ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 24.6.2026
COM(2026) 326 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2020/740 σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων όσον αφορά την εξοικονόμηση καυσίμου και άλλες παραμέτρους

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Πολιτικό και νομικό πλαίσιο

Τα ελαστικά αποτελούν κρίσιμης σημασίας κατασκευαστικό στοιχείο κάθε οδικού οχήματος. Η αντίσταση κύλισης των ελαστικών επηρεάζει άμεσα την κατανάλωση ενέργειας του οχήματος. Ως εκ τούτου, η ενθάρρυνση της ζήτησης, της ανάπτυξης και της παραγωγής αποδοτικότερων ελαστικών επισώτρων μπορεί να μειώσει το κόστος των καυσίμων, τις εκπομπές και τις εισαγωγές ορυκτών καυσίμων —ή να αυξήσει την αυτονομία των ηλεκτρικών οχημάτων μέσω της μείωσης της απαιτούμενης ανά διανυόμενο χιλιόμετρο ηλεκτρικής ενέργειας. Η πρώτη επίσημη πράξη της ΕΕ για τα αποδοτικά ελαστικά επίσωτρα εκδόθηκε στον απόηχο της πετρελαϊκής κρίσης του 1973 και συνιστούσε στα κράτη μέλη «να ενθαρρύνουν τον εξοπλισμό των οχημάτων περιλαμβανομένων και των βαρέων οχημάτων, με αεροθαλάμους ακτινωτής πλέξεως (radial ply)» [1].

Πενήντα χρόνια μετά, τα ακτινωτά ελαστικά επίσωτρα έχουν καταστεί η βασική τεχνολογία, αλλά οι οδικές μεταφορές εξακολουθούν να αντιπροσωπεύουν σημαντικό μέρος της συνολικής τελικής κατανάλωσης ενέργειας στην ΕΕ (περίπου το ένα τέταρτο), η οποία εξακολουθεί να προέρχεται στη συντριπτική πλειονότητά της από το πετρέλαιο. Εν τω μεταξύ, η καινοτομία στον σχεδιασμό και στα υλικά ελαστικών επισώτρων κατέστησε δυνατή την περαιτέρω βελτίωση της αποδοτικότητας. Σύμφωνα με εκτιμήσεις, η αντικατάσταση των ελαστικών υψηλής αντίστασης κύλισης με ελαστικά χαμηλής αντίστασης μπορεί να μειώσει τη μέση κατανάλωση ενέργειας των επιβατικών αυτοκινήτων κατά περίπου 2 % [2]. Για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, η αντίσταση κύλισης από τα ελαστικά είναι πολύ πιο σημαντική και οι δυνατότητες βελτίωσης της αποδοτικότητας είναι μεγαλύτερες: η αντίσταση κύλισης επηρεάζει τη χρήση ενέργειας έως και κατά ένα τρίτο σε φορτηγά ντίζελ και πάνω από το ήμισυ σε αποδοτικότερα ηλεκτρικά οχήματα [3].

Ταυτόχρονα, μια άλλη παράμετρος των ελαστικών, η πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα, είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια, καθώς καθορίζει την απόσταση πέδησης ενός οχήματος. Η πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα και η αντίσταση κύλισης είναι ανταγωνιστικοί δείκτες μέτρησης, και για τους πελάτες που αποφασίζουν τον τύπο ελαστικού που θα αγοράσουν ενδέχεται να υπάρχουν ορισμένοι συμβιβασμοί μεταξύ της ασφάλειας και της ενεργειακής απόδοσης. Ως εκ τούτου, για να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αποφάσεις αγοράς, οι πελάτες θα πρέπει να διαθέτουν πληροφορίες και για τις δύο παραμέτρους. Για τον σκοπό αυτόν, ο πρώτος κανονισμός της ΕΕ σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων (στο εξής: ΚΣΕ) εκδόθηκε το 2009 και αναθεωρήθηκε το 2020. Οι σημάνσεις των ελαστικών παρέχουν εύληπτες πληροφορίες με σκοπό την τόνωση της ζήτησης και του ανταγωνισμού στην προσφορά καλύτερων ελαστικών επισώτρων.

Η νομική βάση του ΚΣΕ είναι τα άρθρα 114 και 194 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού καλύπτει τα ελαστικά για επιβατικά οχήματα (C1), ημιφορτηγά και ελαφρά φορτηγά (C2) και βαρέα φορτηγά και

([1]) 76/494/ΕΟΚ: σύσταση του Συμβουλίου, της 4ης Μαΐου 1976, περί της ορθολογικής χρησιμοποιήσεως της ενεργείας που καταναλίσκεται από οδικά οχήματα, διά της βελτιώσεως του τρόπου οδηγήσεως (ΕΕ L 140 της 28.5.1976, σ. 14).

([2]) Zacharof, N., Fontaras, G., Ciuffo, B., Tsiakmakis, S. et al. Review of in use factors affecting the fuel consumption and CO_2 emissions of passenger cars· Κοινό Κέντρο Ερευνών, 2016.

([3]) Hyttinen, Jukka et al. Effect of Ambient and Tyre Temperature on Truck Tyre Rolling Resistance, International Journal of Automotive Technology, Νοέμβριος 2022.

λεωφορεία (C3) [4]. Ο ΚΣΕ λειτουργεί σε συνδυασμό με τις ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων που ορίζονται σε άλλες νομοθετικές πράξεις. Η νομοθεσία για την έγκριση τύπου, ιδίως ο κανονισμός αριθ. 117 της ΟΕΕ/ΗΕ, θεσπίζει τα σημαντικότερα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων για τα ελαστικά που διατίθενται στην αγορά της ΕΕ όσον αφορά την αντίσταση κύλισης, την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα, τον θόρυβο, την πρόσφυση στο χιόνι και την πρόσφυση στον πάγο. Σχετικά ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων καθορίζονται επίσης στους κανονισμούς αριθ. 30 (ελαστικά κατηγορίας C1), αριθ. 54 (ελαστικά κατηγοριών C2, C3), αριθ. 172 (αναγομωμένα ελαστικά) της ΟΕΕ/ΗΕ. Μολονότι δεν έχει ακόμη εκδοθεί νομοθεσία της ΕΕ για τον οικολογικό σχεδιασμό των ελαστικών, τα ελαστικά περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα εργασίας για τον οικολογικό σχεδιασμό και την ενεργειακή επισήμανση για την περίοδο 2025-2030 [5].

1.2. Κύριες αλλαγές στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κανονισμού σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων το 2020

Οι βασικές αλλαγές που εισήχθησαν με την αναθεώρηση του 2020 αποσκοπούσαν στα εξής:

- στην ευθυγράμμιση του ύφους και της μορφής της σήμανσης με την πιο οικεία ενεργειακή σήμανση·
- στη μείωση του αριθμού των κατηγοριών επιδόσεων, από επτά (A-G) σε πέντε (A-E), τόσο για την αντίσταση κύλισης (ενεργειακή απόδοση) όσο και για την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα (ασφάλεια), λόγω του ότι βάσει αυστηρότερων απαιτήσεων έγκρισης τύπου της ΟΕΕ/ΗΕ είχε απαγορευτεί η κατάταξη των ελαστικών στις κατηγορίες με τις χειρότερες επιδόσεις επί της σήμανσης·
- στη θέσπιση απαίτησης περί καταχώρισης κάθε τύπου ελαστικού στο ευρωπαϊκό μητρώο προϊόντων για την ενεργειακή επισήμανση (στο εξής: EPREL)·[6]·
- στη βελτίωση της ευαισθητοποίησης των πελατών σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών μέσω της ενίσχυσης των απαιτήσεων για την επίδειξη της σήμανσης των ελαστικών στους καταναλωτές·
- στην ανάθεση στην Επιτροπή της εξουσίας να εκδίδει ορισμένες αλλαγές μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

1.3. Πεδίο εφαρμογής της παρούσας έκθεσης

Βάσει του άρθρου 15 του ΚΣΕ απαιτείται από την Επιτροπή να προβεί σε αξιολόγηση του κανονισμού και να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο και στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή. Σκοπός της έκθεσης είναι να αξιολογηθεί «πόσο αποτελεσματικά ο κανονισμός και οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται δυνάμει αυτού έχουν ωθήσει τους τελικούς χρήστες να επιλέγουν ελαστικά υψηλότερων επιδόσεων, λαμβανομένης υπόψη της επίπτωσης ... στις επιχειρήσεις, στην κατανάλωση καυσίμων, στην ασφάλεια, στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, στην ευαισθητοποίηση των καταναλωτών και στις δραστηριότητες εποπτείας της αγοράς. Η έκθεση εκτιμά επίσης το κόστος και τα οφέλη της υποχρεωτικής ανεξάρτητης επαλήθευσης από τρίτους των πληροφοριών που παρέχονται στη σήμανση των ελαστικών,

---

([4]) Τα ελαστικά για οχήματα παντός εδάφους, οχήματα κατασκευών, γεωργικά οχήματα ή για δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματα δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής, καθώς οι πτυχές της εξοικονόμησης καυσίμου ή της ασφάλειας δεν θα ήταν συναφείς.

([5]) COM(2025) 187 final.

([6]) https://eprel.ec.europa.eu/.

λαμβάνοντας υπόψη την πείρα που αποκτήθηκε από το ευρύτερο πλαίσιο που παρέχει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009».

Η παρούσα έκθεση καλύπτει τα ακόλουθα θέματα:

- ευαισθητοποίηση, κατανόηση και χρήση από τους καταναλωτές·
- εξέλιξη της αγοράς·
- κατ' εξουσιοδότηση πράξεις·
- εποπτεία της αγοράς και επιβολή της νομοθεσίας·
- επαλήθευση και δοκιμές από τρίτους·
- ευθυγράμμιση μηχανημάτων δοκιμής·
- ζητήματα που εντοπίστηκαν στο πλαίσιο της εφαρμογής.

Ορισμένες πτυχές αναλύονται στο πλαίσιο της εκτίμησης των επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση απλούστευσης Omnibus σχετικά με τη νομοθεσία για τα ενεργειακά αποδοτικά προϊόντα, πρόταση η οποία εγκρίθηκε παράλληλα με την παρούσα έκθεση και την υποκείμενη ανάλυση και βασίζεται σε αυτές. Παράλληλα με την παρούσα έκθεση, εγκρίνεται χωριστή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού για την ενεργειακή σήμανση [κανονισμός (ΕΕ) 2017/1369].

1.4. Αναλυτική βάση

Η παρούσα έκθεση βασίζεται σε διάφορες πηγές δεδομένων και στοιχείων, μεταξύ των οποίων:

- έρευνα καταναλωτών και εμπόρων ελαστικών επισώτρων και οχημάτων [7]·
- δεδομένα EPREL για τις καταχωρίσεις ελαστικών·
- συμβολή των συμφεροντούχων και των αρχών, μεταξύ άλλων μέσω των εργασιών διαφόρων ομάδων εργασίας, συμπεριλαμβανομένης της ομάδας διοικητικής συνεργασίας (στο εξής: AdCo) για τη σήμανση των ελαστικών [8] και της ομάδας εμπειρογνωμόνων για την ευθυγράμμιση των εργαστηρίων για τη μέτρηση της αντίστασης κύλισης των ελαστικών [9]·
- σύστημα πληροφοριών και επικοινωνίας για την εποπτεία της αγοράς (στο εξής: ICSMS) [10]·
- άλλες δημόσια διαθέσιμες αναλύσεις και πόρους.

2. Η ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΕΝΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΤΩΝ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΩΤΡΩΝ

Σε μελέτη επανεξέτασης του 2018 [11] διαπιστώθηκε ότι δεν είχαν αξιοποιηθεί πλήρως οι δυνατότητες της σήμανσης των ελαστικών, διότι οι τελικοί χρήστες δεν γνώριζαν επαρκώς την ύπαρξή της και δεν εφαρμοζόταν επαρκώς από τις αρχές εποπτείας της αγοράς (στο εξής: ΑΕΑ). Στη μελέτη διαπιστώθηκε επίσης ότι ορισμένοι εγγενείς παράγοντες παρεμπόδιζαν την επιτυχία της σήμανσης, όπως η παραπλανητική υποδιαίρεση των

([7]) Study on consumer understanding of the EU tyre label applied since 1 May 2021 (Μελέτη σχετικά με την κατανόηση από τους καταναλωτές της σήμανσης ελαστικών της ΕΕ που εφαρμόζεται από την 1η Μαΐου 2021).

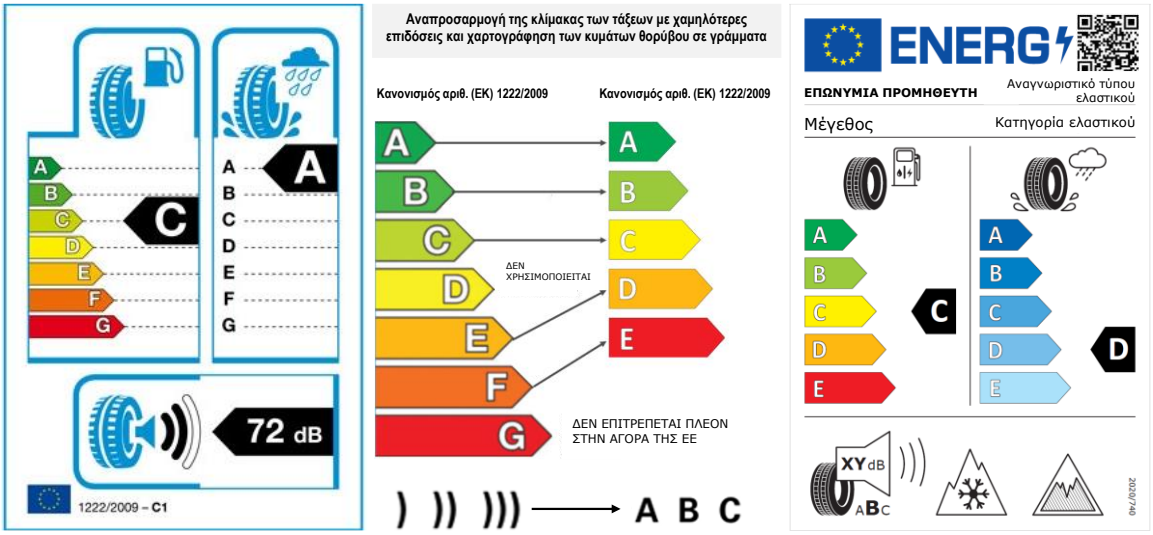
([8]) Κατάλογος ομάδων διοικητικής συνεργασίας.

([9]) https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=el&groupID=2519.

([10]) ICSMS.

([11]) https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1460-Evaluation-and-potential-revision-of-the-EU-tyre-labelling-scheme_el.

κατηγοριών επιδόσεων, οι ανακριβείς και ελλιπείς πληροφορίες και η έλλειψη εμπιστοσύνης σε αυτό που ορισμένοι απαντήσαντες θεωρούσαν ιδία δήλωση.



ΠΑΛΑΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ **ΝΕΑ ΣΗΜΑΝΣΗ**

Σχήμα 1. Απεικόνιση της αρχικής σήμανσης των ελαστικών (2012) και της αναθεωρημένης (νέας) σήμανσης (2021).

Η επικαιροποιημένη νομοθεσία για τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων εφαρμόζεται από την 1η Μαΐου 2021. Στο σχήμα 1 παρέχεται σύγκριση της αρχικής και της αναθεωρημένης σήμανσης. Η νέα σήμανση περιλαμβάνει διάφορα νέα χαρακτηριστικά:

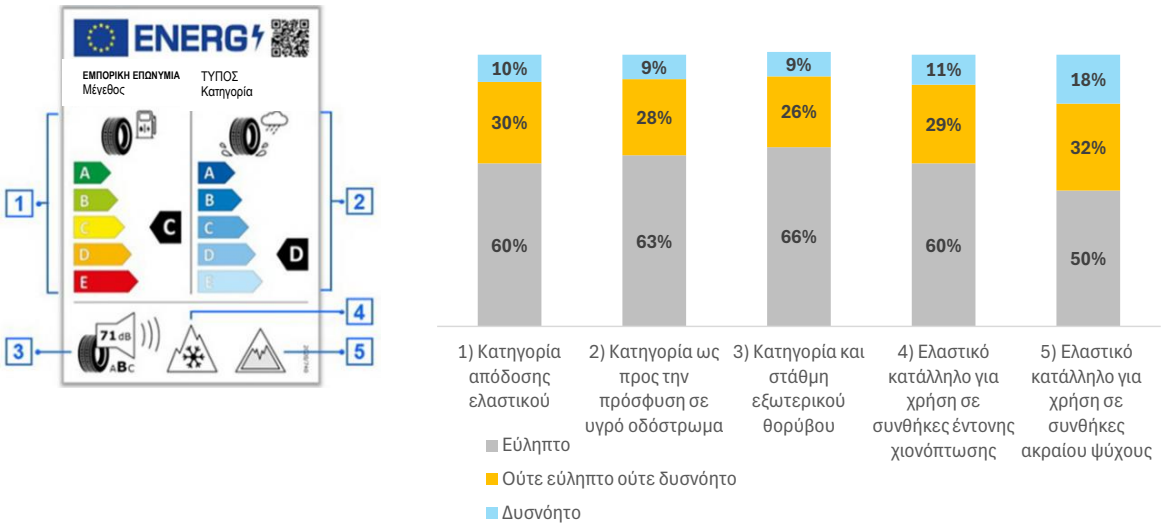
- Αντίσταση κύλισης. Η κλίμακα των χαμηλότερων κατηγοριών αναπροσαρμόστηκε ώστε να γίνουν οι κατηγορίες D και E. Με τον τρόπο αυτόν καταργήθηκε η κενή κατηγορία D για τα ελαστικά των κατηγοριών C1 και C2 [12]. Διατηρήθηκε το ίδιο εύρος τιμών για κάθε τύπο ελαστικού·
- Πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα. Η κλίμακα των κατηγοριών σήμανσης αναπροσαρμόστηκε και η κενή κατηγορία D καταργήθηκε. Προστέθηκαν βέλη με μπλε σκίαση στην κλίμακα πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα (που παραπέμπουν στο νερό), ώστε να διακρίνονται οι πτυχές ασφάλειας από την ενέργεια.
- Εξωτερικός θόρυβος κύλισης. Η ένδειξη της κατηγορίας ευθυγραμμίστηκε με άλλες ενεργειακές σημάνσεις με τη χρήση κλίμακας γραμμάτων. Η ηχοστάθμη εκφράστηκε σε ντεσιμπέλ (όπως και για άλλα επισημασμένα προϊόντα) και διατηρήθηκε εικονόγραμμα με ηχητικά κύματα.
- Προστέθηκαν δύο νέα εικονογράμματα, για ελαστικά που έχουν λάβει έγκριση τύπου για χρήση σε συνθήκες έντονης χιονόπτωσης και έντονου παγετού [13].

3. ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ, ΧΡΗΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗ ΤΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΤΩΝ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

Η κατανόηση της σήμανσης των ελαστικών από τους καταναλωτές ελέγχθηκε μέσω έρευνας καταναλωτών. Τα κύρια πορίσματα συνοψίζονται κατωτέρω:

([12]) Δεν είχε οριστεί κενή κατηγορία για ελαστικά κατηγορίας C3 τα οποία, ούτως ή άλλως, δεν υπόκειντο σε υποχρέωση να φέρουν αυτοκόλλητο σήμανσης.

([13]) Δεν αναφέρεται κατηγορία για την πρόσφυση στο χιόνι και στον πάγο, καθώς η μέθοδος δοκιμής (πέδηση σε διαδρομή με χιόνι ή πάγο) δεν παρέχει επαρκώς ακριβή και επαναλήψιμα αποτελέσματα.



Σχήμα 2. Κατανόηση των στοιχείων σήμανσης των ελαστικών όπως αναφέρεται από τους ίδιους τους καταναλωτές [βάση αναφοράς = όλοι όσοι απάντησαν (n = 4 590)].

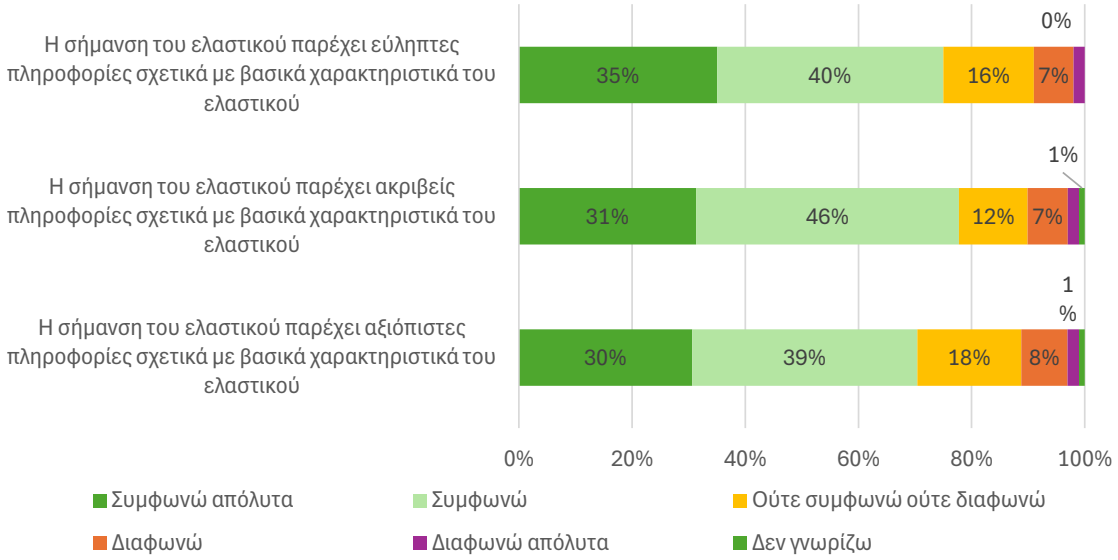
Όπως φαίνεται στο σχήμα 2, οι περισσότεροι **καταναλωτές** θεωρούν ότι η σήμανση των ελαστικών είναι εύληπτη. Μόνο το 9 έως 18 % αναφέρουν δυσκολία με οποιοδήποτε συγκεκριμένο στοιχείο. Η μεγάλη πλειονότητα θεωρεί ότι όλα τα τρέχοντα στοιχεία της σήμανσης είναι συναφή, ιδίως η πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα (94 %). Η πλειονότητα (78 %) έκρινε ότι ο όγκος των πληροφοριών που περιέχονται στη σήμανση είναι κατάλληλος. Άλλες παράμετροι που δεν περιλαμβάνονται επί του παρόντος στη σήμανση, όπως το χιλιομετρικό προσδόκιμο, αξιολογήθηκαν ως εξίσου ή περισσότερο συναφείς. Η εκπομπή θορύβου και η απελευθέρωση μικροπλαστικών θεωρούνται λιγότερο σημαντικές ή ότι δεν επηρεάζουν τις επιλογές των καταναλωτών [14].

Στην έρευνα επιβεβαιώθηκαν τα αποτελέσματα μελέτης του 2019 [15] και διαπιστώθηκε ότι η σήμανση διαδραμάτισε ουσιαστικό ρόλο στην καθοδήγηση των καταναλωτών και των επαγγελματιών αγοραστών που την ανέγνωσαν. Περίπου το 80 % και των δύο ομάδων δήλωσε ότι η σήμανση τους βοήθησε να επιλέξουν αποδοτικότερα ή ασφαλέστερα ελαστικά.

Οι έμποροι και οι διανομείς ελαστικών είναι εξοικειωμένοι με τη σήμανση και γενικά την αντιμετωπίζουν θετικά. Τούτο δεν μεταφράζεται συστηματικά σε προδραστική χρήση στο πλαίσιο των πωλήσεων. Οι μισοί από τους ερωτηθέντες πωλητές δηλώνουν ότι συζητούν τη σήμανση μόνο εάν ο καταναλωτής τους το ζητήσει. Ένας στους έξι αποτρέπει τους πελάτες από το να βασίζονται στη σήμανση, επισημαίνοντας ότι βασίζεται μόνο σε ιδία δήλωση· αντ' αυτού, βασίζουν τις συστάσεις τους στα περιθώρια κέρδους, στις εκπτώσεις, στα κίνητρα, στη διαθεσιμότητα αποθεμάτων ή την οικονομική δυνατότητα των πελατών.

([14]) Το πόρισμα αυτό δεν προκαλεί έκπληξη, καθώς επιβεβαιώνει ότι η επιλογή αγοράς επηρεάζεται από πτυχές που μπορούν να μεταφραστούν σε εξοικονόμηση χρημάτων ή σε αυξημένη ασφάλεια.

([15]) Study assessing consumer understanding of tyre labels (Μελέτη για την αξιολόγηση της κατανόησης των σημάνσεων των ελαστικών από τους καταναλωτές), https://data.europa.eu/doi/10.2833/210444.



Σχήμα 3. Αντίληψη των εμπόρων και διανομέων ελαστικών όσον αφορά τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων [βάση αναφοράς = όλοι όσοι απάντησαν (n = 201)].

Περίπου οι μισοί **έμποροι οχημάτων** θεωρούν ότι η συμπερίληψη σημάνσεων ελαστικών για όλες τις διαθέσιμες επιλογές στις προσφορές αγοράς οχημάτων έχει μικρή αξία, λόγω του χαμηλού ενδιαφέροντος του πελάτη κατά τη στιγμή της πώλησης ή επειδή ο πελάτης δεν έχει τη δυνατότητα επιλογής [16]. Κατά συνέπεια, οι εν λόγω έμποροι θεωρούν ότι οι ισχύουσες απαιτήσεις είναι δυσανάλογα επαχθείς και προτείνουν να επιτρέπεται η χρήση μικρότερης ή απλουστευμένης έκδοσης της σήμανσης στις προσφορές αγοράς [17].

Ο ιστότοπος του EPREL θεωρείται πολύτιμη πηγή πρόσθετων πληροφοριών από τους καταναλωτές, τους επαγγελματίες αγοραστές, τους εμπόρους και τους διανομείς που είναι εξοικειωμένοι με αυτόν, παρότι η πραγματική χρήση του φαίνεται ότι είναι περιορισμένη. Ωστόσο, επί του παρόντος λείπουν από τη βάση δεδομένων πληροφορίες σχετικά με ορισμένες σημαντικές παραμέτρους [18]. Ορισμένοι έμποροι επισήμαναν ότι το EPREL απλουστεύει το έργο τους, καθώς μειώνει την εξάρτησή τους από τους προμηθευτές για πληροφορίες. Ορισμένοι έμποροι έχουν ενσωματώσει διεπαφές προγραμματισμού εφαρμογών (API) για να συνδέουν τους ιστοτόπους τους απευθείας με το EPREL, κάτι που επιτρέπει την αυτόματη εμφάνιση των σημάνσεων ελαστικών και των δελτίων πληροφοριών προϊόντος στη σωστή γλώσσα.

4. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Η τεχνολογική πρόοδος επέτρεψε ταυτόχρονες βελτιώσεις όσον αφορά την αντίσταση κύλισης και την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα, ενώ η παράλληλη νομοθεσία της ΟΕΕ/ΗΕ

([16]) Με εξαίρεση τα πολυτελή αυτοκίνητα ή τις πωλήσεις αυτοκινήτων για το διπλωματικό σώμα, τα ελαστικά που τοποθετούνται στο αυτοκίνητο εξαρτώνται από την παρτίδα ελαστικών που είναι διαθέσιμη κατά τη συναρμολόγηση του οχήματος στο εργοστάσιο. Ορισμένοι έμποροι λιανικής πώλησης αυτοκινήτων μπορεί να συμφωνήσουν να ανταλλάξουν τους τροχούς, εφόσον αυτό είναι δυνατόν και ως κατ' εξαίρεση χειρονομία αβροφροσύνης προς τον πελάτη.

([17]) Π.χ. απλώς μια ένδειξη με βέλος κατηγορίας.

([18]) Π.χ. επί του παρόντος, για τα ελαστικά κατηγορίας C1, δεν είναι υποχρεωτικό να αναφέρεται ποια από τα καταχωρισμένα ελαστικά κατασκευάζονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές ΚΠΕ του οχήματος ή, για τα ελαστικά κατηγορίας C3, ποια προορίζονται για τον κινητήριο άξονα, τον διευθυντήριο άξονα ή τον άξονα ελεύθερης κύλισης ή ποια προορίζονται για χρήση σε αστικές περιοχές ή σε μεγάλες αποστάσεις κ.λπ.

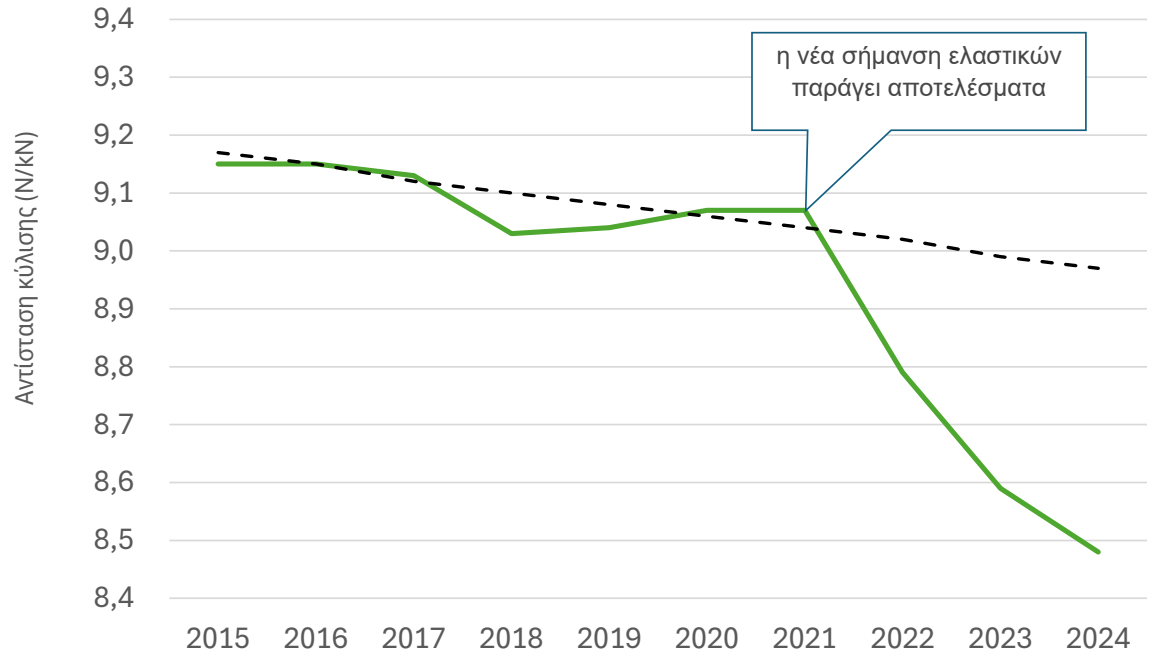
έχει απαγορεύσει τα ελαστικά που θα ανήκαν στις κατηγορίες αντίστασης κύλισης F και G. Η τάση αυτή συνεχίζεται και, ιδίως για τα ελαστικά κατηγορίας C1, οι απαιτήσεις της ΟΕΕ/ΗΕ δεν θα επιτρέψουν τη διάθεση στην αγορά κανενός νέου ελαστικού της κατηγορίας Ε και του μεγαλύτερου μέρους της κατηγορίας D. Ως εκ τούτου, η τρέχουσα κλίμακα προσφέρει μικρότερη διαφοροποίηση όσον αφορά τις επιλογές αγοράς και ασθενέστερο ανταγωνιστικό κίνητρο για τους κατασκευαστές να καινοτομούν. Ομοίως, όσον αφορά τον θόρυβο, όλα τα ελαστικά, ήδη πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού, κατατάσσονται στις κατηγορίες Α και Β.

Βάσει του ΚΣΕ απαιτείται από τους προμηθευτές να καταχωρίζουν τα ελαστικά στο EPREL πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά. Έως το 2025 στο EPREL είχαν καταχωριστεί σχεδόν 230 000 τύποι ελαστικών επισώτρων: 81 % C1, 10 % C2 και 9 % C3. Οι παράμετροι των εν λόγω καταχωρίσεων παρουσιάζονται κατωτέρω.

4.1. Ελαστικά κατηγορίας C1

4.1.1. Αντίσταση κύλισης

Στο σχήμα 4 παρουσιάζεται η εκτιμώμενη μέση αντίσταση κύλισης των ελαστικών κατηγορίας C1, με βάση τις κατηγορίες σήμανσης και την ημερομηνία διάθεσης στην αγορά [19]. Η διακεκομμένη γραμμή δείχνει την κατά παρέκταση περίπτωση της διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης έως το 2024 με βάση τα μοντέλα που καταχωρίστηκαν στο EPREL από το 2015 έως το 2021, με μέτρια πρόοδο για τους νέους τύπους ελαστικών που διατίθενται στην αγορά.



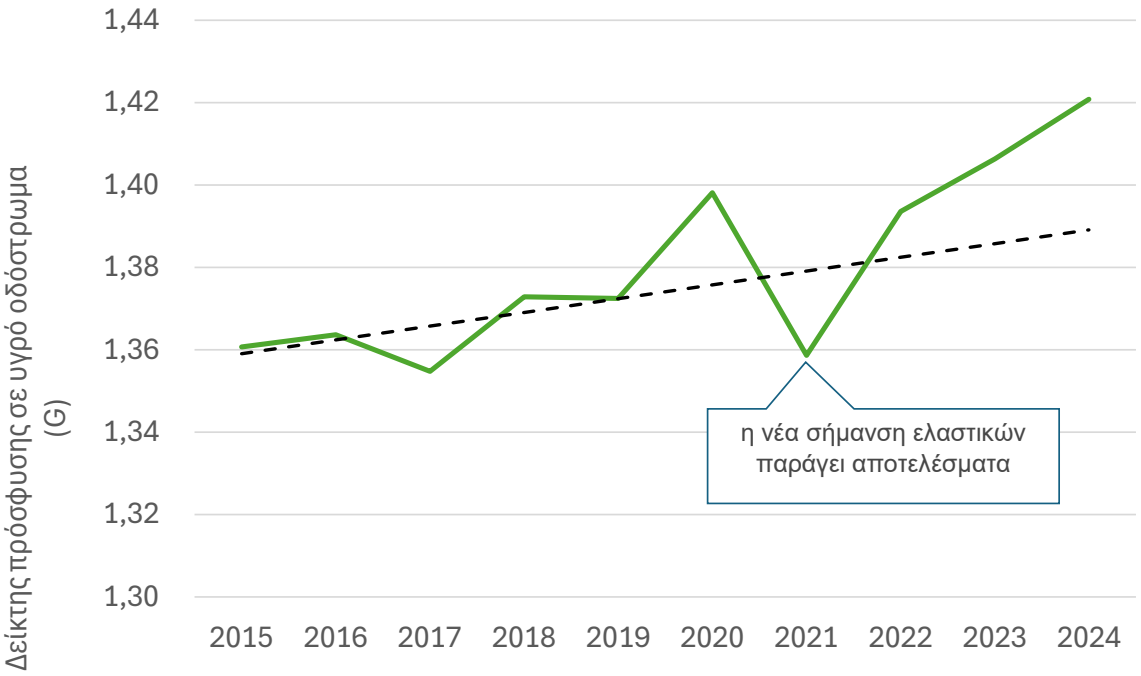
Σχήμα 4. Αντίσταση κύλισης ελαστικών κατηγορίας C1.

([19]) Σε αντίθεση με όλους τους άλλους κανονισμούς για τη σήμανση των προϊόντων, βάσει του ΚΣΕ δεν απαιτείται η πραγματική τιμή της παραμέτρου που καθορίζει την κατηγορία για την αντίσταση κύλισης και την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα, αλλά απαιτείται μόνο για τον θόρυβο.

Η μέση αντίσταση κύλισης των καινούργιων ελαστικών επισώτρων που διατίθενται στην αγορά από το 2021 φαίνεται ότι έχει βελτιωθεί δραστικά [20]. Εκτιμάται ότι η αντίσταση κύλισης των ελαστικών κατηγορίας C1 έχει μειωθεί κατά 5,1 % από το 2021 σε σύγκριση με τη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης.

4.1.2. Πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα

Στο σχήμα 5 απεικονίζεται ο εκτιμώμενος μέσος όρος πρόσφυσης των ελαστικών κατηγορίας C1 σε υγρό οδόστρωμα. Παρότι λιγότερο αισθητές, οι επιδόσεις πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα φαίνεται επίσης ότι έχουν βελτιωθεί σε σύγκριση με τη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης για τα ελαστικά που διατέθηκαν στην αγορά μετά το 2021 [21].



Σχήμα 5. Πρόσφυση ελαστικών κατηγορίας C1 σε υγρό οδόστρωμα.

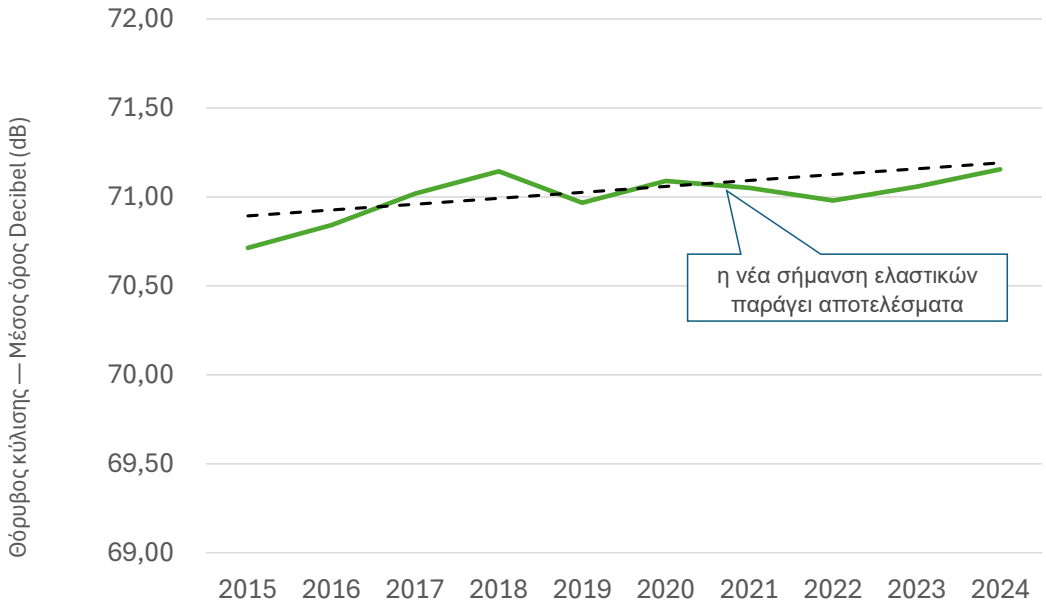
Εκτιμάται ότι σημειώθηκε βελτίωση κατά περίπου 2,4 % στις επιδόσεις πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα σε σύγκριση με τη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα μικρότερες αποστάσεις πέδησης σε υγρό οδόστρωμα.

4.1.3. Εξωτερικός θόρυβος κύλισης

Στο σχήμα 6 παρουσιάζεται ο εκτιμώμενος μέσος εξωτερικός θόρυβος, με βάση τη δηλωμένη τιμή. Ο θόρυβος αυξήθηκε ελαφρώς μόνο έως το 2018, πιθανώς ως αποτέλεσμα της αντιστάθμισης με την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα (η οποία βελτιώθηκε σημαντικά) και της τάσης για αύξηση του λόγου διατομής των ελαστικών επισώτρων στα νέα μοντέλα αυτοκινήτων. Δεν υπάρχει αισθητή απόκλιση από τη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης.

([20]) Χρησιμοποιούνται σταθμισμένες εκατοστιαίες τιμές για την κεντρική τιμή της κατηγορίας σήμανσης, διότι ο κανονισμός δεν απαιτεί από τους προμηθευτές να καταχωρίζουν τον συντελεστή αντίστασης κύλισης στο EPREL αλλά μόνο την κατηγορία που συνδέεται με αυτόν.

([21]) Με βάση σταθμισμένα ποσοστά της κεντρικής τιμής της κατηγορίας σήμανσης, επειδή οι προμηθευτές δεν υποχρεούνται να καταχωρίζουν τον δείκτη πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα στο EPREL αλλά την κατηγορία που συνδέεται με αυτόν.



Σχήμα 6. Εξωτερικός θόρυβος κύλισης ελαστικού κατηγορίας C1.

4.2. Ελαστικά των κατηγοριών C2 και C3

Όσον αφορά τα ελαστικά των κατηγοριών C2 και C3 διαπιστώθηκαν παρόμοιες τάσεις με εκείνες για τα ελαστικά κατηγορίας C1. Όσον αφορά τα ελαστικά κατηγορίας C3, διαπιστώθηκε βελτίωση της αντίστασης κύλισης κατά περίπου 7,3 % σε σύγκριση με τη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης. Στην πρόοδο που δείχνουν τα δεδομένα του EPREL ενδέχεται να έχουν συμβάλει άλλοι παράγοντες. Η αυξημένη εστίαση στην ασφάλεια και το ευρύτερο ποσοστό ηλεκτρικών οχημάτων στους δρόμους ενδέχεται να έχουν οδηγήσει σε βελτιώσεις της αντίστασης κύλισης [22].

Μολονότι η αντίσταση κύλισης, η πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα και ο θόρυβος είναι αλληλοσυνδεόμενες παράμετροι, είναι δυνατή η ταυτόχρονη βελτίωση και των τριών. Το 2025 αρκετοί κατασκευαστές προσέφεραν ελαστικά κατηγορίας A και για τις τρεις παραμέτρους.

Ποσοστό νέων μοντέλων: 5 - 10 % > 10 %

C1 2015		Αντίσταση κύλισης A	B	C	D	E	
Πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα	A	0,0 %	0,5 %	2,0 %	2,3 %	0,0 %	4,8 %
	B	0,0 %	1,9 %	**19,8 %**	**11,6 %**	0,7 %	34,0 %
	C	0,0 %	0,5 %	**21,0 %**	**22,5 %**	2,5 %	46,6 %

([22]) Όσον αφορά τα φορτηγά, ο τύπος για τον υπολογισμό των εκπομπών CO_2 του στόλου σύμφωνα με τη νομοθεσία EURO IV περιλαμβάνει τον συντελεστή αντίστασης κύλισης των ελαστικών πρωτότυπου εξοπλισμού (στα φορτηγά ντίζελ η αντίσταση κύλισης των ελαστικών συμβάλλει στη χρήση ενέργειας κατά 30 έως 40 %). Στα ηλεκτρικά φορτηγά, το ποσοστό είναι υψηλότερο λόγω της υψηλής απόδοσης των ηλεκτρικών κινητήρων και διατηρεί αμετάβλητη την εστίαση στην ενεργειακή απόδοση.

	D	0,0 %	0,1 %	2,6 %	**9,6 %**	0,7 %	12,9 %	
	E	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,8 %	0,7 %	1,7 %	
		0,0 %	3,0 %	45,7 %	46,7 %	4,6 %		

C1 2020		Αντίσταση κύλισης						
		A	B	C	D	E		
Πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα	A	0,7 %	1,7 %	**7,5 %**	2,9 %	0,0 %	12,8 %	
	B	1,4 %	2,4 %	**18,9 %**	**16,4 %**	0,9 %	40,0 %	
	C	0,1 %	0,7 %	**11,2 %**	**23,6 %**	0,5 %	36,1 %	
	D	0,0 %	0,2 %	1,4 %	**6,6 %**	0,5 %	8,7 %	
	E	0,0 %	0,3 %	0,7 %	0,3 %	1,2 %	2,4 %	
		2,2 %	5,3 %	39,6 %	49,8 %	3,2 %		

C1 2024		Αντίσταση κύλισης						
		A	B	C	D	E		
Πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα	A	1,1 %	**5,1 %**	**9,5 %**	3,6 %	0,0 %	19,4 %	
	B	2,2 %	**6,6 %**	**24,9 %**	**7,7 %**	0,6 %	42,1 %	
	C	0,3 %	1,3 %	**17,6 %**	**7,5 %**	0,4 %	27,2 %	
	D	0,2 %	0,6 %	3,7 %	4,9 %	0,5 %	9,9 %	
	E	0,0 %	0,1 %	1,1 %	0,1 %	0,1 %	1,4 %	
		3,9 %	13,8 %	56,8 %	23,9 %	1,6 %		

Σχήμα 7: Εξέλιξη της αντίστασης κύλισης και της πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα των ελαστικών κατηγορίας C1.

Στο σχήμα 7 παρουσιάζεται η εξέλιξη της αντίστασης κύλισης και της πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα κατά την τελευταία δεκαετία. Στους πίνακες απεικονίζεται η σχετική αναλογία μοντέλων ελαστικών το 2015, το 2020 και το 2024 σε κάθε συνδυασμό των παραμέτρων.

Κατά την περίοδο αυτήν, τα μοντέλα που διατίθενται στην αγορά μετατοπίζονται προς την άνω αριστερή γωνία, παρουσιάζοντας ταυτόχρονα βελτίωση της αντίστασης κύλισης και της πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα. Το μεγαλύτερο τμήμα μετακινείται από τον συνδυασμό D για την αντίσταση κύλισης και C για την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα το 2015 και το 2020 στα C και B, αντίστοιχα, το 2024.

5. ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΑΞΕΙΣ

Με το άρθρο 13 του ΚΣΕ ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τους ακόλουθους σκοπούς:

- θέσπιση νέων απαιτήσεων πληροφόρησης για τα αναγομωμένα ελαστικά·
- συμπερίληψη παραμέτρων ή απαιτήσεων πληροφοριών για την αντοχή των ελαστικών στη φθορά και στο χιλιομετρικό προσδόκιμο·
- προσαρμογή άλλων πτυχών στην τεχνολογική πρόοδο.

5.1. Αναγομωμένα ελαστικά

Τα αναγομωμένα ελαστικά είναι φθαρμένα ελαστικά που ανακατασκευάζονται με νέο πέλμα που αντικαθιστά το φθαρμένο, ώστε η διάρκεια ζωής τους να διπλασιάζεται ή να τριπλασιάζεται. Η αναγόμωση έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των χρησιμοποιούμενων υλικών και ενέργειας, καθώς και των σχετικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, κατά σχεδόν δύο τρίτα. Το 2022 τρεις οργανώσεις του κλάδου, οι ETRMA, ETRTO και BIPAVER, υπέβαλαν πρόταση προς την Επιτροπή [23] για τη σήμανση των αναγομωμένων ελαστικών κατηγορίας C3. Η Επιτροπή εκπόνησε προκαταρκτική τεχνική μελέτη και άρχισε να προετοιμάζει την αναλυτική βάση για την υποβολή πρότασης. Ζητήθηκε η γνώμη των συμφεροντούχων και οι εργασίες βρίσκονται σε εξέλιξη.

5.2. Αντοχή στη φθορά και χιλιομετρικό προσδόκιμο

Όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 3 και όπως προκύπτει από δύο έρευνες καταναλωτών σε πολλές χώρες, ένας δείκτης δυνητικής ωφέλιμης διάρκειας ζωής (ή «χιλιομετρικού προσδόκιμου») των ελαστικών θα ενισχύσει το ενδιαφέρον των πελατών για τη σήμανση των ελαστικών: σε συνδυασμό με την αντίσταση κύλισης, αποτελεί δείκτη οικονομικής εξοικονόμησης, που δυνητικά αντισταθμίζει το υψηλότερο αρχικό κόστος αγοράς ανταλλακτικών ελαστικών. Μέχρι πρόσφατα δεν υπήρχε διαθέσιμη κατάλληλη μέθοδος δοκιμής για τη μέτρηση της αντοχής των ελαστικών στη φθορά και στο χιλιομετρικό προσδόκιμο και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να λάβει μέτρα για τη θέσπιση απαιτήσεων πληροφόρησης (σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 3).

Η ειδική ομάδα της ΟΕΕ/ΗΕ για την αντοχή των ελαστικών στη φθορά (στο εξής: TF-TA) [24] εργάζεται επί του παρόντος με σκοπό τον καθορισμό μεθόδων δοκιμών αντοχής στη φθορά για τα ελαστικά των κατηγοριών C1, C2 και C3. Η δοκιμή αντοχής στη φθορά της ΟΕΕ/ΗΕ για την κατηγορία C1 [25] περιλαμβάνει δύο μεθοδολογίες: μέθοδος αυτοκινητοπομπής οχημάτων στον δρόμο, η οποία διεξάγεται υπό περιορισμένες καιρικές και κλιματικές συνθήκες, και μέθοδος τυμπάνου σε εσωτερικό χώρο [26]. Η πρώτη δοκιμή καλύπτει 8 000 km στο οδικό δίκτυο εκτός αστικών περιοχών [27]. Σε εξέλιξη βρίσκονται οι εργασίες για τα ελαστικά των κατηγοριών C2 και C3 και τα συμπεράσματα αναμένονται

([23]) Θα χρησιμοποιηθεί η ίδια μέθοδος όπως και για τα καινούργια ελαστικά επίσωτρα.

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

([25]) GRBP 83, (WP.29/GRBP) Ομάδα εργασίας για τους θορύβους και τα ελαστικά (83η συνεδρίαση) | Η ΟΕΕ/ΗΕ είναι επικουρικό όργανο του Παγκόσμιου φόρουμ για την Εναρμόνιση των Κανονισμών για τα Οχήματα.

([26]) Η ταχύτερη, περισσότερο επαναλήψιμη και λιγότερο ρυπογόνος μέθοδος σε εσωτερικό χώρο, παρόμοια με τις δοκιμές που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση της αντίστασης κύλισης, εξοικονομεί μήνες για τους κατασκευαστές ελαστικών που εισάγουν νέους τύπους ελαστικών.

([27]) 25 % αστικό οδικό δίκτυο, 25 % περιφερειακό οδικό δίκτυο και 35 % αυτοκινητόδρομοι, σε τρία επίπεδα θερμοκρασίας, μεταξύ 5 °C και 25 °C. Η δοκιμή με βάση αυτοκινητοπομπή θέτει προκλήσεις επαναληψιμότητας και οικονομικής προσιτότητας για τις ΑΕΑ.

το 2027 για τα ελαστικά της κατηγορίας C2, αλλά αργότερα για τα ελαστικά της κατηγορίας C3.

Η Επιτροπή κάλεσε την TA-TF να αναπτύξει δείκτη μέτρησης που θα συνδέεται με τη φθορά των ελαστικών για την αξιολόγηση του χιλιομετρικού προσδόκιμου [28], καθώς η δραστηριότητα έχει επικεντρωθεί, μέχρι στιγμής, αποκλειστικά στον καθορισμό ελάχιστων απαιτήσεων αντοχής στη φθορά. Εν τω μεταξύ, στον κανονισμό Euro 7 έχει καθοριστεί κατώτατο όριο για τα ελαστικά κατηγορίας C1.

Πίνακας 1. Χρονοδιάγραμμα για τα υποχρεωτικά όρια αντοχής στη φθορά σύμφωνα με το πρότυπο Euro 7 [κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257].

Ισχύουσα απαίτηση	**Ελαστικά κατηγορίας C1**	**Ελαστικά κατηγορίας C2**	**Ελαστικά κατηγορίας C3**
Νέα μοντέλα ελαστικών από:	1η Ιουλίου 2028	1η Απριλίου 2030	1η Απριλίου 2032
Όλα τα μοντέλα ελαστικών από:	1η Ιουλίου 2030	1η Απριλίου 2032	1η Απριλίου 2034
Μη συμμορφούμενα μοντέλα στην αγορά έως:	30 Ιουνίου 2032	31 Μαρτίου 2034	31 Μαρτίου 2036

5.3. Άλλες πτυχές

Η σήμανση των αναγομωμένων ελαστικών θα απαιτήσει την τροποποίηση πολλών παραρτημάτων του ΚΣΕ. Επιπλέον, ο ΚΣΕ στερείται σαφήνειας ή λεπτομερών απαιτήσεων για ορισμένες πτυχές (ένθετες σημάνσεις, δημόσιες παράμετροι, τεκμηρίωση της συμμόρφωσης). Αυτό αποτελεί πηγή αβεβαιότητας για τους προμηθευτές και για τους εμπόρους τόσο ελαστικών όσο και οχημάτων και περιπλέκει το θέμα της συμμόρφωσης [29]. Η ευθυγράμμιση με τη νομοθεσία για τα συνδεόμενα με την ενέργεια προϊόντα που φέρουν σήμανση θα επιλύσει τα περισσότερα από τα προβλήματα.

[28] Ο κανονισμός αριθ. 117 της ΟΕΕ/ΗΕ θα τροποποιηθεί ώστε να συμπεριλάβει τα όρια αντοχής στη φθορά. Ως εκ τούτου, τα δεδομένα σχετικά με τα επίπεδα αντοχής στη φθορά και την απώλεια πέλματος καθίστανται μέρος της τεκμηρίωσης της έγκρισης τύπου. Εάν η δήλωση των κατασκευαστών ελαστικών, μέσω της τεκμηρίωσης της έγκρισης τύπου σχετικά με τα αποτελέσματα των δοκιμών αντοχής στη φθορά, περιλαμβάνει επίσης την απώλεια βάθους πέλματος, η μέτρηση του χιλιομετρικού προσδόκιμου μπορεί να καταστεί εφικτή.

[29] Δεν υπάρχει διαθέσιμη σήμανση μικρού σχήματος για χρήση σε καταλόγους ελαστικών, όπου η περιγραφή κάθε ελαστικού καταλαμβάνει περίπου 20 σειρές σε κάθε σελίδα ή, για προσφορές οχημάτων, όπου οι σημάνσεις ελαστικών απαιτούν δεκαπλάσιο χώρο σε σχέση με τον χώρο που χρησιμοποιείται για την περιγραφή του οχήματος και τις επιλογές του. Η έλλειψη ένδειξης σχετικά με το ποιες παράμετροι που απαιτούνται για τη διάκριση ελαστικών ίδιου μεγέθους πρέπει να καταχωρίζονται στο EPREL εμποδίζει την εφαρμογή της ταξινομίας ή οποιωνδήποτε κριτηρίων «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης».

6. ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 765/2008 [30] καθορίζει τη διαδικασία επαλήθευσης της συμμόρφωσης από τις εθνικές αρχές εποπτείας της αγοράς (ΑΕΑ) για τη σήμανση των ελαστικών και για τη διασυνοριακή εποπτεία της αγοράς. Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1020 [31] για την εποπτεία της αγοράς και τη συμμόρφωση των προϊόντων τροποποιήθηκε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 765/2008, μέσω της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του και της ευθυγράμμισης των ορισμών και των κανόνων διαπίστευσης για τις εγκαταστάσεις δοκιμών.

Επιπλέον, ο ΚΣΕ δημιουργεί ορισμένες υποχρεώσεις για τους προμηθευτές (κατασκευαστές, εισαγωγείς και εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους) και τους εμπόρους ή διανομείς, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης συνεργασίας με τις ΑΕΑ και της λήψης άμεσων μέτρων σε περίπτωση μη συμμόρφωσης. Καθορίζονται ειδικές απαιτήσεις για τους παρόχους υπηρεσιών φιλοξενίας στο διαδίκτυο.

Τα ελαστικά επίσωτρα είναι σύνθετα, κρίσιμα για την ασφάλεια προϊόντα. Η αξιολόγηση της ποιότητας και της συμμόρφωσης των ελαστικών επισώτρων απαιτεί ειδικές δεξιότητες και εμπειρογνωσία. Για την επαλήθευση των επιδόσεων, οι ΑΕΑ χρειάζονται εξειδικευμένο, δαπανηρό εξοπλισμό και ειδικούς χώρους ή πίστες δοκιμών.

Οι περισσότερες δοκιμές επιδόσεων και συμμόρφωσης από τις ΑΕΑ πραγματοποιούνται επί του παρόντος σε συσκευές (ψυγεία, πλυντήρια ρούχων, λαμπτήρες), ενώ πολύ λίγες διαθέτουν ειδική εμπειρογνωσία και πείρα σχετικά με τα ελαστικά. Σε πολλές χώρες, οι ανθρώπινοι και οικονομικοί πόροι που διατίθενται για τον έλεγχο της συμμόρφωσης είναι περιορισμένοι και, ως εκ τούτου, οι περισσότερες χώρες διενεργούν μόνο ελέγχους σε σχέση με τυπικές πτυχές. Επιπλέον, στα μισά περίπου κράτη μέλη, οι αρμοδιότητες σήμανσης και έγκρισης τύπου κατανέμονται μεταξύ διαφορετικών αρχών, με ελάχιστο ή μηδενικό συντονισμό μεταξύ τους, παρόλο που ο εξοπλισμός και οι διαδικασίες δοκιμών που χρησιμοποιούνται είναι οι ίδιες.

Αρκετά κράτη μέλη διενεργούν ελέγχους, οι οποίοι παρουσιάζουν υψηλά ποσοστά μη συμμόρφωσης. Η Ιρλανδία ανέφερε αποτελέσματα για 36 μοντέλα ελαστικών στο ICSMS [32]· διαπίστωσε ότι μόνο το 33 % συμμορφωνόταν το 2024 και το 51 % το 2025. Η Γερμανία ανέφερε αποτελέσματα για 60 μοντέλα ελαστικών που υποβλήθηκαν σε δοκιμή· διαπίστωσε ότι το 37 % συμμορφωνόταν το 2023 και το 58 % το 2024. Οι εθνικές αρχές εποπτείας της αγοράς διενεργούν γενικά εποπτεία της αγοράς χρησιμοποιώντας προσέγγιση βάσει κινδύνου, κάτι που σημαίνει ότι τα ποσοστά μη συμμόρφωσης που διαπιστώνονται δεν είναι κατ' ανάγκη αντιπροσωπευτικά των μέσων όρων της αγοράς. Ωστόσο, τα στοιχεία από τις δοκιμές που διενεργήθηκαν από το JRC δείχνουν επίσης πολύ υψηλά ποσοστά μη συμμόρφωσης. Όσον αφορά τα ελαστικά επίσωτρα που εισέρχονται στην αγορά της ΕΕ, οι τελωνειακοί έλεγχοι στα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ παρέμειναν περιορισμένοι και, κατά συνέπεια, ο εντοπισμός περιπτώσεων μη συμμόρφωσης ήταν χαμηλός.

Σύμφωνα με τον ΚΣΕ, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να θεσπίσουν κανόνες σχετικά με αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις, καθώς και να θεσπίσουν μηχανισμούς επιβολής της νομοθεσίας για παραβάσεις του κανονισμού και να

([30]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 765/2008 για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων.

([31]) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1020 για την εποπτεία της αγοράς και τη συμμόρφωση των προϊόντων.

([32]) Το σύστημα πληροφοριών και επικοινωνίας για την εποπτεία της αγοράς.

κοινοποιήσουν τους εν λόγω κανόνες στην Επιτροπή, έως την 1η Μαΐου 2021. Ο κατάλογος των κυρώσεων που κοινοποιήθηκαν έχει δημοσιευθεί στη διαδικτυακή πύλη για τα ενεργειακά αποδοτικά προϊόντα [33].

6.1. Έγκριση τύπου σε σχέση με τη σήμανση των ελαστικών

Η έγκριση τύπου δεν πραγματοποιείται σε κάθε μοντέλο ελαστικού, αλλά μόνο στο επίπεδο της «οικογένειας ελαστικών» και με τη χρήση του «χειρότερου σεναρίου», για καθεμία από τις ρυθμιζόμενες παραμέτρους. Για παράδειγμα, όσον αφορά την αντίσταση κύλισης, μεταξύ των ελαστικών με το ίδιο σκάλισμα πέλματος αλλά διαφορετικούς λόγους διατομής, το ελαστικό με τον χαμηλότερο δείκτη φόρτισης και τον μεγαλύτερο λόγο διατομής θεωρείται το πλέον αντιπροσωπευτικό ελαστικό του χειρότερου σεναρίου. Αυτό συνεπάγεται ότι από τα 10 ή 20 ελαστικά της ίδιας οικογένειας και με τον ίδιο σχεδιασμό πέλματος, μόνο ένα υποβάλλεται σε δοκιμή ως προς την αντίσταση κύλισης, ένα άλλο ως προς την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα και ενδεχομένως ένα άλλο ως προς τον θόρυβο.

Όσον αφορά τη σήμανση των ελαστικών, κάθε μέλος μιας οικογένειας ελαστικών υποβάλλεται καταρχήν σε δοκιμή με την ίδια μέθοδο δοκιμής.

Αυτό συνεπάγεται ότι ο έλεγχος συμμόρφωσης και η επαλήθευση της κατηγορίας που δηλώνεται στη σήμανση, εκτός εάν αναφέρεται η ίδια με αυτήν του χειρότερου σεναρίου, απαιτούν ειδική δοκιμή επί του συγκεκριμένου ελαστικού και δεν μπορούν να βασίζονται στα αποτελέσματα δοκιμών της έγκρισης τύπου για ολόκληρη την οικογένεια.

6.2. Στήριξη της ΕΕ προς τις ΑΕΑ

Τα Προϊόντα που συμμορφώνονται με την ενεργειακή απόδοση 4 (στο εξής: EEPLIANT4) είναι μια συντονισμένη δράση που συγχρηματοδοτείται από την ΕΕ στο πλαίσιο του προγράμματος LIFE, του χρηματοδοτικού μέσου της ΕΕ για το περιβάλλον και τη δράση για το κλίμα. Η δράση EEPLIANT4 περιλαμβάνει δέσμη εργασιών για τα ελαστικά, στο πλαίσιο της οποίας θα διενεργούνται έλεγχοι συμμόρφωσης με τον κανονισμό ΚΣΕ. Συμμετέχουν μόνο τέσσερις ΑΕΑ: Κύπρος, Εσθονία, Κάτω Χώρες και Πορτογαλία, υπό τον συντονισμό της PROSAFE [34].

Έργο	Πρόγραμμα	Διάρκεια	Συνεισφορά της ΕΕ
MSTyr15	Πρόγραμμα «Ορίζων 2020» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής	2016-2019	1 854 673 EUR
EEPLIANT4	LIFE	2024-2029	7 999 999 EUR

Πίνακας 3. Στήριξη της ΕΕ για την εφαρμογή του κανονισμού για τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων και τη σχετική εποπτεία της αγοράς

Η Επιτροπή στηρίζει επίσης τις δραστηριότητες των ΑΕΑ μέσω:

- εξαμηνιαίων συνεδριάσεων και στήριξης των ΑΕΑ μέσω της ομάδας εμπειρογνωμόνων διοικητικής συνεργασίας (AdCo) για τη σήμανση των ελαστικών — διοικητική συνεργασία στο πεδίο της εποπτείας της αγοράς·

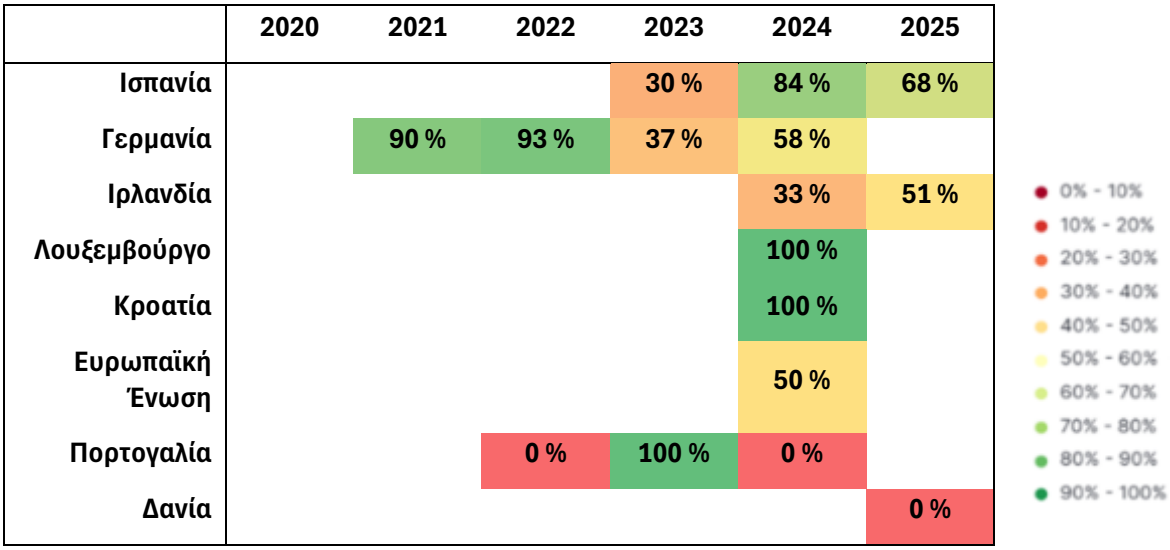
[33] https://energy-efficient-products.ec.europa.eu/national-measures-penalties-and-sanctions-tyres_el.

[34] https://prosafe.org/, κοινοπραξία συντονισμού των ΑΕΑ.

- του Ευρωπαϊκού δικτύου συμμόρφωσης των προϊόντων στο πλαίσιο του κανονισμού για την εποπτεία της αγοράς (στο εξής: MSR)·
- της ολοκλήρωσης EPREL και ICSMS·
- μιας «ρήτρας διασφάλισης» στο ICSMS, η οποία επιτρέπει στις αρχές εποπτείας της αγοράς να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με προϊόντα που ενέχουν κίνδυνο.

Βάσει του άρθρου 34 παράγραφος 4 του κανονισμού για την εποπτεία της αγοράς τα κράτη μέλη υποχρεούνται να υποβάλλουν εκθέσεις σχετικά με τους εμπεριστατωμένους ελέγχους συμμόρφωσης. Έως το φθινόπωρο του 2025 η βάση δεδομένων του ICSMS περιλάμβανε 230 εμπεριστατωμένες επιθεωρήσεις βάσει του κανονισμού ΚΣΕ. Στον Πίνακα 8 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα ανά κράτος μέλος. Τα κράτη μέλη που δεν περιλαμβάνονται στον πίνακα δεν ανέφεραν ελέγχους στο ICSMS.

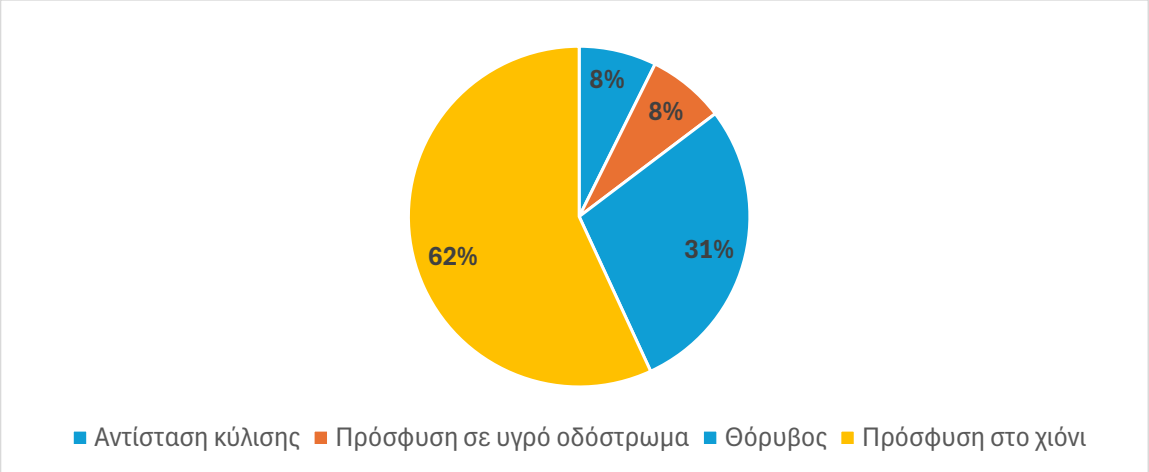
Από τους ελέγχους βάσει του ΚΣΕ που αναφέρθηκαν, 5 εντόπισαν ελαστικά επίσωτρα που ενέχουν σοβαρό κίνδυνο και 16 ελαστικά επίσωτρα που ενέχουν υψηλό κίνδυνο. Τα διορθωτικά μέτρα περιλάμβαναν προειδοποιήσεις (14), εντολές απόσυρσης του μοντέλου από την αγορά (2) και απαγόρευση (2). Άλλα μέτρα περιλάμβαναν αλλαγές στο EPREL (1) και αλλαγή στη σήμανση (1). Συχνά το διορθωτικό μέτρο δεν αναφέρεται.



Πίνακας 8. Overview of TLR compliance testing (Επισκόπηση των δοκιμών συμμόρφωσης με τον ΚΣΕ), ICSMS. Ο όρος «Ευρωπαϊκή Ένωση» αναφέρεται στις εκθέσεις του JRC της Επιτροπής. Υψηλό ποσοστό (πράσινη σκίαση) σημαίνει ότι διαπιστώθηκε συμμόρφωση των μοντέλων.

6.3. Ο ρόλος της Επιτροπής στην εποπτεία της αγοράς

Η δοκιμή ελαστικών επισώτρων είναι απαιτητική από τεχνική άποψη και δεν φαίνεται ότι αποτελεί προτεραιότητα για τα κράτη μέλη. Οι ανεπαρκείς πληροφορίες συμμόρφωσης στο EPREL, ο μεγάλος αριθμός μοντέλων, το υψηλό κόστος δοκιμών (1 000 έως 10 000 EUR ανά μονάδα), η δυσκολία ανάπτυξης εμπειρογνωσίας, η έλλειψη εργαστηριακής ικανότητας, η διαφορετική κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ των εθνικών φορέων στα κράτη μέλη και η έλλειψη συντονισμού συμβάλλουν στον ανεπαρκή έλεγχο, στα υψηλά ποσοστά μη συμμόρφωσης και, ενδεχομένως, στη δυσπιστία των πελατών και των διανομέων (βλ. τα πορίσματα της έρευνας σχετικά με την αντιμετώπιση των σημάνσεων των ελαστικών επισώτρων ως αναξιόπιστων λόγω του ότι βασίζονται σε ιδία δήλωση). Στο σχήμα 9 παρουσιάζονται τα απροσδόκητα ποσοστά μη συμμόρφωσης για τα ελαστικά που υποβλήθηκαν σε δοκιμή από το JRC κατά τα έτη 2021-2024.



Σχήμα 9: Πορίσματα μη συμμόρφωσης από το JRC μεταξύ 2021-2024 (παρουσίαση στη συνεδρίαση της AdCo, 1 Απριλίου 2025, Ispra).

Η μεγαλύτερη συμμετοχή της Επιτροπής θα ήταν επωφελής. Μια τέτοια στρατηγική εφαρμόζεται για την ασφάλεια των οχημάτων από το 2020. Εν προκειμένω, ενώ τα κράτη μέλη διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο και διεξάγουν δοκιμές εποπτείας, η Επιτροπή παρέχει ένα δεύτερο επίπεδο ελέγχου και διεξάγει ανεξάρτητες δοκιμές. Στην Επιτροπή έχει ανατεθεί η εξουσία [35] να υποβάλλει οχήματα και τα εξαρτήματά τους σε δοκιμή, να επιβάλλει διοικητικά πρόστιμα απευθείας στους κατασκευαστές και να διατάσσει ανακλήσεις σε επίπεδο ΕΕ [36]. Η έγκριση τύπου ελαστικών εμπίπτει στο πεδίο αρμοδιοτήτων της Επιτροπής, αλλά η σήμανση των ελαστικών δεν εμπίπτει σε αυτό. Επί του παρόντος, διοργανώνονται εκστρατείες δοκιμών σε επίπεδο ΕΕ για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των ελαστικών που πωλούνται στην αγορά της ΕΕ, συμπληρωματικά προς τους εθνικούς ελέγχους, και για την κάλυψη των κενών όπου οι εθνικές ικανότητες ενδέχεται να είναι περιορισμένες [37]. Μια κεντρική, συντονισμένη προσέγγιση, η οποία θα καλύπτει επίσης τη σήμανση, θα δημιουργήσει συνέργειες και θα διασφαλίσει την αμεροληψία, χωρίς σύγκρουση συμφερόντων [38]. Επιπλέον, το πρόσθετο κόστος των ελέγχων συμμόρφωσης της σήμανσης θα είναι ελάχιστο, καθώς βασίζονται στις ίδιες δοκιμές που απαιτούνται βάσει του κανονισμού αριθ. 117 της ΟΕΕ/ΗΕ.

7. ΠΙΘΑΝΗ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΟΚΙΜΗ ΑΠΟ ΤΡΙΤΟΥΣ

Η Επιτροπή προσπάθησε να εκτιμήσει το κόστος και τα οφέλη της υποχρεωτικής ανεξάρτητης επαλήθευσης από τρίτους των πληροφοριών που παρέχονται στη σήμανση των ελαστικών, λαμβάνοντας υπόψη την πείρα που αποκτήθηκε από το ευρύτερο πλαίσιο που παρέχει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009.

Η επαλήθευση από τρίτους μπορεί να συμβάλει στην αντιστάθμιση των ελλείψεων των αρχών εποπτείας της αγοράς ως προς τον προϋπολογισμό, τα εργαστήρια, το προσωπικό, τον συντονισμό και τις απαραίτητες δεξιότητες. Η χρήση τρίτων μπορεί να διασφαλίσει

([35]) Άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

([36]) Έκθεση δραστηριοτήτων διατίθεται στη διεύθυνση https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC130606.

([37]) Στον ακόλουθο σύνδεσμο διατίθεται έκθεση στην οποία περιγράφονται οι δραστηριότητες του JRC σχετικά με τα ελαστικά: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC135546.

([38]) Οι εθνικές αρχές ενδέχεται να είναι απρόθυμες να επιβάλουν τη συμμόρφωση/κυρώσεις στους κατασκευαστές που είναι εγκατεστημένοι στην επικράτειά τους.

την πρόσβαση σε προηγμένο εργαστηριακό εξοπλισμό και εξειδικευμένο προσωπικό. Αρκετά εργαστήρια έχουν ήδη αποκτήσει πείρα στο ευρύτερο πλαίσιο έγκρισης τύπου που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 και είναι επίσης ήδη διαπιστευμένα για τη διεξαγωγή όλων των δραστηριοτήτων δοκιμών βάσει του ΚΣΕ. Ωστόσο, τα τέλη δοκιμών και πιστοποίησης από τρίτους μπορεί να είναι σημαντικά. Στον Table παρουσιάζονται ενδεικτικές τιμές για δοκιμές παραμέτρων του ΚΣΕ για ελαστικά κατηγορίας C1 σε εργαστήρια διαπιστευμένα για τη νομοθεσία έγκρισης τύπου ελαστικών.

Πίνακας 4. Κόστος δοκιμών επαλήθευσης ελαστικών κατηγορίας C1 από τρίτους (ανά ελαστικό)

Διαδικασία δοκιμής — Ελαστικά κατηγορίας C1-	**Από**	**Έως**
Κανον. 117 της ΟΕΕ Παράρτημα 3 — Θόρυβος	1 100 EUR	2 000 EUR
Κανον. 117 της ΟΕΕ Παράρτημα 5 — Πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα	950 EUR	1 500 EUR
Κανον. 117 της ΟΕΕ Παράρτημα 6 (CR) — Αντίσταση κύλισης	650 EUR	1 250 EUR
Κανον. 117 της ΟΕΕ Παράρτημα 7 3PMSF — Επιδόσεις σε χιόνι	3 200 EUR	5 500 EUR
Σύνολο για τη διαδικασία δοκιμών:	**5 900 EUR**	**10 250 EUR**

Υπάρχουν δύο επιλογές για τον μετριασμό αυτού του υψηλού κόστους επαλήθευσης από τρίτους.

(i) Τυχαίες εκ των υστέρων δοκιμές, οι οποίες πληρώνονται από τον δημόσιο τομέα. Η επιλογή αυτή φαίνεται ότι είναι εφικτή μόνο εάν εξασφαλιστεί συντονισμός σε επίπεδο ΕΕ.

(ii) Συστηματική υποχρεωτική εκ των προτέρων επαλήθευση από τους προμηθευτές, για όλες τις δηλωμένες τιμές παραμέτρων στη σήμανση, εάν υπερβαίνουν την κατηγορία που ισοδυναμεί με τη «δυσμενέστερη περίπτωση», όπως τεκμηριώνεται στα πιστοποιητικά έγκρισης τύπου [39]. Η επιλογή αυτή συνεπάγεται απλώς την κοινοποίηση των εκθέσεων δοκιμών που οφείλουν να πραγματοποιούν οι κατασκευαστές προκειμένου να διεκδικήσουν μια κατηγορία καλύτερη από τη «δυσμενέστερη περίπτωση», όπως τεκμηριώνεται στα πιστοποιητικά έγκρισης τύπου, και οι οποίες πρέπει να αναφορτώνονται στο EPREL.

8. ΕΥΘΥΓΡΑΜΜΙΣΗ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΔΟΚΙΜΗΣ

Ο συντελεστής αντίστασης κύλισης (στο εξής: RRC) που χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση της τάξης ενεργειακής απόδοσης ενός ελαστικού μετράται σε εργαστήριο με τη χρήση συγκεκριμένου μηχανήματος. Οι μεγάλοι κατασκευαστές διεξάγουν τις δικές τους δοκιμές RRC. Ορισμένα ανεξάρτητα εργαστήρια δοκιμών διαθέτουν επίσης δικά τους μηχανήματα. Απαιτείται τακτική βαθμονόμηση ή επανευθυγράμμιση των μηχανημάτων για να εξασφαλιστούν επαναλήψιμες και συνεπείς μετρήσεις. Για την παροχή της εν λόγω υπηρεσίας βαθμονόμησης, ορισμένες χώρες εκτός ΕΕ βασίζονται σε

([39]) Η έγκριση τύπου αφορά το επίπεδο της «οικογένειας προϊόντων», ενώ η σήμανση των ελαστικών το επίπεδο τύπου ελαστικού (κάθε μέλος οικογένειας).

έναν κεντρικό φορέα [40]. Δεν υπάρχει τέτοιος κεντρικός φορέας στην ΕΕ. Αντ' αυτού, έχουν τεθεί σε εφαρμογή ένα «εικονικό μηχάνημα αναφοράς» και μια διαδικασία, που περιγράφονται στο παράρτημα V του ΚΣΕ. Κάθε δύο χρόνια μια ομάδα 11 συμμετεχόντων εργαστηρίων εκτελεί μια «κυκλική» (round-robin) διαδικασία έντασης πόρων για την ευθυγράμμιση των μηχανημάτων τους και την παροχή βάσης αναφοράς [41].

Η Επιτροπή θα μπορούσε να αναπτύξει μια εναλλακτική λύση ως προς αυτήν την περιοδική και επαχθή διαδικασία βαθμονόμησης του συνόλου των διαφόρων εργαστηρίων με τη δημιουργία ενός και μόνου πραγματικού εργαστηρίου αναφοράς, ενδεχομένως με μια δεύτερη σειρά ανεξάρτητων εργαστηρίων που θα παρέχουν την υπηρεσία σε κατασκευαστές σε όλο τον κόσμο. Το κόστος ενός τέτοιου εργαστηρίου θα μπορούσε να καλυφθεί μέσω τελών για τις υπηρεσίες βαθμονόμησης. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα μηχανήματα που χρησιμοποιούνται για τις δοκιμές RRC είναι τα ίδια με εκείνα που χρησιμοποιούνται για την έγκριση τύπου. Η χρήση των ίδιων μηχανημάτων διασφαλίζει ότι οι μετρήσεις σήμανσης ευθυγραμμίζονται καλύτερα με τις μετρήσεις έγκρισης τύπου και μειώνει τις διπλές δοκιμές.

9. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΝΤΟΠΙΣΤΗΚΑΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Κατά την εφαρμογή εντοπίστηκαν ορισμένα ζητήματα που σχετίζονται με τον ΚΣΕ, τα περισσότερα από τα οποία θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν με την τροποποίηση των παραρτημάτων του ΚΣΕ. Τα σημαντικότερα από αυτά, μαζί με πιθανές λύσεις, περιγράφονται κατωτέρω.

9.1. Διαφημιστικό υλικό, κατάλογοι, προσφορές οχημάτων

Ο ΚΣΕ δεν παρέχει λεπτομέρειες σχετικά με τη μορφή, το μέγεθος και τις προϋποθέσεις για την απεικόνιση των σημάνσεων σε καταλόγους, διαδικτυακά καταστήματα ή διαφημιστικό υλικό ή προσφορές οχημάτων. Η μόνη διάταξη είναι ότι το μέγεθος δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 75x100 mm. Αυτή η απουσία λεπτομερειών έχει οδηγήσει σε ανασφάλεια δικαίου, αφενός, και σε εκτεταμένη μη συμμόρφωση, αφετέρου. Μια πρακτική λύση, την οποία άλλες κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την ενεργειακή σήμανση έχουν προβλέψει σε ειδικό παράρτημα, είναι η δυνατότητα χρήσης απλουστευμένης σήμανσης μικρού σχήματος, με τη μορφή «βέλους της κατηγορίας με εύρος», ενδεχομένως σε συνδυασμό με «μηχανισμό ένθετης απεικόνισης» για τις διαδικτυακές σελίδες. Στο σχήμα 10 παρέχεται παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο μια τέτοια ένδειξη θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για ελαστικά επίσωτρα.



Σχήμα 10. Παραδείγματα βελών κατηγορίας ως εναλλακτική λύση αντί της απεικόνισης της πλήρους σήμανσης (σε καταλόγους, λίστες, έντυπες προσφορές οχημάτων ή σε συνδυασμό με τον «μηχανισμό ένθετης σήμανσης στις διαδικτυακές πωλήσεις»).

9.2. Ανεπαρκείς παράμετροι στο EPREL για την επιλογή ελαστικών

Στο παράρτημα ΙΙΙ του ΚΣΕ απαριθμούνται τα δεδομένα που πρέπει να αναφορτώνονται στο EPREL: η περιγραφή είναι πολύ γενική και δεν αναφέρονται ορισμένες κρίσιμες

([40]) π.χ. ΗΠΑ, Κορέα και Ιαπωνία.

([41]) Ο κατάλογος των εργαστηρίων δημοσιεύεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής 2012/C 86/03. Αναμένεται επικαιροποίηση το 2026.

παράμετροι, με αποτέλεσμα οι δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες να είναι ανεπαρκείς για σημαντικά σενάρια χρήσης σε πραγματικές συνθήκες [42]. Οι περισσότερες από τις ελλείπουσες τιμές παραμέτρων μπορούν να παρέχονται στο EPREL, αλλά σε εθελοντική βάση. Τούτο περιορίζει τη χρηστικότητα του EPREL ως προς τον καθορισμό των επιλογών, π.χ. από τους διαχειριστές στόλου του τομέα των εμπορευματικών μεταφορών [43] ή, και πάλι, ως προς την επιλογή πρωτότυπου εξοπλισμού από τους κατασκευαστές οχημάτων [44]. Με την υποχρεωτική καταχώριση όλων των παραμέτρων που σχετίζονται με την επιλογή αγοράς θα καταστούν δυνατές οι εν λόγω επιλογές για τους πελάτες και θα αξιοποιηθεί καλύτερα το δυναμικό εξοικονόμησης της σήμανσης, με την πλήρη αξιοποίηση της ψηφιοποίησης και του EPREL. Επιπλέον, ο προσδιορισμός των ελαστικών επισώτρων που πληρούν τα κριτήρια ταξινομίας της ΕΕ δεν είναι εύκολος. Μια ειδική λειτουργία φίλτρου μπορεί να διορθώσει αυτήν την κατάσταση.

9.3. Ανεπαρκείς πληροφορίες για τη διενέργεια ελέγχων συμμόρφωσης

Στο παράρτημα VI του ΚΣΕ παρατίθενται οι πληροφορίες για το τμήμα του EPREL που αφορά τη συμμόρφωση. Ο κατάλογος είναι γενικού χαρακτήρα και στην πράξη αποτελεί εμπόδιο για τον αποτελεσματικό έλεγχο της συμμόρφωσης, ιδίως στις χώρες όπου οι αρμοδιότητες για την έγκριση τύπου και τη σήμανση των ελαστικών είναι διαχωρισμένες. Το ζήτημα αυτό θα αντιμετωπιστεί με την ευθυγράμμιση του μορφότυπου των παραμέτρων που πρέπει να παρέχονται στο EPREL για τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων με τον μορφότυπο που χρησιμοποιείται για την ενεργειακή σήμανση. Η έλλειψη σαφήνειας έχει επίσης ως αποτέλεσμα αποκλίνουσες ερμηνείες και σημαντική επιβάρυνση για τις ΑΕΑ, οι οποίες πρέπει να ζητούν έγγραφα από τον προμηθευτή, αντί να τα βρίσκουν στο EPREL. Δεδομένου ότι κάθε μέλος μιας οικογένειας ελαστικών πρέπει καταρχήν να υποβάλλεται σε δοκιμή, εκτός εάν η κατηγορία που αναγράφεται στη σήμανση αντιστοιχεί στη «δυσμενέστερη περίπτωση», η διαθεσιμότητα εκθέσεων δοκιμών θα καταστήσει δυνατή την απλούστευση της δραστηριότητας ελέγχου της συμμόρφωσης, μειώνοντας το κόστος και τον διοικητικό φόρτο για τα κράτη μέλη.

9.4. Περιορισμένος διαχωρισμός σε κατηγορίες επιδόσεων

Τα όρια επιδόσεων των ελαστικών καθορίζονται στους κανονισμούς της ΟΕΕ/ΗΕ. Αυτά επανεξετάζονται και επικαιροποιούνται περιοδικά. Γενικά, οι επικαιροποιημένες απαιτήσεις εφαρμόζονται πρώτα στους νέους τύπους ελαστικών, οι οποίοι λαμβάνουν έγκριση τύπου μετά την έναρξη ισχύος των ορίων και, μετέπειτα, στους υφιστάμενους τύπους.

Η τεχνολογική πρόοδος έχει επιτρέψει τη θέσπιση αυστηρότερων απαιτήσεων στη νομοθεσία για την έγκριση τύπου, βάσει της οποίας έχουν απαγορευτεί τα ελαστικά που ανήκουν στις δυσμενέστερες κατηγορίες. Ωστόσο, η αναθεώρηση του ΚΣΕ δεν περιλάμβανε αναπροσαρμογή της κλίμακας ή προσαρμογή των κατηγοριών. Ως εκ τούτου, όλα τα ελαστικά επίσωτρα κατατάσσονται πλέον μόνο σε τρεις ή τέσσερις κατηγορίες αντίστασης κύλισης και πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα. Αυτό το μειωμένο εύρος

([42]) Για παράδειγμα, ο σχεδιασμός του πέλματος των ελαστικών των φορτηγών διαφέρει ανάλογα με το αν πρόκειται να τοποθετηθούν, δηλαδή σε άξονα διεύθυνσης, έλξης ή ελεύθερης κύλισης (το περίβλημα είναι το ίδιο, οι συνολικές επιδόσεις μπορεί να διαφέρουν σημαντικά).

([43]) Η επιλογή ελαστικών με βάση τη «θέση άξονα» ή το «προφίλ χρήσης» είναι ζωτικής σημασίας, καθώς σχετίζεται με τον σχεδιασμό του πέλματος και του περιβλήματος και, κατά συνέπεια, με την αντίσταση κύλισης, τον θόρυβο ή τις επιδόσεις πρόσφυσης.

([44]) Παρόλο που κάθε κατασκευαστής δρομολογεί έναν μηχανισμό «υποβολής προσφορών», η αυτοκινητοβιομηχανία έχει εκφράσει σαφώς το ενδιαφέρον της να έχει πλήρη επισκόπηση της αγοράς, με σκοπό την καλύτερη ρύθμιση των απαιτήσεων.

περιορίζει το ενδιαφέρον των πελατών για τη σήμανση των ελαστικών, καθώς και τα κίνητρα του προμηθευτή να καινοτομεί προκειμένου να διαφοροποιεί τα προϊόντα του από εκείνα των ανταγωνιστών του. Εν αναμονή μελλοντικής αναπροσαρμογής της κλίμακας, το ζήτημα αυτό θα μπορούσε να μετριαστεί με το να υποχρεούνται οι προμηθευτές να εισάγουν στο δημόσιο τμήμα του EPREL τον RRC και τον δείκτη πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα (στο εξής: WGI), που μετρώνται ή εκτιμώνται για την αξιολόγηση της κατηγορίας, όπως απαιτείται ήδη για τον θόρυβο [45], επιτρέποντας στους επαγγελματίες αγοραστές και άλλους ενδιαφερόμενους χρήστες να κάνουν διάκριση μεταξύ προϊόντων εντός μιας κατηγορίας μέσω του EPREL.

10. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Ο αναθεωρημένος ΚΣΕ επέφερε μετρήσιμες βελτιώσεις στις επιδόσεις των ελαστικών, ιδίως μείωση της αντίστασης κύλισης κατά 5,1 % και βελτίωση της πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα κατά 2,4 % για τα ελαστικά κατηγορίας C1 από το 2021, σε σύγκριση με τις τάσεις διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης. Παρόμοιες τάσεις διαπιστώθηκαν για τα ελαστικά των κατηγοριών C2 και C3. Στη δεύτερη περίπτωση, το ποσοστό βελτίωσης της αντίστασης κύλισης ανήλθε ακόμα και σε 7,3 %. Ως εκ τούτου, η αγορά έχει στραφεί προς ελαστικά υψηλότερων επιδόσεων, με περισσότερα μοντέλα να είναι πλέον διαθέσιμα και να επιτυγχάνουν κορυφαίες κατηγορίες (A) σε όλες τις παραμέτρους.

Ωστόσο, η ευαισθητοποίηση των καταναλωτών και η εμπιστοσύνη τους στη σήμανση παραμένουν περιορισμένες, εν μέρει λόγω της ασυνεπούς επιβολής και της εξάρτησης από την ιδία δήλωση. Η εποπτεία της αγοράς δεν φαινόταν ότι αποτελεί προτεραιότητα για τα κράτη μέλη, απαιτεί εξειδικευμένη εμπειρογνωσία και εργαλεία, είναι δύσκολο να εφαρμοστεί και, όταν εφαρμόζεται, αποκαλύπτει υψηλά ποσοστά μη συμμόρφωσης. Αυτό αναδεικνύει την ανάγκη ενίσχυσης του συντονισμού, των πόρων και της εμπειρογνωσίας τόσο σε εθνικό όσο και σε ενωσιακό επίπεδο. Παρότι η επαλήθευση και οι δοκιμές από τρίτους θα μπορούσαν να μετριάσουν ορισμένες από τις τρέχουσες ελλείψεις όσον αφορά την εποπτεία της αγοράς, το συνεπαγόμενο κόστος θα ήταν σημαντικό. Τόσο η τρέχουσα διαδικασία ευθυγράμμισης των μηχανημάτων δοκιμής όσο και η εξαμηνιαία διαδικασία είναι επαχθείς: η ύπαρξη ενός και μόνου εργαστηρίου αναφοράς, το οποίο ενδεχομένως θα τελεί υπό τη διαχείριση της Επιτροπής (JRC), μπορεί να απλουστεύσει τη διαδικασία και να διασφαλίσει αυξημένη σταθερότητα, με ανάκτηση του κόστους μέσω της απευθείας παροχής υπηρεσιών ευθυγράμμισης. Τα μηχανήματα θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για δοκιμές τόσο για την επισήμανση όσο και για τη συμμόρφωση με τον κανονισμό 117.

Το EPREL αποτελεί πολύτιμο εργαλείο, αλλά η έλλειψη υποχρεωτικών απαιτήσεων για τη συμπλήρωση των σχετικών πεδίων δεδομένων περιορίζει τη χρηστικότητά του για τους καταναλωτές, τους διαχειριστές στόλου και τους αγοραστές. Εν τω μεταξύ, η πρόοδος όσον αφορά τη σήμανση της αντοχής στη φθορά και του χιλιομετρικού προσδόκιμου καθυστερεί λόγω της απουσίας τυποποιημένων μεθόδων δοκιμών, παρότι οι εξελισσόμενες εργασίες στην OEE/HE ενδέχεται να αποφέρουν λύσεις έως το 2027.

Τέλος, η εφαρμογή του ΚΣΕ αποκάλυψε πρόσθετες ελλείψεις, συμπεριλαμβανομένης της έλλειψης ορισμού του μηχανισμού «ένθετης» σήμανσης. Ο συνωστισμός των μοντέλων ελαστικών στις 3 κορυφαίες κατηγορίες, όσον αφορά την αντίσταση κύλισης και ιδίως την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα, και σε 2 κατηγορίες επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές θορύβου, απομειώνει το ενδιαφέρον των πελατών για τη σήμανση των ελαστικών.

([45]) Σε κάθε περίπτωση, οι εν λόγω τιμές RRC και WGI έχουν ήδη καταχωριστεί στο EPREL, αλλά μόνο για την τεχνική τεκμηρίωση και μόνο από ορισμένους προμηθευτές.

Οι τροποποιήσεις στην πρόταση Omnibus που παρουσιάζεται παράλληλα με την παρούσα έκθεση αποσκοπούν στην καλύτερη αντιμετώπιση ορισμένων από τις διάφορες ελλείψεις και, ταυτόχρονα, στην απλούστευση της τήρησης της συμμόρφωσης, όπου είναι δυνατόν, για τους προμηθευτές και τους εμπόρους λιανικής πώλησης. Ταυτόχρονα, ορισμένα ζητήματα (όπως αυτά που συνδέονται με το χιλιομετρικό προσδόκιμο, την αντοχή στη φθορά, την αναγόμωση, την ευθυγράμμιση των μηχανημάτων δοκιμής και τις δοκιμές για την επαλήθευση της συμμόρφωσης) μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο όταν έχουν προχωρήσει οι πρόσθετες προπαρασκευαστικές εργασίες.