te verschaffen ten behoeve van beleidsbesluiten en om het markttoezicht te vergemakkelijken, en dat het zou kunnen dienen als instrument voor consumenteninformatie. Het zou ook een goed instrument kunnen zijn om tot een grotere transparantie te komen over de testmethoden en de door leveranciers gebruikte voorwaarden, die volgens sommige markttoezichtautoriteiten momenteel ontbreekt. Voor de eindgebruikers zou een registratiedatabank vóór aankoop informatie kunnen geven over de etiketteringsparameters.

Een eventuele databank zou een aanvulling moeten vormen op de bestaande databank van het Informatie- en communicatiesysteem voor markttoezicht (Information and Communication System for Market Surveillance - ICSMS)¹⁶ dat betrekking heeft op producten die in de EU in het verkeer zijn die niet in overeenstemming zijn met de EU-productwetgeving, alsook de databank die moet worden opgericht in het kader van de herziene energie-etiketteringsverordening, Verordening (EU) 2017/1369. Bij het nadenken over een mogelijke registratiedatabank voor banden kan gebruik worden gemaakt van de ervaring met de toekomstige energie-etiketteringsdatabank.

4.8. Markttoezicht en handhaving

De lidstaten zijn verantwoordelijk voor het markttoezicht, maar voeren de activiteiten op dat gebied verschillend uit. Het meest voorkomende soort markttoezicht zijn de “verkooppuntinspecties”. Sommige overheden hebben technische documentatie geïnspecteerd, maar slechts een zeer klein aantal heeft laboratoriumtests uitgevoerd om de waarden op het etiket te controleren. Volgens de markttoezichtautoriteiten zijn de hoge kosten en het onvoldoende aantal geaccrediteerde testinstallaties de grootste belemmeringen voor het testen van banden in laboratoria.

¹⁶ Dit is een EU-brede databank die eigendom is van de Europese Commissie en die dient voor de archivering en de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten en de Commissie over kwesties in verband met handhavingsactiviteiten.

Het lage niveau van markttoezicht ondermijnt het vertrouwen van de consumenten, en geeft detailhandelaars de indruk dat de overheden een lage prioriteit toekennen aan de etikettering van banden.

De meeste lidstaten zien het door de EU medegefinancierde gemeenschappelijke testprogramma inzake de etikettering van banden¹⁷ als een gelegenheid om te beginnen met de uitvoering van laboratoriumtests op banden. Het doel van de gezamenlijke actie is om zowel meer testgegevens te verkrijgen als beste praktijken voor markttoezichttests te ontwikkelen.

Uit sommige van de bandentests die door de markttoezichtautoriteiten worden uitgevoerd, blijkt dat de resultaten kunnen afwijken van de waarden op het etiket, ook wanneer hetzelfde model band werd getest op verschillende erkende testcircuits/in verschillende erkende laboratoria, zonder dat het mogelijk is om precies te kunnen bepalen of het probleem hetzelfde is voor alle drie de parameters of slechts voor enkele ervan. Hetzelfde probleem werd gerapporteerd door tal van autotijdschriften en consumentenorganisaties die tests uitvoeren. De markttoezichtautoriteiten vermoeden dat een groot deel van dit probleem is toe te schrijven aan (zonder evenwel de verschillende oorzaken ervan te kunnen kwantificeren):

- de meetmethode zelf (met name voor grip op nat wegdek);
- de verschillende omstandigheden waaronder de tests zijn uitgevoerd;
- de onjuiste toepassing van de testmethoden; en
- een gebrek aan transparantie over de omstandigheden waaronder de tests zijn uitgevoerd en over de manier waarop de waarden op de etiketten zijn berekend.

De ervaring die tot nu toe door de industrie en de markttoezichtautoriteiten is opgedaan met testnormen voor de grip op nat wegdek geeft aan dat er een mogelijkheid is om de nauwkeurigheid van de testmethode verder te verbeteren. Dit zou bijvoorbeeld kunnen worden bereikt door een herziening van het bereik van de reeks testomstandigheden en/of van de wiskundige formules waarmee de resultaten worden aangepast wanneer de tests onder verschillende omstandigheden worden uitgevoerd, bijvoorbeeld als gevolg van de verschillende plaatsen waar of verschillende perioden van het jaar waarin de tests plaatsvinden. Dit is een belangrijk aspect dat in de toekomst moeten worden aangepakt, aangezien veiligheid onder consumenten de belangrijkste zorg is bij de aankoop van banden. Op het gebied van geluids- en rolweerstandstests is de situatie minder problematisch. Voor het meten van de rolweerstand van banden (die een indicatie geeft van de brandstofefficiëntie) is een netwerk van “referentielaboratoria”¹⁸ opgezet om de nauwkeurigheid en reproduceerbaarheid van de resultaten te optimaliseren door middel van een procedure om de testmachines onderling aan te passen.

De verordening inzake de etikettering van banden zelf bevat geen gedetailleerde bepalingen inzake markttoezicht en handhaving. In plaats daarvan wordt in die verordening verwezen naar de bepalingen van Verordening (EG) nr. 765/2008¹⁹, waarin de algemene regels inzake markttoezicht en controles van producten die de EU-markt binnenkomen, zijn opgenomen. Dit verschilt van de situatie bij de energie-etiketteringsverordening, Verordening (EU) 2017/1369, waarin meer gedetailleerde bepalingen inzake markttoezicht zijn opgenomen, naast die welke zijn opgenomen in Verordening (EG) nr. 765/2008. Bovendien moeten de

¹⁷ Markttoezichtproject MSTyr15 van de Europese Commissie, gefinancierd in het kader van Horizon 2020 met het oogmerk de naleving van de verordening inzake de etikettering van banden, Verordening (EG) nr. 1222/2009, te verbeteren door de markttoezichtautoriteiten effectiever te maken (opleidingen, richtsnoeren enz.). Zie: www.mstyr15.eu.

¹⁸ Mededeling van de Commissie 2012/C 86/03

¹⁹ Verordening (EG) nr. 765/2008 (PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30).

uitvoeringsmaatregelen in het kader van de energie-etiketteringsverordening een uitvoerige beschrijving bevatten van de inhoud van de technische documentatie die de markttoezichtautoriteiten verplicht moeten stellen ten behoeve van de markttoezichtdoeleinden.

Hoewel de handhabingsbepalingen minder gedetailleerd zijn in het geval van de verordening inzake de etikettering van banden, rapporteren de markttoezichtautoriteiten over het algemeen geen gebrek aan macht om controles uit te voeren en sancties op te leggen met betrekking tot de regeling voor de etikettering van banden.

De markttoezichtautoriteiten en de consumentenorganisaties maken zich meer zorgen over de kosten, onduidelijke testmethoden en onjuiste testresultaten.

5. CONCLUSIES

In de studie is gewezen op het potentieel voor vereenvoudiging en grotere doelmatigheid van de huidige wetgeving. Er bestaat met name een groot potentieel voor verdere brandstofbesparing, en de aspecten verkeersveiligheid en rolgeluid zouden ook verder kunnen worden verbeterd. .

De studie en de daaraan ten grondslag liggende gesprekken met bandenleveranciers, distributeurs (handelaars), markttoezichtautoriteiten, consumentenorganisaties en milieuorganisaties wijzen op een aantal kwesties die de verordening en de uitvoering ervan zouden kunnen verbeteren.

Er is ruimte voor verbetering van de duidelijkheid, de nauwkeurigheid, de betrouwbaarheid en de representativiteit van het etiket, alsmede voor een betere handhaving door de lidstaten. Dit zou bijvoorbeeld kunnen worden bewerkstelligd door de metingen te verfijnen, het markttoezicht te versterken en andere opties te overwegen.

Er heerst een gebrek aan kennis van het etiket onder de eindgebruikers en er zijn verschillende andere aspecten die aanzienlijke energiebesparingen kunnen opleveren en tegelijkertijd voorkomen dat de kosten en de complexiteit van de regeling onevenredig toenemen.

De potentiële impact is aanzienlijk. Wanneer de problemen die in dit verslag aan de orde zijn gesteld, worden aangepakt, kan dat de markt dwingen beter presterende banden te leveren. Indien tegen 2030 alle bandentypen brandstofefficiëntieklasse B halen (in plaats van in klasse C, zoals thans verwacht wordt), zouden de mogelijke energiebesparingen kunnen oplopen tot 256 PJ (of 6,1 Mtoe) per jaar in 2030, wat neerkomt op 18,6 miljoen ton minder CO₂-uitstoot per jaar.

De Commissie zal de problemen die in dit verslag worden behandeld nader onderzoeken en zal te zijner tijd eventueel een voorstel voor een herziene verordening inzake de etikettering van banden doen.