EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 24.6.2026
COM(2026) 326 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD EN HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

Verslag over de uitvoering van Verordening (EU) 2020/740 inzake de etikettering van banden met betrekking tot hun brandstofefficiëntie en andere parameters

1. INLEIDING

1.1. Beleids- en juridische context

Banden zijn een kritiek onderdeel van elk wegvoertuig. De rolweerstand van de banden is rechtstreeks van invloed op het energieverbruik van het voertuig. Het stimuleren van de vraag naar en de ontwikkeling en productie van efficiëntere banden kan daarom de brandstofkosten, de emissies en de invoer van fossiele brandstoffen verminderen of de actieradius van elektrische voertuigen vergroten door de benodigde elektriciteit per gereden kilometer te verminderen. De eerste formele EU-handeling inzake efficiënte banden werd aangenomen in de nasleep van de oliecrisis van 1973, waarin werd aanbevolen te bevorderen dat alle voertuigen, met inbegrip van zware voertuigen, met radiaalbanden werden uitgerust [1].

Vijftig jaar later zijn radiaalbanden de standaardtechnologie geworden, maar is het wegvervoer nog steeds goed voor een aanzienlijk deel van het totale eindenergieverbruik in de EU (ongeveer een kwart) en het overgrote deel van die energie is nog steeds afkomstig van olie. Intussen heeft innovatie in het ontwerp en de materialen van banden verdere efficiëntiewinsten mogelijk gemaakt. Ramingen wijzen erop dat de vervanging van banden met hoge rolweerstand door banden met lage weerstand het gemiddelde energieverbruik van personenauto's met ongeveer 2 % [2] zou kunnen verminderen. Voor zware bedrijfsvoertuigen is de rolweerstand van de banden veel belangrijker en is het potentieel voor efficiëntiewinst groter: de rolweerstand beïnvloedt het energieverbruik met maximaal een derde bij dieselvrachtwagens en met meer dan de helft bij efficiëntere elektrische vrachtwagens [3].

Tegelijkertijd is een andere bandenparameter, de grip op nat wegdek, van cruciaal belang voor de veiligheid, aangezien deze de remafstand van een voertuig bepaalt. Grip op nat wegdek en rolweerstand zijn concurrerende maatstaven, en voor klanten die moeten beslissen welk type band ze willen kopen, kan er sprake zijn van een afweging tussen veiligheid en energieprestaties. Om weloverwogen aankoopbeslissingen te kunnen nemen, moeten klanten daarom over informatie over beide parameters beschikken. Daartoe is in 2009 de eerste EU-verordening inzake de etikettering van banden ("de TLR") vastgesteld, die in 2020 is herzien. Bandenetiketten bieden gemakkelijk te begrijpen informatie om de vraag naar en de concurrentie bij het aanbod van betere banden te stimuleren.

De rechtsgrondslagen van de verordening etikettering van banden zijn de artikelen 114 en 194 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Het toepassingsgebied van de verordening omvat banden voor personenvoertuigen (C1), bestelwagens en lichte vrachtwagens (C2) en zware vrachtwagens en bussen (C3) [4]. De verordening inzake de etikettering van banden werkt in combinatie met minimumprestatievereisten die in andere wetgeving zijn vastgesteld. In de typegoedkeuringswetgeving, met name VN/ECE-Reglement nr. 117, zijn de belangrijkste minimumprestatienormen op het gebied van rolweerstand, grip op nat wegdek,

---

([1]) 76/494/EEG: Aanbeveling van de Raad van 4 mei 1976 betreffende een rationeel energiegebruik bij motorvoertuigen door verbetering van het rijgedrag, PB L 140 van 28.5.1976, blz. 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, Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek, 2016.

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

([4]) Banden voor terrein-, bouw-, landbouw- of twee- en driewielige voertuigen vallen buiten het toepassingsgebied, aangezien brandstofefficiëntie of veiligheidsaspecten niet relevant zouden zijn.

rolgeluidemissie, grip op sneeuw en grip op ijs vastgesteld voor banden die in de EU in de handel worden gebracht. Relevante minimumprestatienormen zijn ook vastgesteld in de VN/ECE-Reglementen nrs. 30 (C1-banden), 54 (C2- en C3-banden) en 172 (coverbanden). Hoewel er nog geen EU-wetgeving inzake ecologisch ontwerp voor banden is vastgesteld, zijn banden opgenomen in het werkplan inzake ecologisch ontwerp en energie-etikettering 2025-2030 [5].

1.2. Belangrijkste wijzigingen in de herziening van 2020 van de verordening etikettering van banden

De belangrijkste wijzigingen die bij de herziening van 2020 werden ingevoerd, hadden tot doel om:

- de stijl en het formaat van het etiket in overeenstemming te brengen met het bekendere energie-etiket;
- het aantal prestatieklassen te verminderen van zeven (A-G) tot vijf (A-E), voor zowel rolweerstand (energie-efficiëntie) als grip op nat wegdek (veiligheid), omdat banden die tot de slechtst presterende klassen op het etiket behoren, verboden waren als gevolg van strengere VN/ECE-typegoedkeuringsvoorschriften;
- verplicht te stellen dat elk bandentype wordt geregistreerd in het Europees productregister voor energie-etikettering ("Eprel") [6];
- de consument bewuster te maken van het bandenetiket door de voorschriften voor het tonen van het bandenetiket aan de consument aan te scherpen;
- de Commissie de bevoegdheid te verlenen om door middel van gedelegeerde handelingen bepaalde wijzigingen vast te stellen.

1.3. Toepassingsgebied van dit verslag

Op grond van artikel 15 van de verordening etikettering van banden moet de Commissie een evaluatie uitvoeren van deze verordening en een verslag voorleggen aan het Europees Parlement, de Raad en het Europees Economisch en Sociaal Comité. In het verslag moet worden beoordeeld "in welke mate deze verordening en de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen eindgebruikers daadwerkelijk ertoe hebben aangezet banden met betere prestaties te kiezen, waarbij rekening wordt gehouden met de effecten [...] op het bedrijfsleven, het brandstofverbruik, de veiligheid, broeikasgasemissies, het consumentenbewustzijn en activiteiten op het gebied van markttoezicht. In dat verslag zullen ook de kosten en de baten van verplichte onafhankelijke verificatie door derden van de op het bandenetiket vermelde informatie worden beoordeeld, waarbij rekening wordt gehouden met de ervaring die met betrekking tot het ruimere kader van Verordening (EG) nr. 661/2009 is opgedaan."

In dit verslag ligt de nadruk op de volgende onderwerpen:

- bewustzijn, begrip en gebruik onder consumenten;
- marktontwikkeling;
- gedelegeerde handelingen;
- markttoezicht en handhaving;
- verificatie en tests door derden;

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

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

- uitlijning van testmachines;
- problemen die in het kader van de uitvoering zijn vastgesteld.

Sommige aspecten worden geanalyseerd in het kader van de effectbeoordeling bij het omnibusvoorstel voor vereenvoudiging van de wetgeving inzake energie-efficiënte producten, dat parallel met dit verslag en de onderliggende analyse is aangenomen en op basis daarvan is opgesteld. Tegelijk met dit verslag wordt een afzonderlijk verslag over de uitvoering van de verordening etikettering van banden (Verordening (EU) 2017/1369) aangenomen.

1.4. Analytische basis

Dit verslag bouwt voort op diverse gegevens- en inputbronnen, waaronder:

- een enquête onder consumenten en banden- en voertuighandelaren [7];
- Eprel-gegevens voor bandenregistraties;
- input van belanghebbenden en autoriteiten, onder meer via de werkzaamheden van diverse werkgroepen, waaronder de administratievesamenwerkingsgroep (ADCO) voor de etikettering van banden [8] en de deskundigengroep inzake de afstemming van laboratoria voor het meten van de rolweerstand van banden [9];
- het informatie- en communicatiesysteem voor markttoezicht (ICSMS) [10];
- andere openbaar beschikbare analyses en middelen.

2. HET VERNIEUWDE BANDENETIKET

Uit een evaluatiestudie [11] van 2018 is gebleken dat het bandenetiket zijn volledige potentieel niet had bereikt omdat de eindgebruikers niet goed op de hoogte waren van het bestaan ervan en het niet adequaat werd gehandhaafd door de markttoezichtautoriteiten. Uit de studie kwam tevens naar voren dat sommige intrinsieke factoren het succes van het label belemmerden, zoals een misleidende onderverdeling van de prestatieklassen, onjuiste en onvolledige informatie en een gebrek aan vertrouwen in wat sommige respondenten als een eigen verklaring beschouwden.

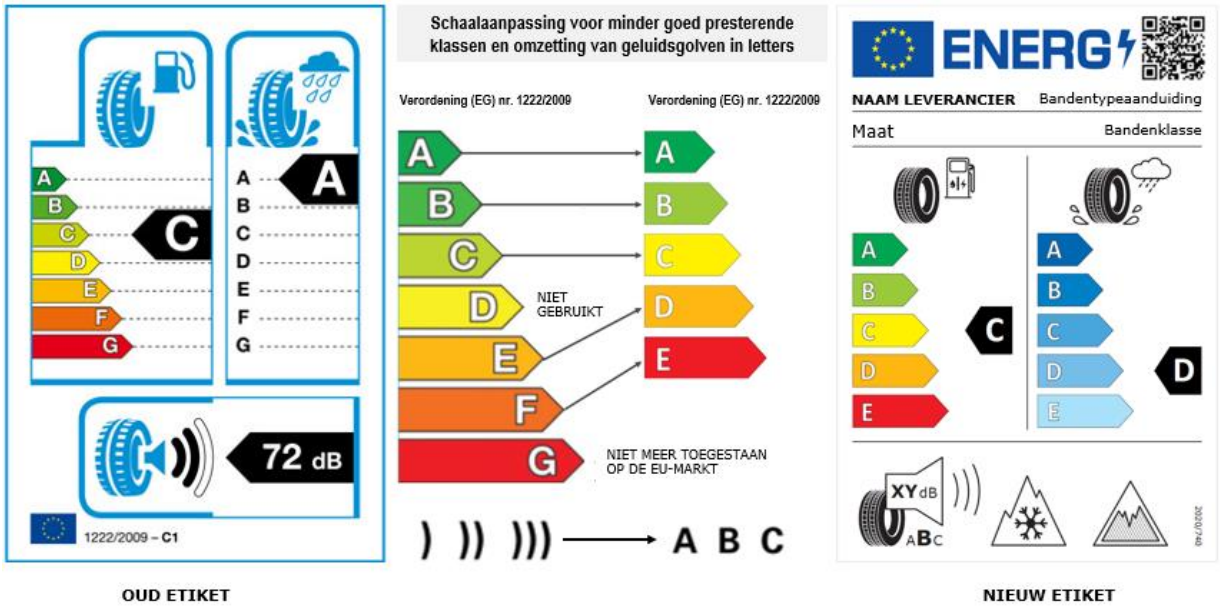
(7) Study on consumer understanding of the EU tyre label applied since 1 May 2021.

(8) Lijst van groepen voor administratieve samenwerking.

(9) https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&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_nl.



Figuur 1. Illustratie van het oorspronkelijke bandenetiket (2012) en het herziene (nieuwe) etiket (2021).

De geactualiseerde wetgeving inzake de etikettering van banden is sinds 1 mei 2021 van toepassing. In Figure 1 worden het oorspronkelijke en het herziene etiket met elkaar vergeleken. Het nieuwe etiket bevat diverse nieuwe elementen:

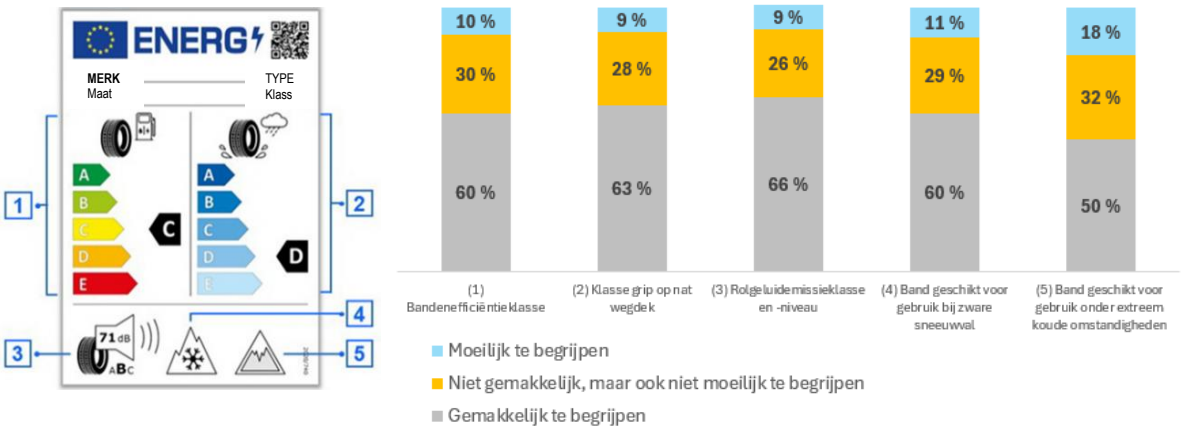
- Rolweerstand: de schaal van de laagste klassen is aangepast van D naar E, waardoor de lege D-klasse voor C1- en C2-banden is komen te vervallen [(12)]. Voor elk bandentype werd hetzelfde waardebereik aangehouden;
- Grip op nat wegdek: de schaal van de etiketteringsklassen is aangepast en de lege D-klasse is komen te vervallen. Er zijn blauw getinte pijlen toegevoegd aan de schaal voor grip op nat wegdek (die door hun kleur aan water doen denken) om veiligheidsaspecten te onderscheiden van energieaspecten.
- Rolgeluidemissies: de klasseaanduiding is afgestemd op andere energie-etiketten door middel van een letterschaal. Het geluidsniveau werd uitgedrukt in decibel (zoals voor andere geëtiketteerde producten) en een pictogram met geluidsgolven is behouden gebleven.
- Er zijn twee nieuwe pictogrammen toegevoegd voor banden waarvoor typegoedkeuring is verleend voor gebruik bij hevige sneeuw en ijscondities [(13)].

3. BEWUSTZIJN, GEBRUIK EN BEGRIP VAN HET BANDENETIKET ONDER CONSUMENTEN

Het begrip onder consumenten van het bandenetiket werd getest door middel van een consumentenenquête. De belangrijkste bevindingen zijn hieronder samengevat:

(12) Er was geen lege klasse vastgesteld voor C3-banden, waarop overigens geen etiketsticker hoefde te worden aangebracht.

(13) Er wordt geen klasseaanduiding gegeven voor grip op sneeuw en ijs, aangezien de testmethode (remmen op een besneeuwd of ijzig pad) onvoldoende nauwkeurige en herhaalbare resultaten oplevert.



Figuur 2. Consumenten gaven zelf aan de delen van het bandenetiket te begrijpen (referentiescenario = alle respondenten (n = 4 590).

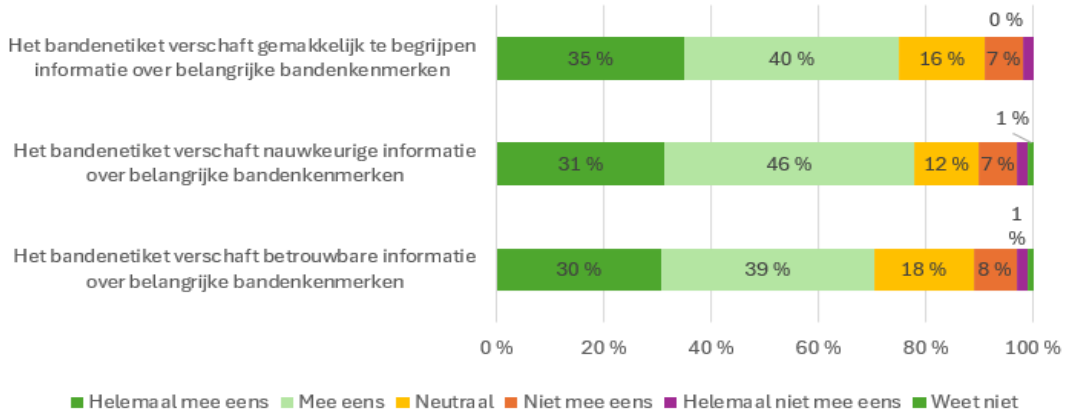
Zoals figuur 2 laat zien, vinden de meeste **consumenten** het bandenetiket gemakkelijk te begrijpen. Slechts 9 tot 18 % geeft te kennen moeite te hebben met een specifiek deel. Een grote meerderheid vindt alle bestaande elementen van het etiket relevant, met name de grip op nat wegdek (94 %). De meerderheid (78 %) vindt de hoeveelheid informatie op het etiket passend. Andere parameters die momenteel niet op het etiket staan, zoals de kilometrage, worden als even relevant of relevanter beoordeeld. Rolgeluidemissie en het vrijkomen van microplastics worden als minder belangrijk beschouwd of worden geacht niet van invloed te zijn op de keuze van de consument [(14)].

De enquête bevestigde de resultaten van een studie uit 2019 [(15)], waaruit bleek dat het etiket een belangrijke rol speelde als leidraad voor de consumenten en professionele kopers die het controleerden. Ongeveer 80 % van beide groepen gaf aan dat het etiket hen hielp om efficiëntere of veiligere banden te kiezen.

Bandenhandelaren en -distributeurs zijn vertrouwd met het etiket en staan er in het algemeen positief tegenover. Dit vertaalt zich niet noodzakelijk in proactief gebruik tijdens de verkoop. De helft van de ondervraagde verkopers zegt het etiket alleen te bespreken als de consument daar zelf naar vraagt. Een op de zes ontmoedigt klanten zich te verlaten op het etiket en wijst erop dat het alleen gebaseerd is op een eigen verklaring; in plaats daarvan baseren zij hun aanbevelingen op winstmarges, kortingen, stimulansen, de beschikbare voorraden of het budget van klanten.

(14) Dit is niet verrassend, want het bevestigt dat de aankoopkeuze wordt beïnvloed door aspecten die kunnen worden vertaald in besparingen of een grotere veiligheid.

(15) Study assessing consumer understanding of tyre labels, https://data.europa.eu/doi/10.2833/210444.



Figuur 3. Perceptie van het bandenetiket door bandenhandelaren en -distributeurs (referentiescenario = alle respondenten (n = 201).

Ongeveer de helft van de **autohandelaren** ziet weinig nut in het vermelden van bandenetiketten voor alle beschikbare opties in aankoopaanbiedingen voor voertuigen, vanwege de geringe belangstelling van de klant ten tijde van de verkoop of omdat de klant niet de mogelijkheid heeft om een keuze te maken [16]. Bijgevolg zijn deze handelaren van mening dat de huidige voorschriften onevenredig belastend zijn en stellen zij voor een kleinere of vereenvoudigde versie van het etiket toe te staan voor gebruik in aankoopaanbiedingen [17].

De Eprel-website wordt als waardevolle bron van aanvullende informatie erkend door consumenten, professionele kopers, handelaren en distributeurs die ermee vertrouwd zijn, hoewel het werkelijke gebruik ervan beperkt lijkt. Informatie over een aantal belangrijke parameters ontbreekt momenteel echter in de databank [18]. Sommige handelaren merkten op dat Eprel hun werk vereenvoudigt, aangezien het register hun afhankelijkheid van leveranciers voor informatie vermindert. Sommige handelaren hebben API's geïntegreerd om hun websites rechtstreeks aan Eprel te koppelen, waardoor bandenetiketten en productinformatiebladen automatisch in de juiste taal kunnen worden weergegeven.

4. MARKTONTWIKKELING

De technologische vooruitgang heeft gelijktijdige verbeteringen van de rolweerstand en de grip op nat wegdek mogelijk gemaakt, terwijl parallelle VN/ECE-wetgeving banden heeft verboden die in de rolweerstandsklassen F en G zouden zijn ingedeeld. Deze trend zet zich door en met name voor C1-banden zal het op grond van de VN/ECE-voorschriften niet zijn toegestaan nieuwe banden van klasse E en het merendeel van klasse D in de handel te brengen. Daardoor biedt de huidige schaal minder differentiatie voor aankoopkeuzes en een zwakkere concurrentieprikkel voor fabrikanten om te innoveren. Wat

[16] Met uitzondering van luxeauto's of diplomatieke verkopen zijn de op de auto gemonteerde banden afhankelijk van de bandenpartij die beschikbaar is wanneer het voertuig in de fabriek wordt geassembleerd. Sommige autohandelaren zijn mogelijk bereid om de wielen te vervangen, indien dat mogelijk is en als een buitengewone gunst aan de klant.

[17] Bv. alleen een aanduiding met een klassepijl.

[18] Zo is het momenteel bijvoorbeeld niet verplicht om voor C1-banden aan te geven welke van de geregistreerde banden volgens de OEM-specificaties van het voertuig zijn gefabriceerd, of, voor C3-banden, welke bestemd zijn voor de aandrijfas, de stuuras of de vrijlopende as, of welke bedoeld zijn voor gebruik in de stad of voor lange afstanden enz.

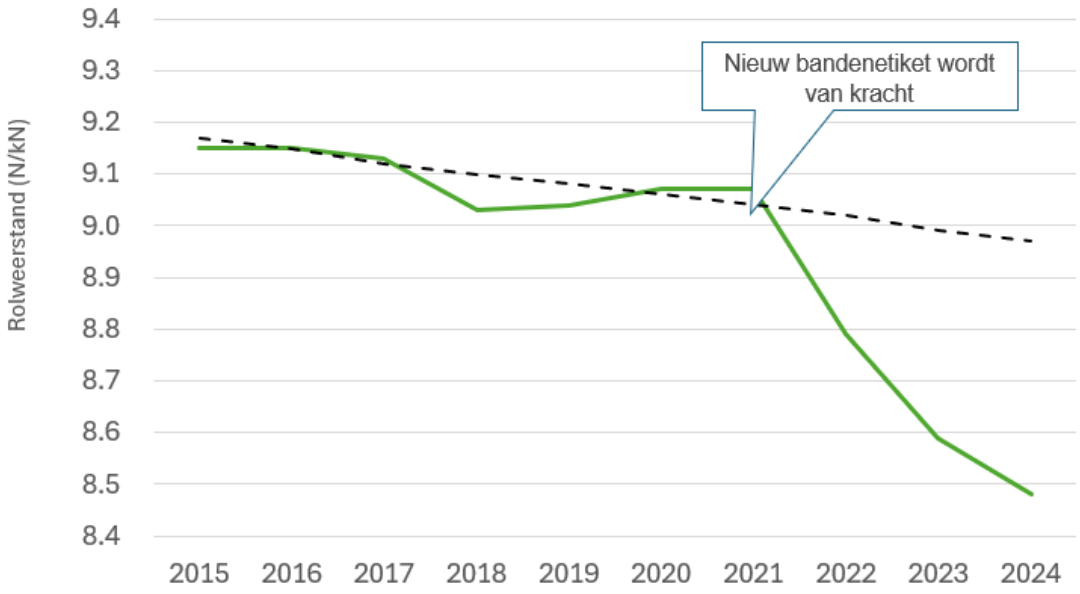
rolgeluidemissies betreft, behoren alle banden reeds van vóór de inwerkingtreding van de verordening tot de klassen A en B.

Op grond van de TLR moeten leveranciers banden in Eprel registreren alvorens deze in de handel te brengen. Tegen 2025 werden in Eprel bijna 230 000 bandentypen vermeld: 81 % C1, 10 % C2 en 9 % C3. De parameters van die registraties worden hieronder weergegeven.

4.1. C1-banden

4.1.1. Rolweerstand

Figuur 4 toont de geschatte gemiddelde rolweerstand van C1-banden, op basis van de etiketklassen en de datum waarop ze in de handel zijn gebracht [19]. De stippellijn toont het geëxtrapoleerde "business as usual"-scenario tot 2024 op basis van de modellen die tussen 2015 en 2021 in Eprel zijn geregistreerd, waarbij bescheiden vooruitgang is geboekt ten aanzien van nieuwe bandentypen die in de handel zijn gebracht.



Figuur 4. Rolweerstand van C1-banden.

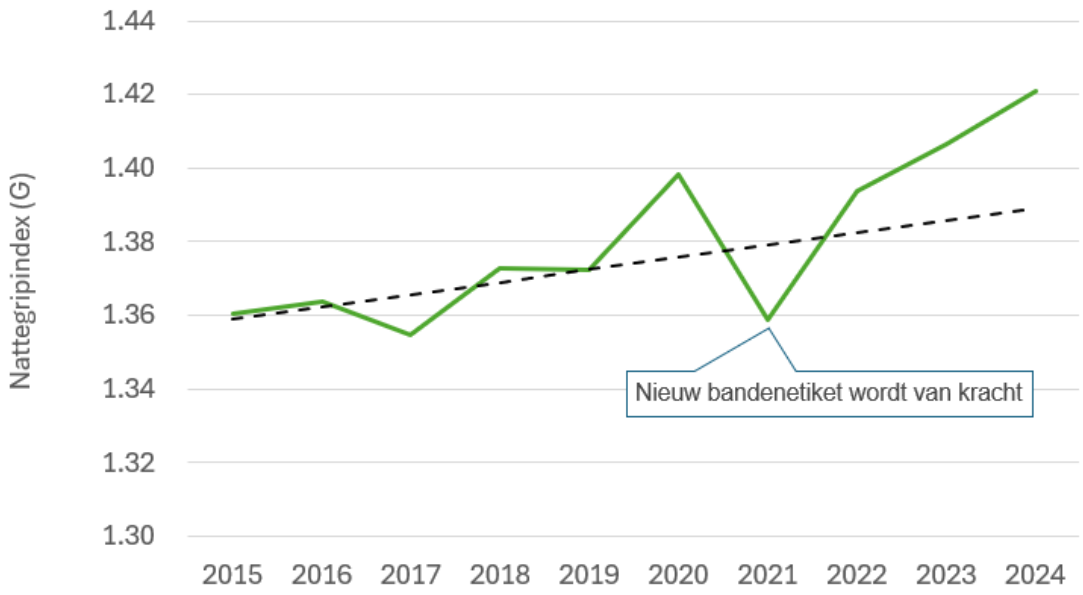
De gemiddelde rolweerstand van nieuwe banden die sinds 2021 in de handel zijn gebracht, lijkt drastisch te zijn verbeterd [20]. Geschat wordt dat de rolweerstand van C1-banden sinds 2021 met 5,1 % is gedaald ten opzichte van het "business as usual"-scenario.

([19]) In tegenstelling tot alle andere verordeningen inzake productetikettering vereist de TLR niet de werkelijke waarde van de parameter die de klasse voor rolweerstand en grip op nat wegdek bepaalt, maar alleen voor de rolgeluidemissie.

([20]) Er worden gewogen procentuele waarden voor de gemiddelde etiketklasse gebruikt omdat de verordening leveranciers niet verplicht de rolweerstandscoëfficiënt in Eprel in te voeren, alleen de bijbehorende klasse.

4.1.2. Grip op nat wegdek

In figuur 5 wordt de geschatte gemiddelde grip op nat wegdek van C1-banden getoond. Hoewel minder uitgesproken, lijken de prestaties op het gebied van de grip op nat wegdek ook te zijn verbeterd ten opzichte van het “business as usual”-scenario voor banden die na 2021 in de handel zijn gebracht [21].



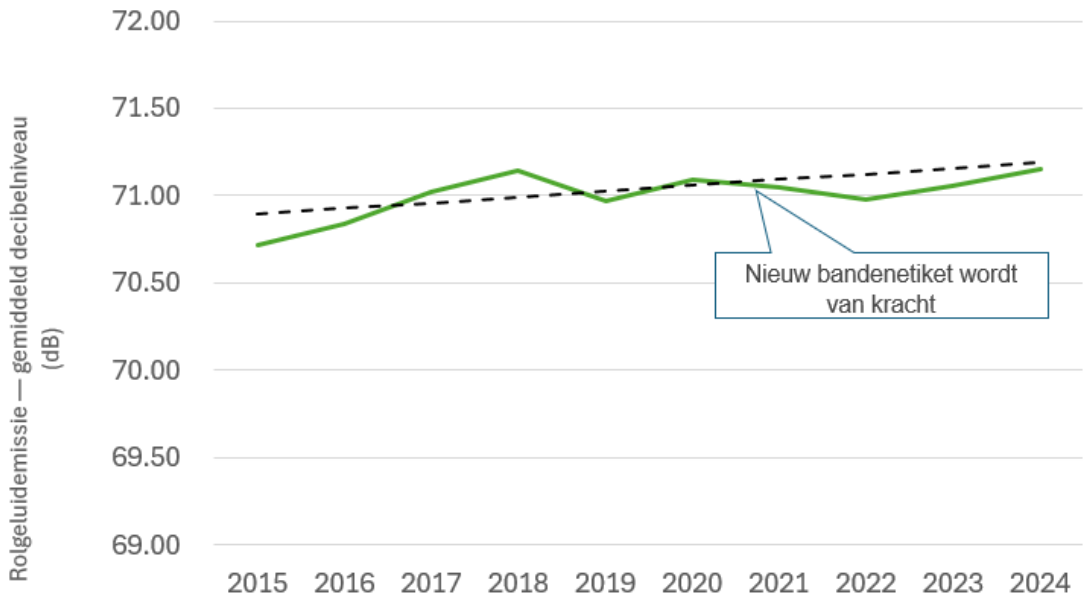
Figuur 5. Grip op nat wegdek van C1-banden.

Geschat wordt dat de grip op nat wegdek met ongeveer 2,4 % is verbeterd ten opzichte van het “business as usual”-scenario. Dit leidt tot kortere remafstanden op een natte weg.

4.1.3. Rolgeluidemissies

In Figure 6 wordt de geschatte gemiddelde rolgeluidemissie getoond, op basis van de opgegeven waarde. Tot 2018 zijn de rolgeluidemissies slechts licht toegenomen, mogelijk als gevolg van de wisselwerking met de grip op nat wegdek (die aanzienlijk is verbeterd) en van een trend naar banden met een grotere hoogte-breedteverhouding bij nieuwe automodellen. Er is geen waarneembare afwijking van het “business as usual”-scenario.

[21] Op basis van gewogen percentages van de gemiddelde etiketklasse, omdat leveranciers niet verplicht zijn de nattegripindex in Eprel in te voeren, alleen de bijbehorende klasse.

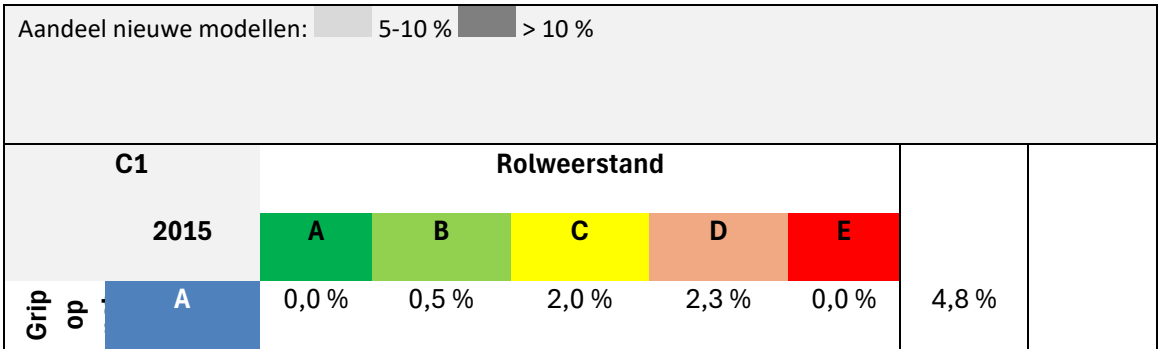


Figuur 6. Rolgeluidemissies van C1-banden.

4.2. C2- en C3-banden

Voor C2- en C3-banden zijn soortgelijke trends vastgesteld als voor C1-banden. C3-banden lieten een verbetering van de rolweerstand met ongeveer 7,3 % optekenen in vergelijking met het "business as usual"-scenario. Andere factoren kunnen hebben bijgedragen tot de vooruitgang die uit de Eprel-gegevens blijkt. Een grotere nadruk op veiligheid en het grotere aandeel van elektrische voertuigen op de weg kunnen de verbetering van de rolweerstand hebben gestimuleerd [22].

Hoewel rolweerstand, grip op nat wegdek en rolgeluidemissie onderling verbonden parameters zijn, is het mogelijk alle drie gelijktijdig te verbeteren. In 2025 boden verscheidene fabrikanten banden van klasse A aan voor alle drie de parameters.



([22]) Voor vrachtwagens omvat de formule voor de berekening van de CO_2-emissies van het wagenpark overeenkomstig de Euro 4-wetgeving de rolweerstandscoëfficiënt van banden voor eerste uitrusting (bij dieselvrachtwagens is de rolweerstand van de banden verantwoordelijk voor 30 tot 40 % van het energieverbruik). Bij elektrische vrachtwagens is het aandeel groter vanwege de hoge efficiëntie van de elektromotor, waardoor de nadruk op energie-efficiëntie ongewijzigd blijft.

	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 %	
	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		Rolweerstand A	B	C	D	E		
Grip op nat wegdek	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		Rolweerstand A	B	C	D	E		
Grip op nat wegdek	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 %		

Figuur 7. Ontwikkeling van de rolweerstand en de grip op nat wegdek van C1-banden.

Figure 7 laat zien hoe de rolweerstand en de grip op nat wegdek zich de afgelopen tien jaar hebben ontwikkeld. De tabellen tonen het relatieve aandeel van bandenmodellen in 2015, 2020 en 2024 in elke combinatie van de parameters.

In deze periode verschuiven de in de handel gebrachte modellen naar de linkerbovenhoek, waarbij tegelijkertijd de rolweerstand en de grip op nat wegdek worden verbeterd. Het grootste segment verschuift van een combinatie van D voor rolweerstand en C voor grip op nat wegdek in respectievelijk 2015 en 2020 naar C en B in respectievelijk 2024.

5. GEDELEGEERDE HANDELINGEN

Artikel 13 van de TLR verleent de Commissie de bevoegdheid gedelegeerde handelingen vast te stellen om:

- nieuwe informatievoorschriften voor coverbanden in te voeren;
- parameters of informatievereisten voor bandenslijtage en kilometrage toe te voegen;
- andere aspecten aan te passen aan de technologische vooruitgang.

5.1. Coverbanden

Coverbanden zijn versleten banden die zijn gereviseerd door het versleten loopvlak te vervangen door een nieuw loopvlak, waardoor ze een "tweede" of zelfs "derde leven" krijgen. Loopvlakvernieuwing leidt tot een vermindering van het materiaal- en energieverbruik en de daarmee samenhangende verlaging van broeikasgasemissies met bijna twee derde. In 2022 hebben drie brancheorganisaties, ETRMA, ETRTO en BIPAVER, bij de Commissie een voorstel [23] ingediend om van een nieuw loopvlak voorziene C3-banden te etiketteren. De Commissie heeft een voorbereidende technische studie uitgevoerd en is begonnen met de voorbereiding van de analytische basis voor een voorstel. De belanghebbenden zijn geraadpleegd en de werkzaamheden zijn aan de gang.

5.2. Slijtage en kilometrage

Zoals vermeld in hoofdstuk 3, en op basis van twee consumentenenquêtes in meerdere landen, zou een indicator van de potentiële nuttige levensduur (of "kilometrage") van banden de belangstelling van klanten voor het bandenetiket vergroten: samen met de rolweerstand is dit een indicator van economische besparingen, waardoor de hogere aanschafkosten van vervangingsbanden mogelijk worden gecompenseerd. Tot voor kort was er geen geschikte testmethode voor het meten van de slijtage en kilometrage van banden voorhanden, zodat de Commissie geen actie heeft kunnen ondernemen om informatievereisten in te voeren (met ingang van artikel 13, lid 3).

In de speciaal voor dit doel opgerichte VN/ECE-taskforce bandenslijtage [24] wordt momenteel gewerkt aan het vaststellen van testmethoden voor slijtage van C1-, C2- en C3-banden. De slijtvastheidstest van de VN/ECE voor C1-banden [25] omvat twee methoden: een methode waarbij voertuigen in colonneverband op de weg rijden, uitgevoerd onder beperkte weers- en klimaatomstandigheden, en een methode met trommels die binnen wordt uitgevoerd [26]. De eerste test beslaat een afstand van 8 000 km op de openbare weg [27]. De werkzaamheden voor C2- en C3-banden zijn aan de gang en er worden conclusies verwacht in 2027 voor C2-banden, maar later voor C3-banden.

([23]) Dezelfde methode zou worden gebruikt als voor nieuwe banden.

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

([25]) GRBP 83, (WP.29/GRBP) Working Party on Noise and Tyres (83e zitting) | VN/ECE, is een ondergeschikt orgaan van het Wereldforum voor de harmonisatie van voertuigreglementen.

([26]) De methode binnen is sneller, beter herhaalbaar en minder vervuilend, is vergelijkbaar met de tests die worden gebruikt voor het meten van de rolweerstand en bespaart bandenfabrikanten die nieuwe bandentypen introduceren vele maanden.

([27]) 25 % stedelijke wegen, 25 % regionale wegen en 35 % snelwegen, bij drie temperatuurniveaus, tussen 5 °C en 25 °C. De test in colonneverband stelt markttoezichtautoriteiten voor uitdagingen op het gebied van herhaalbaarheid en betaalbaarheid.

De Commissie heeft er bij TA-TF op aangedrongen een maatstaf voor bandenslijtage te ontwikkelen om de potentiële kilometrage [28] te beoordelen, aangezien de activiteit tot dusver uitsluitend gericht was op het vaststellen van minimumeisen voor slijtage. Intussen is in de Euro 1-verordening een drempelwaarde voor C7-banden vastgesteld.

Tabel 1. Tijdschema voor verplichte slijtagelimieten overeenkomstig Euro 7 (Verordening (EU) 2024/1257).

Toepasselijk voorschrift	C1-banden	C2-banden	C3-banden
Nieuwe bandenmodellen vanaf:	1 juli 2028	1 april 2030	1 april 2032
Alle bandenmodellen vanaf:	1 juli 2030	1 april 2032	1 april 2034
Niet-conforme modellen op de markt tot:	30 juni 2032	31 maart 2034	31 maart 2036

5.3. Andere aspecten

Voor de etikettering van coverbanden zouden meerdere bijlagen bij de TLR moeten worden gewijzigd. Daarnaast ontbreekt het in de TLR ook aan duidelijkheid of gedetailleerde vereisten voor sommige aspecten (geneste etiketten, openbare parameters, nalevingsdocumentatie). Dit is een bron van onzekerheid voor leveranciers, bandenhandelaren en autohandelaren en bemoeilijkt de naleving [29]. Afstemming op de wetgeving inzake energiegerelateerde producten met een etiket zou de meeste problemen oplossen.

6. MARKTTOEZICHT EN HANDHAVING

In Verordening (EG) nr. 765/2008 [30] is de procedure vastgesteld voor conformiteitscontrole door nationale markttoezichtautoriteiten voor de etikettering van banden en voor grensoverschrijdend markttoezicht. Verordening (EU) 2019/1020 [31] betreffende markttoezicht en conformiteit van producten wijzigde Verordening (EG) nr. 765/2008 door het toepassingsgebied ervan uit te breiden en de definities en accreditatieregels voor testfaciliteiten op elkaar af te stemmen.

([28]) VN/ECE-Reglement nr. 117 zal worden gewijzigd om de slijtageniveaus erin op te nemen. Gegevens over slijtageniveaus en loopvlakverlies worden daarmee opgenomen in de typegoedkeuringsdocumentatie. Als de verklaring van de bandenfabrikanten, via de typegoedkeuringsdocumentatie over de testresultaten voor slijtage, ook het verlies aan profieldiepte zou omvatten, kan het haalbaar worden om de kilometrage te bepalen.

([29]) Er is geen etiket in klein formaat beschikbaar voor gebruik in bandencatalogi, waarin elke band in ongeveer twintig rijen wordt beschreven, of voor voertuigaanbiedingen, waar de bandenetiketten tienmaal zoveel ruimte innemen als de beschrijving van het voertuig en de opties ervan. Het ontbreken van aanwijzingen over welke parameters die nodig zijn om banden van dezelfde maat van elkaar te onderscheiden in Eprel moeten worden ingevoerd, belemmert de toepassing van de taxonomie of van eventuele DNSH-criteria.

([30]) Verordening (EG) nr. 765/2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten.

([31]) Verordening (EU) 2019/1020 betreffende markttoezicht en conformiteit van producten.

Daarnaast schept de TLR bepaalde verplichtingen voor leveranciers (fabrikanten, importeurs en officiële vertegenwoordigers) en handelaren of distributeurs, waaronder de verplichting om samen te werken met markttoezichtautoriteiten en onmiddellijk actie te ondernemen in het geval van non-conformiteit. Er zijn specifieke vereisten vastgesteld voor aanbieders van hostingdiensten op internet.

Banden zijn complexe producten die van cruciaal belang zijn voor de veiligheid. Het beoordelen van de kwaliteit en conformiteit van banden vergt specifieke vaardigheden en deskundigheid. Om de prestaties te controleren, hebben markttoezichtautoriteiten gespecialiseerde, kostbare apparatuur en specifieke testterreinen of -sporen nodig.

De meeste prestatie- en conformiteitstests door markttoezichtautoriteiten worden momenteel uitgevoerd op apparaten (koelkasten, wasmachines, lampen) en slechts zeer weinige beschikken over specifieke expertise en ervaring op het gebied van banden. In veel landen worden weinig personele en financiële middelen toegewezen aan conformiteitscontrole, dus voeren de meeste landen alleen controles uit op formele aspecten. Bovendien zijn in ongeveer de helft van de lidstaten de bevoegdheden op het gebied van etikettering en typegoedkeuring verdeeld over verschillende autoriteiten, met weinig of geen onderlinge coördinatie, hoewel de gebruikte testapparatuur en -procedures dezelfde zijn.

Verscheidene lidstaten voeren wel controles uit en daaruit blijkt dat het percentage non-conformiteit hoog ligt. Ierland heeft resultaten voor 36 bandenmodellen gerapporteerd in het ICSMS [32]; geconstateerd werd dat in 2024 slechts 33 % en in 2025 slechts 51 % aan de voorschriften voldeed. Duitsland heeft resultaten gerapporteerd voor 60 geteste bandenmodellen; geconstateerd werd dat in 2023 37 % en in 2024 58 % aan de voorschriften voldeed. De nationale markttoezichtautoriteiten voeren het markttoezicht in het algemeen uit aan de hand van een risicogebaseerde aanpak, wat betekent dat het vastgestelde percentage non-conformiteit niet noodzakelijkerwijs representatief is voor de marktgemiddelden. Ook gegevens van door het JRC uitgevoerde tests geven echter blijk van een zeer hoog percentage non-conformiteit. Wat banden die de EU-markt binnenkomen betreft, bleven de douanecontroles aan de buitengrenzen van de EU beperkt en bijgevolg werden weinig gevallen van non-conformiteit aan het licht gebracht.

Op grond van de TLR zijn de lidstaten verplicht regels inzake doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties vast te stellen, handhavingsmechanismen voor inbreuken op de verordening in te stellen en de Commissie uiterlijk op 1 mei 2021 van die regels in kennis te stellen. De lijst van sancties waarvan kennisgeving is gedaan is gepubliceerd op het portaal voor energie-efficiënte producten [33].

6.1. Typegoedkeuring vs. bandenetikettering

De typegoedkeuring wordt niet op elk bandenmodel uitgevoerd, maar alleen op het niveau van de “bandenserie” en aan de hand van het minst gunstige scenario, voor elk van de gereglementeerde parameters. Voor de rolweerstand wordt van de banden met hetzelfde loopvlakpatroon maar verschillende hoogte-breedteverhoudingen bijvoorbeeld de band met de laagste belastingsindex en de grootste hoogte-breedteverhouding als de minst gunstige representatieve band beschouwd. Dit betekent dat van de tien of twintig banden in dezelfde serie en met hetzelfde loopvlakontwerp er slechts een wordt getest op

([32]) Het informatie- en communicatiesysteem voor markttoezicht (ICSMS).

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

rolweerstand, een andere op grip op nat wegdek en mogelijk een andere op rolgeluidemissie.

Voor de etikettering van banden wordt in beginsel elk afzonderlijk lid van een bandenserie volgens dezelfde testmethode getest.

Dit betekent dat voor de conformiteitscontrole en verificatie van de klasse waarop het etiket betrekking heeft, tenzij de minst gunstige klasse is aangegeven, een specifieke test op de specifieke band moet worden uitgevoerd en niet kan worden vertrouwd op de testresultaten van de typegoedkeuring voor de hele serie.

6.2. EU-steun aan markttoezichtautoriteiten

EEPLIANT4 (Energy Efficiency Compliant Products 4) is een door de EU medegefinancierde gecoördineerde actie in het kader van het LIFE-programma, het financieringsinstrument voor het milieu en klimaatactie. EEPLIANT4 omvat een werkpakket banden in het kader waarvan conformiteitscontroles uit hoofde van de verordening etikettering van banden zullen worden uitgevoerd. Er nemen slechts vier markttoezichtautoriteiten aan deel: Cyprus, Estland, Nederland en Portugal, gecoördineerd door Prosafe [34].

Project:	Programma	Looptijd	EU-bijdrage
MSTyr15	Horizon 2020 van de Europese Commissie	2016-2019	1 854 673 EUR
EEPLIANT4	LIFE	2024-2029	7 999 999 EUR

Tabel 3. EU-steun voor de uitvoering van de verordening etikettering van banden en het markttoezicht in verband daarmee

De Commissie ondersteunt de activiteiten van markttoezichtautoriteiten ook door middel van:

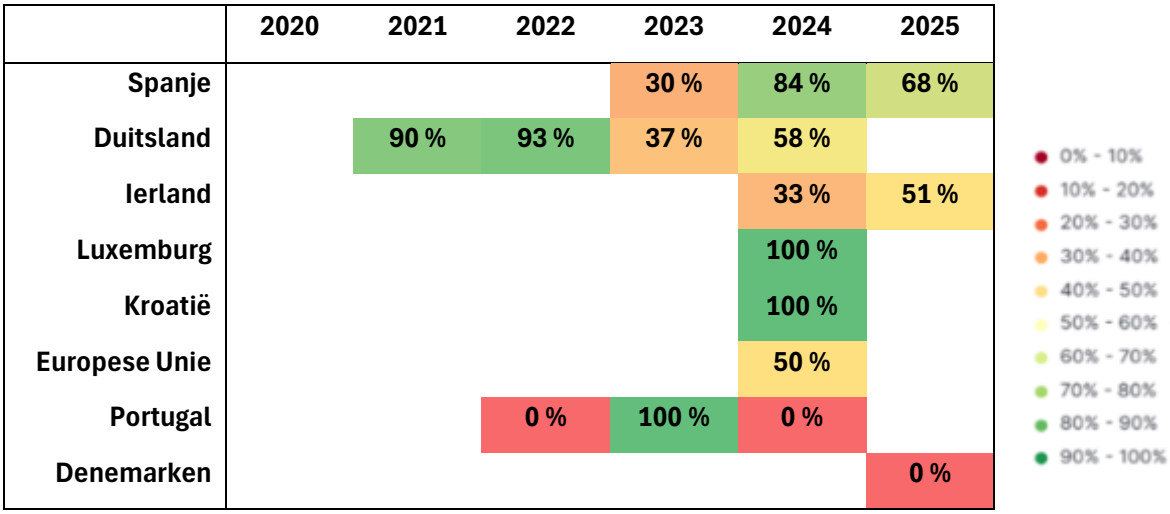
- halfjaarlijkse vergaderingen en steun voor markttoezichtautoriteiten via de deskundigengroep administratieve samenwerking (ADCO) inzake de etikettering van banden — administratieve samenwerking inzake markttoezicht;
- het Europees netwerk voor productconformiteit in het kader van de verordening markttoezicht;
- integratie tussen Eprel en ICSMS;
- een “vrijwaringsclausule” in het ICSMS, die markttoezichtautoriteiten in staat stelt informatie uit te wisselen over producten die een risico inhouden.

Artikel 34, lid 4, van de verordening markttoezicht verplicht de lidstaten ertoe verslag uit te brengen over grondige conformiteitscontroles. Tegen het najaar van 2025 bevatte de ICSMS-databank 230 diepgaande inspecties in het kader van de verordening etikettering van banden. In Figure 8 worden resultaten per lidstaat getoond. De lidstaten die niet in de tabel zijn opgenomen, hebben geen controles in het ICSMS gemeld.

Bij 5 van de gerapporteerde controles in het kader van de TLR werd vastgesteld dat banden een ernstig risico vormden en bij 16 dat er sprake was van een hoog risico. Corrigerende maatregelen omvatten 14 waarschuwingen, 2 bevelen om het model uit de handel te nemen

(34) https://prosafe.org/, een consortium voor de coördinatie van markttoezichtautoriteiten.

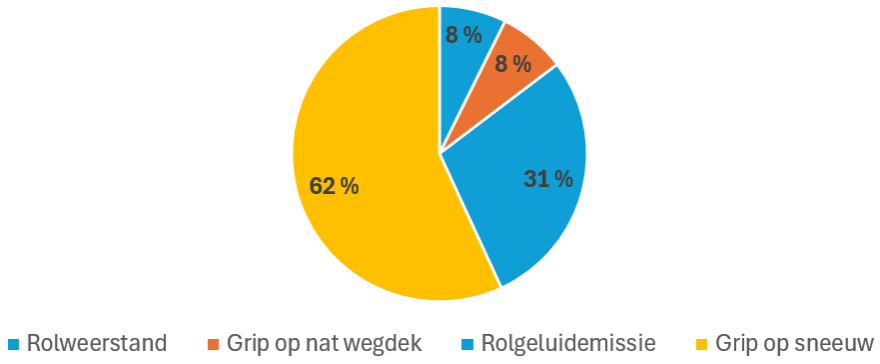
en 2 verboden. Andere maatregelen omvatten 1 wijziging in Eprel en 1 wijziging van het etiket. Vaak wordt de corrigerende maatregel niet gemeld.



Figuur 8. Overzicht van conformiteitstests in het kader van de TLR, ICSMS. "Europese Unie" verwijst naar de verslagen van het JRC van de Commissie. Een hoog percentage (groene kleur) betekent dat modellen conform zijn bevonden.

6.3. Rol van de Commissie bij markttoezicht

Het testen van banden is technisch veeleisend en lijkt voor de lidstaten geen prioriteit te zijn. Ontoereikende conformiteitsinformatie in Eprel, een groot aantal modellen, hoge testkosten (1 000 tot 10 000 EUR per eenheid), moeilijkheden bij het opbouwen van expertise, gebrek aan laboratoriumcapaciteit, verschillen in de verdeling van verantwoordelijkheden tussen nationale instanties in de lidstaten en gebrek aan coördinatie dragen bij tot onvoldoende controle, hoge percentages non-conforme producten en — mogelijk in verband daarmee — wantrouwen bij klanten en distributeurs (zie het onderzoek over de perceptie van bandenetiketten waaruit blijkt dat deze etiketten als onbetrouwbaar worden beschouwd omdat ze gebaseerd zijn op eigen verklaringen). In Figure 1 worden de verrassende percentages non-conformiteit getoond voor de in de jaren 2021-2024 door het JRC geteste banden.



Figuur 9: Bevindingen van non-conformiteit door het JRC tussen 2021 en 2024 (presentatie voor de vergadering van de ADCO, 1 april 2025, Ispra).

Een grotere betrokkenheid van de Commissie zou welkom zijn. Sinds 2020 wordt een dergelijke strategie voor voertuigveiligheid uitgevoerd. Hoewel de lidstaten hier een centrale rol spelen en tests voor toezicht uitvoeren, vormt de Commissie een tweede

controlelaag en voert zij onafhankelijke tests uit. De Commissie is bevoegd om voertuigen en onderdelen van voertuigen [35] te testen, fabrikanten rechtstreeks administratieve boetes op te leggen en terugroepacties in de hele EU [36] te gelasten. De typegoedkeuring van banden valt onder de bevoegdheid van de Commissie, maar de etikettering van banden valt daar niet onder. Op dit ogenblik worden testcampagnes op EU-niveau georganiseerd om de conformiteit van banden die op de EU-markt worden verkocht, te beoordelen, nationale controles aan te vullen en lacunes op te vullen waar de nationale capaciteit mogelijk beperkt is [37]. Een gecentraliseerde, gecoördineerde aanpak, die ook etikettering omvat, zou voor synergieën zorgen en onpartijdigheid waarborgen, zonder belangenconflicten [38]. Bovendien zouden de extra kosten van conformiteitscontroles van de etiketteringsvoorschriften minimaal zijn, aangezien deze zijn gebaseerd op dezelfde tests als die welke vereist zijn op grond van VN/ECE-Reglement nr. 117.

7. MOGELIJKE VERIFICATIE EN TESTS DOOR DERDEN

De Commissie heeft getracht de kosten en de baten van verplichte onafhankelijke verificatie door derden van de op het bandenetiket vermelde informatie te beoordelen, rekening houdend met de ervaring die met betrekking tot het ruimere kader van Verordening (EG) nr. 661/2009 is opgedaan.

Verificatie door derden kan helpen om tekortkomingen van de markttoezichtautoriteiten op het gebied van begroting, laboratoria, personeel, coördinatie en noodzakelijke vaardigheden te compenseren. Het inschakelen van derden zou de toegang tot geavanceerde laboratoriumapparatuur en gespecialiseerd personeel kunnen waarborgen. Diverse laboratoria hebben inmiddels ervaring opgedaan met het bredere typegoedkeuringskader waarin Verordening (EU) 2019/2144 voorziet en zijn ook reeds geaccrediteerd om alle testactiviteiten in het kader van de TLR uit te voeren. De vergoedingen voor tests en certificering door derden kunnen echter aanzienlijk zijn. In Table worden indicatieve prijzen getoond voor het testen van parameters van de TLR voor C1-banden in laboratoria die zijn geaccrediteerd voor wetgeving inzake de typegoedkeuring van banden.

Tabel 4. Kosten verificatietests door derden van C1-banden (per band)

Testprocedure voor banden van klasse C1	Van	Tot
ECE-R117 Bijlage 3 — Rolgeluidemissies	1 100 EUR	2 000 EUR
ECE-R117 Bijlage 5 — Grip op nat wegdek	950 EUR	1 500 EUR
ECE-R117 Bijlage 6 (CR) – Rolweerstand	650 EUR	1 250 EUR
ECE-R117 Bijlage 7 3PMSF — Prestaties op sneeuw	3 200 EUR	5 500 EUR

(35) Artikel 9 van Verordening (EU) 2018/858.

(36) Een activiteitenverslag is te vinden op https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC130606.

(37) Een verslag met een beschrijving van de activiteiten van het JRC op het gebied van banden is beschikbaar via de volgende link: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC135546.

(38) Nationale autoriteiten kunnen terughoudend zijn om conformiteit/sancties op te leggen aan fabrikanten die op hun grondgebied zijn gevestigd.

Totaal voor de testprocedure:	**5 900 EUR**	**10 250 EUR**

Er zijn twee opties om deze hoge kosten voor verificatie door derden te beperken.

(i) Aselecte controles achteraf, betaald door de publieke sector. Dit lijkt alleen haalbaar als deze op EU-niveau worden gecoördineerd.

(ii) Systematische verplichte verificatie vooraf door leveranciers, voor alle op het etiket aangegeven parameterwaarden indien deze hoger zijn dan de klasse die gelijkwaardig is aan het "minst gunstige geval" zoals gedocumenteerd in de typegoedkeuringscertificaten [39]. Dit zou eenvoudigweg de openbaarmaking inhouden van de testverslagen die fabrikanten moeten uitvoeren om een klasse beter te claimen dan het "minst gunstige geval" zoals gedocumenteerd in de typegoedkeuringscertificaten en die naar Eprel moeten worden geüpload.

8. UITLIJNING VAN TESTMACHINES

De rolweerstandscoëfficiënt (RRC) aan de hand waarvan de energie-efficiëntieklasse van een band wordt beoordeeld, wordt gemeten in een laboratorium dat daarvoor een speciale machine gebruikt. Grote fabrikanten voeren hun eigen RRC-tests uit. Sommige onafhankelijke testlaboratoria hebben ook hun eigen machines. De machines moeten regelmatig worden gekalibreerd of afgesteld om herhaalbare, consistente metingen te waarborgen. Sommige niet-EU-landen maken voor deze kalibratiedienst gebruik van een centraal orgaan [40]. Er is geen dergelijk centraal orgaan in de EU. In plaats daarvan zijn een "virtuele referentiemachine" en een procedure ingevoerd, zoals beschreven in bijlage V bij de TLR. Om de twee jaar voert een pool van elf deelnemende laboratoria bij toerbeurt een hulpbronnenintensieve procedure uit om hun machines op elkaar af te stemmen en een referentie te verschaffen [41].

De Commissie zou een alternatief voor deze periodieke en omslachtige kalibratie in de pool van verschillende laboratoria kunnen ontwikkelen door één fysiek referentielaboratorium op te richten, eventueel met een tweede rij onafhankelijke laboratoria die wereldwijd diensten verlenen aan fabrikanten. De kosten van een dergelijk laboratorium kunnen worden gedekt door vergoedingen voor kalibratiediensten. Er zij op gewezen dat voor RRC-tests dezelfde machines worden gebruikt als voor typegoedkeuring. Het gebruik van dezelfde machines zorgt ervoor dat de etiketteringsmetingen beter zijn afgestemd op de typegoedkeuringsmetingen en vermindert dubbele tests.

9. PROBLEMEN DIE IN HET KADER VAN DE UITVOERING ZIJN VASTGESTELD

Tijdens de uitvoering zijn enkele problemen in verband met de TLR vastgesteld, waarvan de meeste kunnen worden aangepakt door de bijlagen bij de TLR te wijzigen. De meest relevante en mogelijke oplossingen worden hieronder uiteengezet.

([39]) De typegoedkeuring vindt plaats op het niveau van de "productserie", terwijl de etikettering van banden plaatsvindt op het niveau van het bandentype (elk lid van de serie).

([40]) Bv. Japan, Korea en de VS.

([41]) De lijst van laboratoria is bekendgemaakt in Mededeling van de Commissie 2012/C 86/03. Een actualisering is gepland voor 2026.

9.1. Promotiemateriaal, catalogi, voertuigaanbiedingen

De TLR bevat geen bijzonderheden over het formaat, de grootte en de modaliteiten voor de weergave van etiketten in catalogi, onlinewinkels, promotiemateriaal of voertuigaanbiedingen. De enige voorwaarde is dat het formaat niet kleiner mag zijn dan 75 × 100 mm. Dit gebrek aan detaillering heeft geleid tot rechtsonzekerheid en wijdverbreide non-conformiteit. Een praktische oplossing, die bij andere gedelegeerde handelingen inzake energie-etikettering in een specifieke bijlage wordt beschreven, is de mogelijkheid om een vereenvoudigd etiket in klein formaat te gebruiken, in de vorm van een "klassepijl met bereik", eventueel in combinatie met een "mechanisme voor geneste weergave" voor onlinepagina's. Figure 10 laat een voorbeeld zien van hoe een dergelijke aanduiding voor banden kan worden gebruikt.



Figuur 10. Voorbeelden van klassepijlen als alternatief voor het weergeven van het volledige etiket (in catalogi, lijsten, voertuigaanbiedingen op papier of in verband met het "mechanisme voor geneste etiketten bij onlineverkoop").

9.2. Onvoldoende parameters in Eprel om banden te selecteren

Bijlage III bij de TLR bevat een lijst van de gegevens die naar Eprel moeten worden geüpload: de beschrijving is zeer algemeen en sommige cruciale parameters worden niet vermeld, waardoor de openbaar beschikbare informatie ontoereikend is voor belangrijke praktijkscenario's [(42)]. De meeste ontbrekende parameterwaarden kunnen in Eprel worden verstrekt, maar op vrijwillige basis. Dit beperkt de bruikbaarheid van Eprel voor het maken van keuzes, bv. door wagenparkbeheerders in de goederenvervoersector [(43)] of, opnieuw, door voertuigfabrikanten wat betreft de keuze van de oorspronkelijke uitrusting [(44)]. De verplichte registratie van alle voor de aankoopkeuze relevante parameters zou klanten in staat stellen die keuzes te maken en het besparingspotentieel van het etiket beter te benutten door ten volle gebruik te maken van digitalisering en Eprel. Bovendien spreekt het vinden van banden die aan de criteria van de EU-taxonomie voldoen niet voor zich. Met een speciale filterfunctie kan deze situatie mogelijk worden verholpen.

9.3. Onvoldoende informatie om conformiteitscontroles uit te voeren

Bijlage VI bij de TLR bevat een lijst van de informatie voor het conformiteitsgedeelte van Eprel. De lijst is algemeen en vormt in de praktijk een belemmering voor een doeltreffende conformiteitscontrole, met name in landen waar de verantwoordelijkheid voor de typegoedkeuring en de etikettering van banden gescheiden is. Dit probleem kan worden aangepakt door het formaat van de parameters die in Eprel voor de etikettering van banden moeten worden verstrekt, af te stemmen op het formaat dat voor de energie-etikettering

(42) Het loopvlakontwerp van vrachtwagenbanden verschilt bijvoorbeeld naargelang van de positie waar de banden moeten worden gemonteerd, d.w.z. op de stuuras, de tractieas of de vrijlopende as (het karkas is hetzelfde, maar de algemene prestaties kunnen sterk verschillen).

(43) De selectie van banden op basis van de "aspositie" of het "opdrachtprofiel" is van cruciaal belang, gezien het verband met het ontwerp van het loopvlak en het karkas en bijgevolg met de prestaties op het gebied van rolweerstand, rolgeluidemissie en grip.

(44) Hoewel elke fabrikant een "aanbestedingsmechanisme" opzet, heeft de voertuigindustrie duidelijk belangstelling getoond voor een volledig overzicht van de markt, om de vereisten beter te kunnen afstemmen.

wordt gebruikt. Het gebrek aan duidelijkheid leidt ook tot uiteenlopende interpretaties en een aanzienlijke last voor markttoezichtautoriteiten, die documentatie moeten opvragen bij de leverancier in plaats van deze in Eprel te vinden. Aangezien elk afzonderlijk lid van een bandenserie in beginsel moet worden getest, tenzij de op het etiket vermelde klasse overeenkomt met het "minst gunstige geval", zou de beschikbaarheid van testverslagen het mogelijk maken de conformiteitscontroleactiviteit te vereenvoudigen en zo de kosten en administratieve lasten voor de lidstaten te verminderen.

9.4. Beperkte scheiding in prestatieklassen

De prestatiedrempels voor banden zijn vastgesteld in de VN/ECE-reglementen. Deze worden van tijd tot tijd geëvalueerd en geactualiseerd. In het algemeen zijn de geactualiseerde vereisten eerst van toepassing op nieuwe bandentypen waarvoor na de inwerkingtreding van de grenswaarden typegoedkeuring is verleend, en later op bestaande typen.

De technologische vooruitgang heeft het mogelijk gemaakt strengere vereisten vast te stellen in de typegoedkeuringswetgeving, die banden uit de slechtste klassen heeft verboden. De herziening van de TLR omvatte echter geen aanpassing van de schaal of de klassen. Als gevolg daarvan passen alle banden nu in slechts drie of vier klassen voor rolweerstand en grip op nat wegdek. Door dit beperktere aanbod neemt de belangstelling van klanten voor het bandenetiket af en voelen leveranciers zich minder geroepen om te innoveren en zich met hun producten te onderscheiden van hun concurrenten. In afwachting van een toekomstige schaalaanpassing kan dit probleem mogelijk worden ondervangen door leveranciers te verplichten in het openbare deel van Eprel de RRC en de index voor grip op nat wegdek (WGI) in te voeren die worden gemeten of geraamd om de klasse te beoordelen, zoals reeds vereist is voor rolgeluidemissies [45], zodat professionele afnemers en andere geïnteresseerde gebruikers kunnen differentiëren tussen producten binnen een klasse met behulp van Eprel.

10. CONCLUSIE

De herziene TLR heeft geleid tot meetbare verbeteringen van de prestaties van banden, met name een vermindering van de rolweerstand met 5,1 % en een verbetering van de grip op nat wegdek met 2,4 % voor C1-banden sinds 2021, in vergelijking met de trends bij ongewijzigd beleid. Soortgelijke trends werden vastgesteld voor C2- en C3-banden. In het laatste geval is de rolweerstand zelfs met 7,3 % verbeterd. De markt is dus verschoven naar beter presterende banden, en er zijn nu meer modellen beschikbaar die voor alle parameters de hoogste score (A) behalen.

Het bewustzijn en het vertrouwen van de consument in het etiket blijven echter beperkt, deels als gevolg van inconsistente handhaving en het gebruik van eigen verklaringen. Markttoezicht leek geen prioriteit voor de lidstaten; er zijn gespecialiseerde expertise en instrumenten voor nodig, het is moeilijk uitvoerbaar en wanneer het wordt uitgevoerd, blijkt het percentage non-conformiteit hoog. Het is dan ook duidelijk dat de coördinatie, de middelen en de expertise op zowel nationaal als EU-niveau moeten worden versterkt. Verificatie en tests door derden zouden sommige van de huidige tekortkomingen in het markttoezicht kunnen verhelpen, maar dit zou gepaard gaan met aanzienlijke kosten. De huidige procedure voor het uitlijnen van de testmachines is omslachtig en de halfjaarlijkse controle vormt een zware last: één referentielaboratorium, eventueel beheerd door de

[45] Dergelijke RRC- en WGI-waarden worden hoe dan ook al in Eprel ingevoerd, maar alleen voor de technische documentatie en alleen door sommige leveranciers.

Commissie (JRC), kan het proces vereenvoudigen en zorgen voor meer stabiliteit, waarbij de kosten worden terugverdiend door rechtstreeks uitlijningsdiensten te verlenen. De machines kunnen worden gebruikt om zowel de etikettering als de conformiteit met R117 te testen.

Eprel is een waardevol instrument, maar het ontbreken van verplichte vereisten voor het invullen van relevante gegevensvelden beperkt de bruikbaarheid ervan voor consumenten, wagenparkbeheerders en aanbesteders. Intussen loopt de toevoeging aan het etiket van informatie over slijtage en kilometrage vertraging op doordat het ontbreekt aan gestandaardiseerde testmethoden, hoewel de lopende werkzaamheden bij de VN/ECE tegen 2027 oplossingen kunnen opleveren.

Tot slot zijn bij de uitvoering van de verordening extra tekortkomingen aan het licht gekomen; zo ontbreekt het aan een definitie van “mechanisme voor geneste etiketten”. De opeenhoping van bandenmodellen in de beste drie klassen, voor rolweerstand en met name voor grip op nat wegdek, en in twee prestatieklassen voor rolgeluidemissies ondermijnt de belangstelling van de consument voor het bandenetiket.

De wijzigingen in het omnibusvoorstel dat tegelijk met dit verslag wordt gepresenteerd, hebben tot doel een aantal van de verschillende tekortkomingen beter aan te pakken en tegelijkertijd de naleving voor leveranciers en detailhandelaren waar mogelijk te vereenvoudigen. Tegelijkertijd kunnen bepaalde problemen (bv. in verband met kilometrage, slijtage, loopvlakvernieuwing, testen van de uitlijning van machines en conformiteitscontroles) alleen worden aangepakt wanneer er vooruitgang is geboekt met aanvullende voorbereidende werkzaamheden.