

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye Tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a gumiabroncsok üzemanyag-hatékonyság és más lényeges paraméterek tekintetében történő címkézéséről**

COM(2008) 779 végleges – 2008/0221 (COD)

(2009/C 228/15)

2008. december 17-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 95. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

*„Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a gumiabroncsok üzemanyag-hatékonyság és más lényeges paraméterek tekintetében történő címkézéséről”*

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2009. március 12-én elfogadta véleményét. (Előadó: Virgilio RANOCCHIARI)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. március 25-én tartott 452. plenáris ülésén 130 szavattal, 5 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

## 1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB egyetért az Európai Bizottság választásával, amely a gépjárművek általános biztonságáról szóló rendeletjavaslatát követően, mely jelenleg elfogadás alatt áll, már most foglalkozik a típusjóváahagyás rendszerének e rendeletben történő meghatározásával a gumiabroncsok három lényeges paramétere, vagyis az üzemanyag-fogyasztás, a biztonság és a zaj tekintetében.

1.2 Az EGSZB méltányolja azt is, hogy az Európai Bizottság e típusjóváahagyás révén arra törekszik, hogy a fogyasztónak közvetlen tájékoztatási eszközökkel szolgáljon, melyek megalapozott döntéshozatalra tesznek lehetővé a vizsgált javaslat elfogadását követően gyártandó csere gumiabroncsok vásárlásakor, amelyek az európai piac 78 %-át fedik le.

1.3 Ezzel szemben ami a gyári, vagyis a gépjárműgyártók által felszerelt gumiabroncsokat illeti, az EGSZB feleslegesnek tartja a kezdeményezést, amennyiben a hatályos szabályozás már most előírja a gyártók számára a megfelelő adatszolgáltatást a gépjármű típusjóváahagyásakor, majd a műszaki promóciós dokumentációban és a gépjárművek használati utasításában.

1.4 Az Európai Bizottság által a fogyasztók tájékoztatására javasolt eszközzel, vagyis a gumiabroncsra ragasztandó matricával kapcsolatban az EGSZB alternatív megoldás kidolgozását is javasolja azokra a nem ritka esetekre, amikor a matrica elvész vagy károsodik.

1.5 Végül az EGSZB reméli, hogy csakúgy, mint a gépjárművek általános biztonságáról szóló rendelkezések esetében,

itt is a rendelet lesz a megfelelő szabályozási forma, inkább, mint az irányelv, hogy valamennyi tagállamban biztosítani lehessen az egységes időkereteket és ellenőrzési módozatokat.

## 2. Bevezetés

2.1 Az energiahatékonysági cselekvési terv, mint ismeretes, 20 %-os energiamegtakarítást javasol 2020-ig, egy sor olyan intézkedés megvalósítása révén, melyek az energiaintenzitás csökkentése mellett hozzájárulnak a fogyasztás, és ezáltal a környezetszennyezés csökkentéséhez.

2.2 Ebben az összefüggésben kiemelt és állandó figyelmet kell fordítani a közúti fuvarozásra, mely a CO<sub>2</sub>-kibocsátás több mint 20 %-áért felelős.

2.3 A gépjárművekkel kapcsolatos, már végrehajtás vagy elfogadás alatt álló számos intézkedésen túlmenően az európai jogalkotás a gumiabroncsok teljesítményével is foglalkozni kíván, melyek a jármű és az út közötti egyetlen kapcsolatként jelentős mértékben hozzájárulhatnak elsősorban a gépjárművezetők biztonságához, valamint az üzemanyag-fogyasztás csökkentéséhez is.

2.4 E tekintetben az Európai Bizottságnak a gépjárművek általános biztonságáról szóló rendeletjavaslata, mely jelenleg megvitatás alatt áll az Európai Parlamentben <sup>(1)</sup>, többek között új, szigorúbb paramétereket kíván bevezetni a gumiabroncsok típusjóváahagyásával kapcsolatban az üzemanyag-fogyasztás, a biztonság és a zaj vonatkozásában.

<sup>(1)</sup> COM(2008) 316 végleges, melyről az EGSZB már elfogadta véleményét a 2009. január 14-i plenáris ülésen (lásd a CESE 37/2009. sz. véleményt).

2.5 Az energiamegtakarítást illetően emlékeztetni kell arra, hogy a gumiabroncsok akár 20 %-ban is befolyásolhatják a jármű üzemanyag-fogyasztását a gördülési ellenállás, vagyis a mozgási ellenállással kapcsolatos energiavesztés okán, melyet a felmelegedés és a kerék deformálódása okoz a gördülés során. Ehhez még hozzá kell tenni, hogy a gördülési ellenállást, csakúgy mint a gumiabroncsok által okozott zajt, meghatározó módon befolyásolja az út állapota, mely bizonyos esetekben a hiába valóvá teheti a gumiabroncsok műszaki fejlesztéseit.

### 3. Az Európai Bizottság javaslata

3.1 A vizsgált irányelvjavaslat célja, hogy szabványos információszolgáltatást biztosítson a fogyasztók számára, elsősorban a különböző gördülési ellenállásból eredő üzemanyag-fogyasztás, valamint a különféle nedvestapadás és a gördülési zaj vonatkozásában is, három olyan paraméter tekintetében, melyek a már említett COM(2008) 316. sz. rendeletjavaslat tárgyát képezik.

3.2 Az Európai Bizottság szándéka szerint a fogyasztó a jövőben nem csupán megismerheti a gördülési ellenállással kapcsolatos minimumkövetelményeket, hanem mindenekelőtt kisebb gördülési ellenállással rendelkező gumiabroncsokat tud választani, következésképpen csökken a fogyasztás. A személygépjárművek esetében az új technológiáknak köszönhetően ugyanis akár 10 %-os eltérést is mutathat a különböző gördülési ellenállású gumiabroncs-sorozatok használatával kialakuló üzemanyag-fogyasztás.

3.3 Ez különösen fontos a cseregumipiac esetében, mely a teljes piac 78 %-át képviseli. A gyártók által az új járművekre felszerelt gumiabroncsok (a piac 22 %-a) esetében ugyanis a fogyasztásra vonatkozó információk megtalálhatók az árusítóhelyeken, illetve a járművek használati utasításában. Ezzel szemben a cseregumipiacon a fogyasztók nem rendelkeznek olyan információkkal, melyek lehetővé tennék számukra az összehasonlítást a gumiabroncsok árai között az üzemanyag-fogyasztással való összefüggésben.

3.4 Mivel a gumiabroncsok teljesítményei egyszerre függenek is egymástól és ellent is mondhatnak egymásnak (gördülési ellenállás és nedvestapadás, ez utóbbi és gördülési zaj), az információk e három lényeges paraméter közötti lehetséges optimalizálásra vonatkozhatnak, segítve a fogyasztót a tudatos választásban.

3.5 Az Európai Bizottság javaslata ezért „öntapadó energiafogyasztási címke” felhelyezését írja elő a gumiabroncsokra, egy „A-tól G-ig” terjedő skálán osztályozva a gördülési ellenállást és a nedvestapadást, a háztartási készülékekre alkalmazott címkézésnek megfelelően, kiegészítve ezt a gördülési zaj decibelben kifejezett értékével.

3.6 A javaslat értelmében a címkézésre vonatkozó intézkedések ellenőrzése, valamint a jogszabály megsértése esetén alkalmazandó szankciók meghatározása a tagállamok feladata.

### 4. Általános megjegyzések

4.1 Az EGSZB támogatja az Európai Bizottság kezdeményezését, mely egyfelől egy fenntarthatóbb fogyasztási modell biztosítását, másfelől a fogyasztók jobb tájékoztatását célozza oly módon, hogy a cseregumik vásárlásakor a fogyasztók tudatosabb döntést hozzanak, és nem csupán a fogyasztás, hanem egyéb paraméterek, így a nedvestapadás és a gördülési zaj tekintetében is. A fogyasztó ezáltal fel tudja mérni, hogy az egyik gumiabroncs másikkal képest magasabb árát a jobb teljesítmény által nyújtott előnyök fogják kompenzálni. A tájékoztatóbb fogyasztó hozzájárul a gyártók közötti verseny erősödéséhez, ösztönözve őket termékeik optimalizálására.

4.2 Az Európai Bizottság javaslata eredetileg az üzemanyag-fogyasztással kapcsolatos adatközlésre korlátozódott, a két másik paraméterrel a témával kapcsolatban indított nyilvános konzultációt követően egészült ki. Jóllehet egyetért a végső választással, az EGSZB mégis tart attól, hogy mindez megnehezíti az adatkezelést és a kapcsolódó ellenőrzéseket.

4.3 Az EGSZB ezzel szemben kételyeinek ad hangot a fogyasztók tájékoztatásának módjával kapcsolatban. Kizárólag egy öntapadó címke használatával a kívánt eredmény nem mindig érhető el.

4.3.1 A vevő általában nem látja a csere gumiabroncsot azelőtt, hogy azt kihozzák az értékesítési hely raktárából és felszerelik a gépjárműre. Előfordulhat továbbá az is, hogy a címke leválik vagy elvész a raktárban vagy az értékesítési helyen, vagy pedig tévedésből más gumiabroncsra helyezik azt vissza. Még valószínűbb, hogy a címkék elveszhetnek a szállítás vagy a raktározás során, különösen a szilikon borítású gumiabroncsok esetében, ami még nehezebbé teszi a ragasztást. A tapasztalat azt mutatja, hogy a gumiabroncsok jelölésére már alkalmazott gyártói címkék nem elhanyagolható százaléka elvész vagy súlyosan megsérül a gumiabroncsok szállítása és mozgása során, melyek – ezt kiemelnénk – nem egyesével vannak csomagolva, egyszerűen a költségtevényezők miatt. <sup>(1)</sup>

4.3.2 Az EGSZB ezért alternatív megoldást tart szükségesnek arra az esetre, ha az öntapadó címke nem áll rendelkezésre. Ebben az esetben lehetővé kellene tenni az eladó számára, hogy a számlával együtt címkét/dokumentumot bocsásson ki, mely pontosan reprodukálja a címkén szereplő azon adatokat, melyeket mindenképpen megkapott a gyártótól.

<sup>(1)</sup> Az iparág képviselői szerve, az ETRMA (European Tyre and Rubber Manufacturer Association) szerint a címkék 10–15 %-a elvész a gumiabroncsok szállítása vagy kezelése során.

4.4 Ami viszont az új gépjárművekre felszerelt gumiabroncsokat illeti, a címkézés itt felesleges költségnek tűnik. A meglévő szabályozás már meghatározza, hogy a gépjárműgyártóknak miként kell tájékoztatniuk a vevőket a fogyasztásról és a CO<sub>2</sub>-kibocsátásról a jármű típusjövahagyását követően. Hasonló a helyzet a nedvestapadás és a zaj tekintetében, melyek szintén szabályozva vannak a járművek típusjövahagyásakor, amint azt maga az Európai Bizottság is elismeri a javaslatot kísérő jelentésében.

Ezen túlmenően, a gyártók érdekében áll a „legújabb generációs technológiájú” gumiabroncsok használata, annak érdekében, hogy a CO<sub>2</sub>-kibocsátás az előírt 130 g/km-ről 120 g/km-re legyen csökkenthető, ami a motoron kívüli alternatív technológiák, köztük a gumiabroncsok révén érhető el.

4.4.1 Ebben az esetben kérni lehetne a kereskedőtől, aki gyakran egyúttal a gumiabroncs értékesítője is, hogy az ügyfelet olyan kiegészítő dokumentációval lássa el, melyben szerepelnek a jogszabály által előírt paraméterek, melyeknek az eladandó jármű gumiabroncsai megfelelnek, továbbá amennyiben lehetséges, javasoljon alternatív választási lehetőséget. Egy ilyen típusú kezdeményezés segítségére lehetne azoknak a tájékoztató és figyelemfelkeltő kampányoknak, melyek megrendezésére a tagállamok felkérést kapnának e tárgyban.

4.5 Az EGSZB ismeri az iparág<sup>(1)</sup> arra vonatkozó kifejezett kérését, hogy a vizsgált javaslat az irányelv helyett rendelet formáját öltse. A felhozott érvekkel egyet lehet érteni, amennyiben a rendeleti forma egységes végrehajtási időkereteket és ellenőrzési szabványokat biztosítana valamennyi tagállamban, amint az a vizsgált javaslatot megelőző, a gépjárművek általános biztonságáról szóló, már említett rendelet esetében is történik.

4.5.1 Az EGSZB ezért reméli, hogy megegyezésre sikerül jutni e téren az Európai Bizottság, a Parlament és a Tanács részvételével zajló viták során, amint az számos más alkalommal is megtörtént olyan érzékeny témák vonatkozásában is, mint a biztonság vagy a környezetvédelem.

4.5.2 Az EGSZB ugyanis alapvetően fontosnak tartja, hogy biztos és egységes szabályokkal lássuk el a tagállamokat a gumiabroncsok megkívánt paramétereknek való megfelelése gondos ellenőrzése végett, mely különösen fontos egy olyan piacon, amelyen jelentős mértékben képviseltetik magukat a Közösségen kívülről származó termékek.

## 5. Részletes megjegyzések

5.1 Az EGSZB üdvözli, hogy az Európai Bizottság kizárta a javasolt szabályozásból az újrafutózott, valamint a professzionális off-road gumiabroncsokat, ahogyan azt az EGSZB is javasolta a gépjárművek általános biztonságáról szóló, már említett véleményében, természetesen az előírt biztonsági követelmények fenntartása mellett.

5.2 Még mindig a gépjárművek általános biztonságáról szóló véleményével összhangban, az EGSZB végül javasolja, hogy:

- a) mentesüljenek a végrehajtás alól azok a gumiabroncsok, amelyek gyártási ideje megelőzi a szabályozás hatálybelépését. Az ágazat elosztási láncátlagosan 80 millió gumiabronccsal rendelkezik folyamatosan az európai piacon. Gyakorlatilag lehetetlen lenne a már elosztott gumiabroncsok címkével való ellátása,
- b) az ipar legalább 18 hónapos *lead time*-mal rendelkezzen az elfogadott intézkedések végrehajtására.

Kelt Brüsszelben, 2009. március 25-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke

Mario SEPI

<sup>(1)</sup> ETRMA: European Tyre and Rubber Manufacturer Association.