EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2026.6.24.
COM(2026) 326 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK

Jelentés a gumiabroncsok üzemanyag-hatékonyság és más paraméterek tekintetében történő címkézéséről szóló (EU) 2020/740 rendelet végrehajtásáról

1. BEVEZETÉS

1.1. Szakpolitikai és jogi háttér

A gumiabroncsok minden közúti jármű kritikus elemét képezik. A gumiabroncsok gördülési ellenállása közvetlenül befolyásolja a jármű energiafogyasztását. A hatékonyabb gumiabroncsok iránti kereslet, valamint azok fejlesztésének és gyártásának ösztönzése ezért csökkentheti az üzemanyagköltségeket, a kibocsátásokat és a fosszilis üzemanyagok behozatalát, vagy növelheti az elektromos járművek hatótávolságát azáltal, hogy mérsékli a megtett kilométerenkénti villamosenergia-igényt. A hatékony gumiabroncsokról szóló első hivatalos uniós jogi aktust az 1973-as olajválságot követően fogadták el, amelyben azt ajánlották, hogy a tagállamok „ösztönözzék a radiál gumiabroncsok felszerelését minden járműre, beleértve a nehéz tehergépjárműveket is”[1].

Ötven év elteltével a radiál gumiabroncsok váltak az alapértelmezett technológiai megoldássá, de a közúti közlekedés továbbra is az EU teljes végsőenergia-fogyasztásának jelentős részét (körülbelül egynegyedét) teszi ki, és ennek az energiának a túlnyomó része még mindig olajból származik. Mindeközben a gumiabroncsok tervezésével és anyagaival kapcsolatos innováció további hatékonyságnövekedést tett lehetővé. Becslések szerint a magas gördülési ellenállású gumiabroncsok alacsony gördülési ellenállású gumiabroncsokkal való felváltása mintegy 2 %-kal csökkentheti a személygépkocsik átlagos energiafogyasztását[2]. A nehézgépjárművek esetében a gumiabroncsok gördülési ellenállása sokkal fontosabb, és a hatékonyságnövelés lehetősége is nagyobb: a gördülési ellenállás a dízelüzemű tehergépkocsik energiafelhasználásának akár egyharmadát, a hatékonyabb elektromos tehergépkocsik energiafelhasználásának pedig több mint felét befolyásolja[3].

Ugyanakkor egy másik gumiabroncs-paraméter, a nedvestapadás kritikus fontosságú a biztonság szempontjából, mivel meghatározza a jármű féktávolságát. A nedvestapadás és a gördülési ellenállás egymással versengő mérőszámok, és azoknak a vásárlóknak, akik a gumiabroncs típusának kiválasztásán gondolkodnak, esetleg kompromisszumot kell kötniük a biztonság és az energiahatékonyság között. Ahhoz, hogy a vásárlók megalapozott vásárlási döntéseket hozhassanak, mindkét paraméterről információval kell rendelkezniük. E célból 2009-ben elfogadták a gumiabroncsok címkézéséről szóló első uniós rendeletet (a továbbiakban: TLR), amelyet 2020-ban felülvizsgáltak. A gumiabroncscímkék könnyen értelmezhető információkat nyújtanak, amelyek célja a jobb minőségű gumiabroncsok iránti kereslet ösztönzése és a kínálat terén a verseny elősegítése.

A TLR jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés 114. és 194. cikke. A rendelet hatálya a személyszállító gépjárművekre (C1 osztály), a kisteherautókra és könnyű tehergépjárművekre (C2 osztály), valamint a nehéz tehergépjárművekre és autóbuszokra (C3 osztály) szánt gumiabroncsokra terjed ki[4]. A TLR a teljesítményre

---

[1] 76/494/EGK: A Tanács 1976. május 4-i ajánlása a közúti járművek által fogyasztott energia jobb vezetési szokások révén történő észszerű felhasználásáról (HL L 140., 1976.5.28., 14. o.).

[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 (A személygépkocsik üzemanyag-fogyasztását és szén-dioxid-kibocsátását befolyásoló használati tényezők felülvizsgálata); Közös Kutatóközpont, 2016.

[3] Hyttinen, Jukka et al.: Effect of Ambient and Tyre Temperature on Truck Tyre Rolling Resistance (A környezeti hőmérséklet és a gumiabroncs-hőmérséklet hatása a tehergépjármű gumiabroncsának gördülési ellenállására), International Journal of Automotive Technology, 2022. november.

[4] A terepjáró, építőipari, mezőgazdasági, valamint a két- és háromkerekű járművek gumiabroncsai nem tartoznak a rendelet hatálya alá, mivel az üzemanyag-hatékonysággal vagy a biztonsággal kapcsolatos szempontok ezek esetében nem relevánsak.

vonatkozóan más jogszabályokban meghatározott minimumkövetelményekkel párhuzamosan működik. A típusjóváhagyásra vonatkozó jogszabályok – különösen az ENSZ-EGB 117. sz. előírása – meghatározzák az uniós piacon forgalomba hozott gumiabroncsok teljesítményére vonatkozó legfontosabb minimum-előírásokat a gördülési ellenállás, a nedvestapadás, a zaj, a hótapadás és a jégtapadás tekintetében. A teljesítményre vonatkozó minimum-előírásokat az ENSZ-EGB 30. sz. (C1 osztályú gumiabroncsok), 54. sz. (C2, C3 osztályú gumiabroncsok) és 172. sz. előírása (újrafutózott gumi légabroncsok) is meghatározza. Jóllehet, környezettudatos tervezésükre vonatkozóan még nem fogadtak el uniós jogszabályt, a gumiabroncsok szerepelnek a környezettudatos tervezésre és az energiacímkézésre vonatkozó 2025–2030-as munkatervben[5].

1.2. A gumiabroncsok címkézéséről szóló rendelet 2020. évi felülvizsgálata során végrehajtott főbb változtatások

A 2020. évi felülvizsgálat által bevezetett legfontosabb változások a következők voltak:

- a címke stílusának és formátumának összehangolása az ismertebb energiacímkével,
- a teljesítményosztályok számának hétről (A–G) ötre (A–E) csökkentése a gördülési ellenállás (energiahatékonyság) és a nedvestapadás (biztonság) tekintetében, mivel az ENSZ-EGB szigorúbb típusjóváhagyási követelményei megtiltották a címkén a legrosszabb teljesítményosztályokba tartozóként feltüntetett gumiabroncsok forgalomba hozatalát,
- annak előírása, hogy minden gumiabroncstípust nyilvántartásba kell venni az energiacímke-köteles termékek európai nyilvántartásában (EPREL)[6],
- a vásárlók gumiabroncscímkével kapcsolatos tudatosságának javítása a gumiabroncscímkének a vásárlók számára történő bemutatására vonatkozó követelmények szigorításával,
- a Bizottság felhatalmazása arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén bizonyos változtatásokat fogadjon el.

1.3. A jelentés hatálya

A TLR 15. cikke előírja a Bizottság számára, hogy végezze el a rendelet értékelését, és nyújtson be jelentést az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak és az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak. A jelentés célja annak értékelése, hogy „e rendelet, valamint az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok milyen eredményességgel tették lehetővé a végfelhasználók számára jobb teljesítményű gumiabroncsok választását, egyben számba veszi a [*rendeletnek, valamint az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusoknak*] az üzleti életre, az üzemanyag-fogyasztásra, a biztonságra, az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra, a fogyasztói tudatosságra és a piacfelügyeleti tevékenységekre gyakorolt hatásait. A jelentés felméri továbbá a gumiabroncscímkén feltüntetett információk független, harmadik fél általi kötelező ellenőrzésének költségeit és hasznát, a 661/2009/EK rendelet által biztosított tágabb keret tekintetében szerzett tapasztalatokat figyelembe véve”.

E jelentés a következő témákra összpontosít:

- fogyasztói tudatosság, megértés és használat,
- a piaci folyamatok alakulása,

---

5 COM(2025) 187 final.

6 https://eprel.ec.europa.eu/.

- felhatalmazáson alapuló jogi aktusok,
- piacfelügyelet és végrehajtás,
- harmadik fél általi ellenőrzés és tesztelés,
- a vizsgálóberendezések összehangolása,
- a végrehajtás részeként azonosított problémák.

Egyes szempontok elemzésére az energiahatékony termékekre vonatkozó jogszabályok egyszerűsítéséről szóló, e jelentéssel és a jelentés alapjául szolgáló elemzéssel párhuzamosan elfogadott omnibusz javaslatot kísérő hatásvizsgálat keretében kerül sor. A Bizottság e jelentéssel párhuzamosan külön jelentést fogad el az energiacímkézés keretének meghatározásáról szóló rendelet ((EU) 2017/1369 rendelet) végrehajtásáról.

1.4. Az elemzés alapja

E jelentés több adat- és bemeneti forrásra épül, többek között a következőkre:

- a fogyasztók, valamint a gumiabroncs- és járműkereskedők körében végzett felmérés[7],
- a gumiabroncs nyilvántartásba vételére vonatkozó EPREL-adatok,
- az érdekelt felek és a hatóságok észrevételei, többek között különböző munkacsoportok munkáján keresztül, beleértve a gumiabroncsok címkézésével foglalkozó közigazgatási együttműködési csoportot[8] és a gumiabroncsok gördülési ellenállásának mérésével kapcsolatos laboratóriumi összehangolással foglalkozó szakértői csoportok[9],
- a piacfelügyeleti információs és kommunikációs rendszer (Information and Communication System for Market Surveillance – ICSMS)[10],
- egyéb nyilvánosan hozzáférhető elemzések és források.

2. AZ ÚJRATERVEZETT GUMIABRONCSCÍMKE

Egy 2018-as felülvizsgálati tanulmány[11] megállapította, hogy a gumiabroncscímke teljes potenciálját nem sikerült kiaknázni, mivel a végfelhasználók nem voltak tisztában a címke létezésével, és a piacfelügyeleti hatóságok nem alkalmazták megfelelően. A tanulmányból az is kiderült, hogy belső tényezők gátolták a címke sikerét, például a teljesítményosztályok félrevezető felosztása, a pontatlan és hiányos információk, valamint a bizalom hiánya azzal kapcsolatban, amit egyes válaszadók önbevallásnak tekintettek.

---

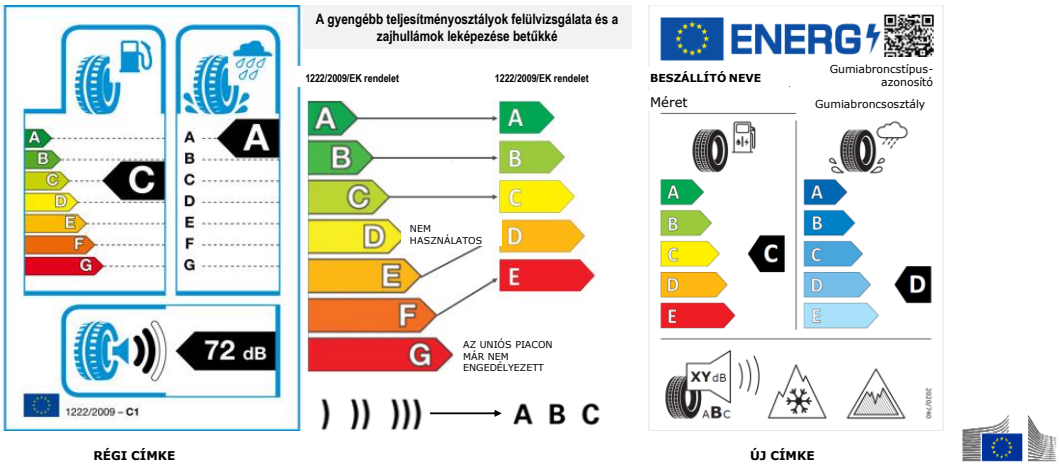
7 Study on consumer understanding of the EU tyre label applied since 1 May 2021 (Tanulmány a 2021. május 1-je óta alkalmazott uniós gumiabroncscímkék fogyasztók általi értelmezéséről).

8 A közigazgatási együttműködési csoportok listája.

9 https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=hu&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_hu.



1. ábra. Az eredeti gumiabroncscímke (2012) és a felülvizsgált (új) címke (2021) szemléltetése.

A gumiabroncsok címkézésére vonatkozó aktualizált jogszabályok 2021. május 1-je óta alkalmazandók. Az 1. ábra összehasonlítja az eredeti és a felülvizsgált címkét. Az új címke számos új elemet tartalmaz:

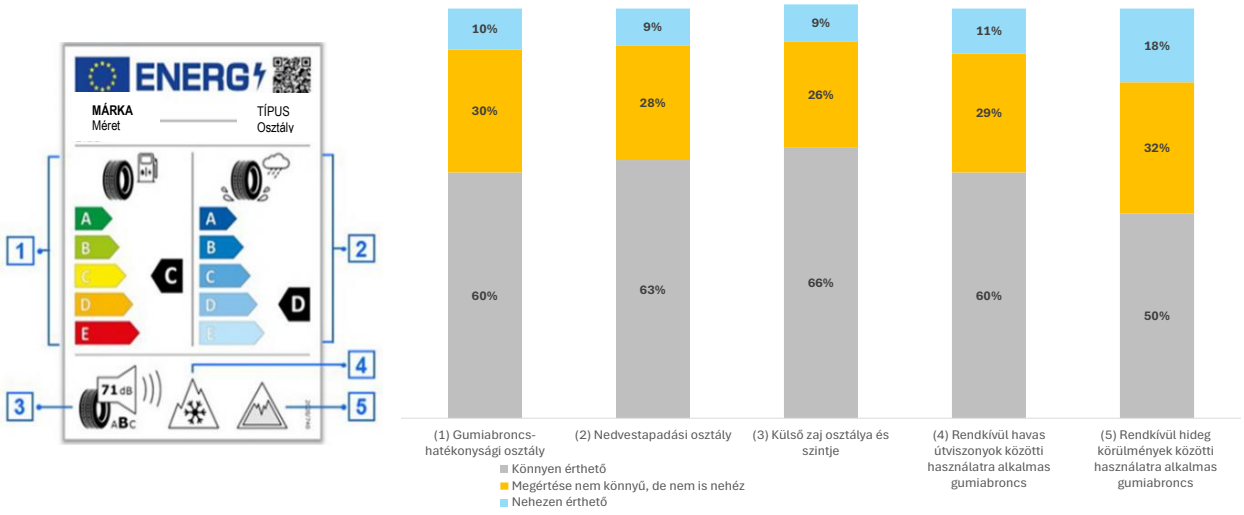
- Gördülési ellenállás. A legalacsonyabb osztályok a felülvizsgálatot követően D-re és E-re változtak. Ez a művelet megszüntette az üres D. osztályt a C1 és C2 gumiabroncsok esetében[12]. Minden gumiabroncstípus esetében ugyanazt az értéktartományt tartották meg.
- Nedvestapadás. A címkeosztályokat felülvizsgálták, az üres D. osztályt pedig törölték. A nedvestapadási skálán kék árnyalatú nyilakat helyeztek el (a vízre utalva), hogy megkülönböztessék a biztonsági szempontokat az energiával kapcsolatos szempontoktól.
- Külső gördülési zaj. Az osztály jelzését betűskála segítségével hozzáigazították más energiacímkékhez. A zajszintet decibelben fejezték ki (a többi címkézett termékhez hasonlóan), és megtartottak egy hanghullámokat tartalmazó piktogramot.
- A szöveg két új piktogrammal egészült ki a rendkívül havas és rendkívül jeges útviszonyok közötti használatra típusjóváhagyást kapott gumiabroncsok esetében[13].

3. FOGYASZTÓI TUDATOSSÁG A GUMIABRONCSCÍMKE KAPCSÁN, A CÍMKE HASZNÁLATA ÉS MEGÉRTÉSE

A fogyasztók körében végzett felmérés során megvizsgálták, hogy a fogyasztók mennyire értik a gumiabroncscímkét. A főbb megállapításokat az alábbiakban foglaljuk össze:

12 A C3 gumiabroncsok esetében nem állapítottak meg üres osztályt, mivel egyébként sem volt kötelező címkét elhelyezni rajtuk.

13 A hó- és jégtapadás tekintetében nincs megadva osztályjogosítás, mivel a vizsgálati módszer (fékezés a havas vagy jeges úton) nem ad kellően pontos és megismételhető eredményeket.



2. ábra. A fogyasztók saját bevallásuk szerint értik a gumiabroncscímke elemeit (alapérték = valamennyi válaszadó [n = 4 590]).

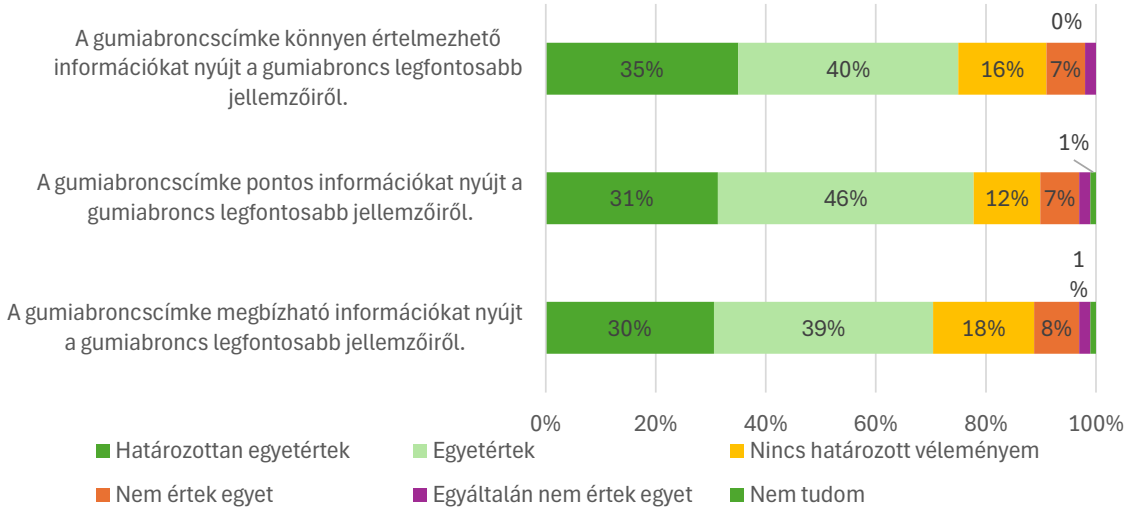
Amint azt a 2. ábra mutatja, a legtöbb **fogyasztó** számára a gumiabroncscímke könnyen érthető. Csupán 9–18 %-uk számolt be értelmezési nehézségekről bármely konkrét címkeelemmel kapcsolatban. Nagy többségük az összes jelenlegi címkeelemet relevánsnak tartja, különösen a nedvestapadást (94 %). A többség (78 %) úgy vélte, hogy a címkén szereplő információk mennyisége megfelelő. A címkén jelenleg nem szereplő egyéb paramétereket – például a futásteljesítményt – ugyanolyan relevánsnak vagy relevánsabbnak minősítették. A zaj és a mikroműanyag-kibocsátás kevésbé számított fontos szempontnak, vagy nem befolyásolta a fogyasztók választását[14].

A felmérés megerősítette egy 2019-es tanulmány[15] eredményeit, és megállapította, hogy a címke érdemi szerepet játszott a címkét ellenőrző fogyasztók és hivatásos vásárlók eligazításában. A két csoport mintegy 80 %-a nyilatkozott úgy, hogy a címke segíti őket a hatékonyabb vagy biztonságosabb gumiabroncsok kiválasztásában.

A **gumiabroncs-kereskedők és -forgalmazók** ismerik a címkét, és általában pozitívan ítélik meg. Ez nem jelent következetesen proaktív felhasználást az értékesítés során. A megkérdezett eladók fele azt állítja, hogy csak akkor beszélnek a címkéről, ha a fogyasztó ösztönzi őket erre. Minden hatodik eladó arra buzdítja a vásárlókat, hogy ne hagyatkozzanak a címkére, rámutatva, hogy az csupán önbevalláson alapul; ajánlásaikat ehelyett a haszonkulcsokra, az árengedményekre, az ösztönzőkre, a készletek rendelkezésre állására vagy a vásárlók költségvetésére alapozzák.

[14] Ez nem meglepő, és megerősíti, hogy a vásárlási döntést olyan szempontok befolyásolják, amelyek pénzmegtakarítást vagy fokozott biztonságot jelenthetnek.

[15] Study assessing consumer understanding of tyre labels (Tanulmány a gumiabroncscímkék fogyasztók általi megértésének értékeléséről), https://data.europa.eu/doi/10.2833/210444.



3. ábra. A gumiabroncs-kereskedők és -forgalmazók véleménye a gumiabroncscímkéről (alapérték = valamennyi válaszadó [n = 201]).

A **gépjármű-kereskedők** mintegy fele nem tartja különösebben fontosnak, hogy a gépjármű-vásárlási ajánlatokban valamennyi rendelkezésre álló lehetőségre vonatkozóan feltüntessék a gumiabroncscímkéket, egyrészt mert az értékesítés időpontjában alacsony volt a vásárlói érdeklődés, másrészt mert a vásárlónak nincs választási lehetősége[16]. Következésképpen ezek a kereskedők úgy vélik, hogy a jelenlegi követelmények aránytalanul nagy terhet jelentenek, és azt javasolják, hogy a vásárlási ajánlatokban engedélyezzék a címke kisebb vagy egyszerűsített változatának használatát[17].

Az EPREL honlapját az azt ismerő fogyasztók, hivatásos vásárlók, kereskedők és forgalmazók értékes kiegészítő információforrásként ismerik el, bár a tényleges használat korlátozottnak tűnik. Az adatbázisból azonban jelenleg hiányoznak bizonyos fontos paraméterekre vonatkozó információk[18]. Bizonyos kereskedők megjegyezték, hogy az EPREL megkönnyíti a munkájukat, mivel az információk tekintetében csökkenti a beszállítóktól való függőségüket. Egyes kereskedők olyan API-kat építettek be, amelyek weboldalaikat közvetlenül az EPREL-hez kapcsolják, lehetővé téve a gumiabroncscímkék és a termékismertető adatlapok automatikus megjelenítését a megfelelő nyelven.

4. A PIACI FOLYAMATOK ALAKULÁSA

A technológiai fejlődésnek köszönhetően egyidejűleg sikerült javulást elérni a gördülési ellenállás és a nedvestapadás tekintetében, míg az ENSZ-EGB párhuzamos jogszabályai betiltották azokat a gumiabroncsokat, amelyek az F, illetve a G gördülési ellenállási osztályba tartoztak volna. Ez a tendencia folytatódik, és különösen a C1 osztályú gumiabroncsok esetében az ENSZ-EGB követelményei a jövőben nem fogják lehetővé tenni az E és a D osztályú új gumiabroncsok forgalomba hozatalát. Következésképpen a

16 A luxusautók és a diplomáciai értékesítés kivételével a személygépkocsira szerelt gumiabroncsok a jármű gyári összeszerelésekor rendelkezésre álló gumiabroncstételtől függenek. Egyes személygépkocsi-kiskereskedők – lehetőség szerint, és kivételes gesztust téve a vásárló felé – hajlandók lehetnek kicserélni a kerekeket.

17 Például csak egy osztályt jelölő nyíllal történő jelzés.

18 Például jelenleg a C1 osztályú gumiabroncsok esetében nem kötelező feltüntetni, hogy a nyilvántartásba vett gumiabroncsok közül melyiket gyártották a jármű eredetiberendezés-gyártójának előírásai szerint, illetve a C3 osztályú gumiabroncsok esetében, hogy melyek tartoznak a hajtott, kormányzott vagy szabadon futó tengelyhez, illetve melyek használhatók városi vagy távolsági közlekedésre stb.

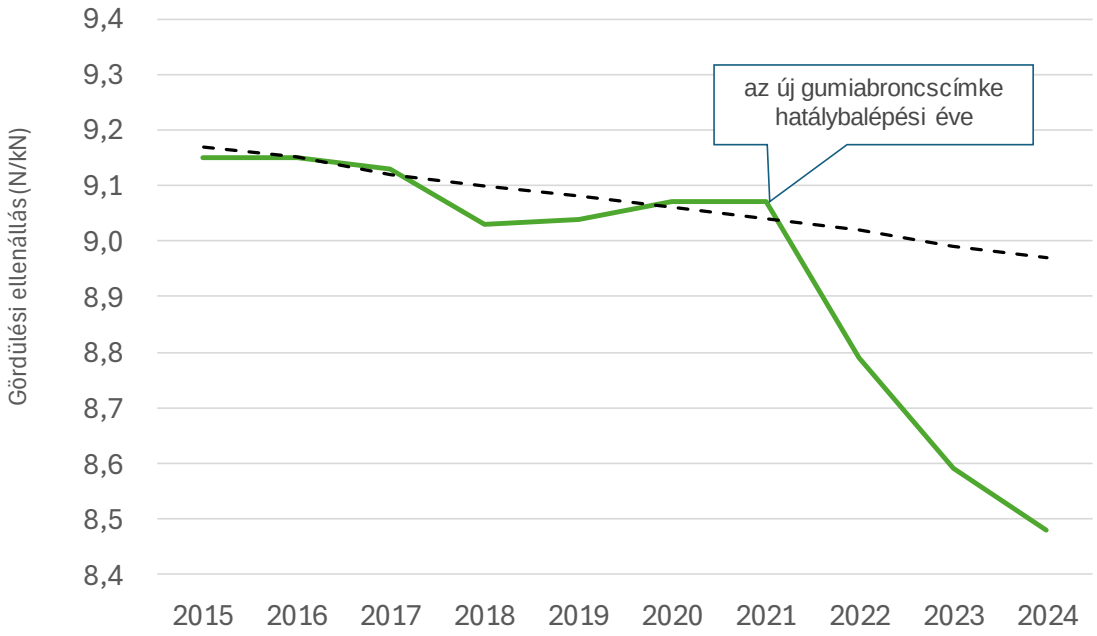
jelenlegi skála kevésbé differenciálja a vásárlási döntéseket, és kevésbé ösztönzi a gyártókat az innovációra. Hasonlóképpen, a zaj tekintetében valamennyi gumiabroncs már a rendelet hatálybalépése előtt is az A és a B osztályba tartozott.

A TLR előírja a beszállítók számára, hogy a gumiabroncsokat forgalomba hozataluk előtt vetessék nyilvántartásba az EPREL-ben. 2025-re az EPREL közel 230 000 gumiabroncstípust sorolt fel: ezek 81 %-a a C1, 10 %-uk a C2 és 9 %-uk a C3 osztályba sorolható. Az e nyilvántartásba vételekhez kapcsolódó paramétereket az alábbiakban ismertetjük.

4.1. C1 osztályú gumiabroncsok

4.1.1. Gördülési ellenállás

A 2. ábra a C1 osztályú gumiabroncsok becsült átlagos gördülési ellenállását mutatja a címkeosztályok és a forgalomba hozatal időpontja alapján[19]. A szaggatott vonal az EPREL-ben 2015 és 2021 között nyilvántartásba vett modelleken alapuló, 2024-re extrapolált beavatkozás nélküli forgatókönyvet mutatja, amely szerény előrelépést mutat a forgalomba hozott új gumiabroncstípusok tekintetében.



4. ábra. A C1 osztályú gumiabroncsok gördülési ellenállása.

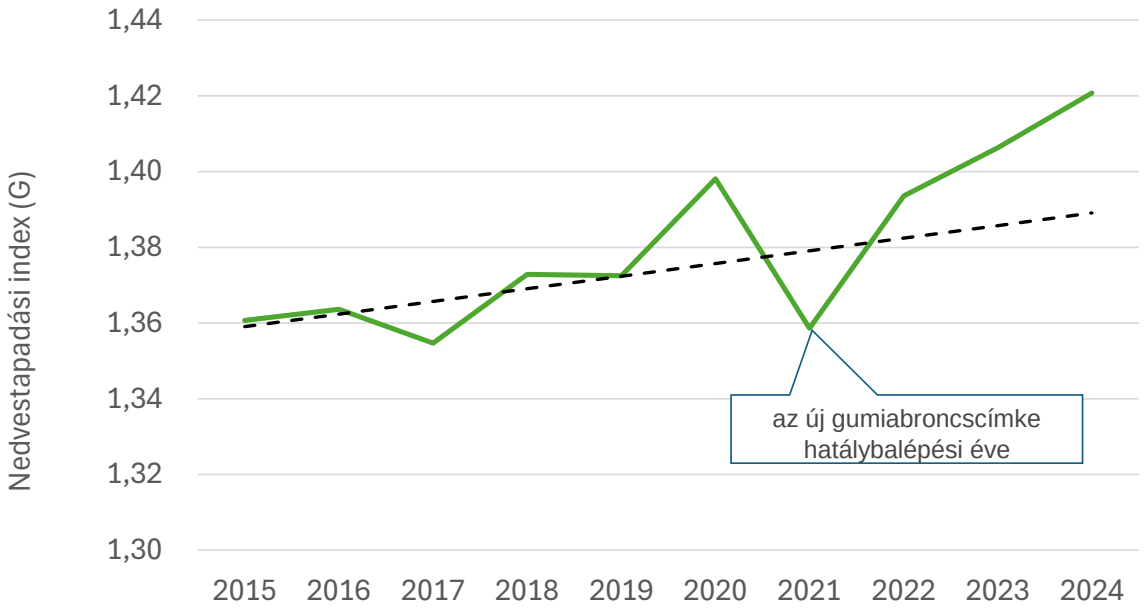
Úgy tűnik, hogy a 2021 óta forgalomba hozott új gumiabroncsok átlagos gördülési ellenállása jelentősen javult[20]. A becslések szerint 2021 óta 5,1 %-kal csökkent a C1 osztályú gumiabroncsok gördülési ellenállása a beavatkozás nélküli forgatókönyvhöz képest.

[19] Az összes többi termékcímkézési rendelettől eltérően a TLR a gördülési ellenállás és a nedvestapadás osztályát meghatározó paraméter tényleges értékét nem követeli meg, hanem csak a zajét.

[20] A középső címkeosztály súlyozott százalékos értékeit használják, mivel a rendelet nem írja elő a beszállítók számára, hogy a gördülési ellenállási együtthatót is tüntessék fel az EPREL-ben, csupán az ahhoz tartozó osztályt.

4.1.2. Nedvestapadás

Az 5. ábra a C1 osztályú gumiabroncsok becsült átlagos nedvestapadását szemlélteti. Bár kevésbé kifejezett mértékben, úgy tűnik, hogy a nedvestapadási teljesítmény is javult a 2021 után forgalomba hozott gumiabroncsok beavatkozás nélküli forgatókönyvéhez képest[21].



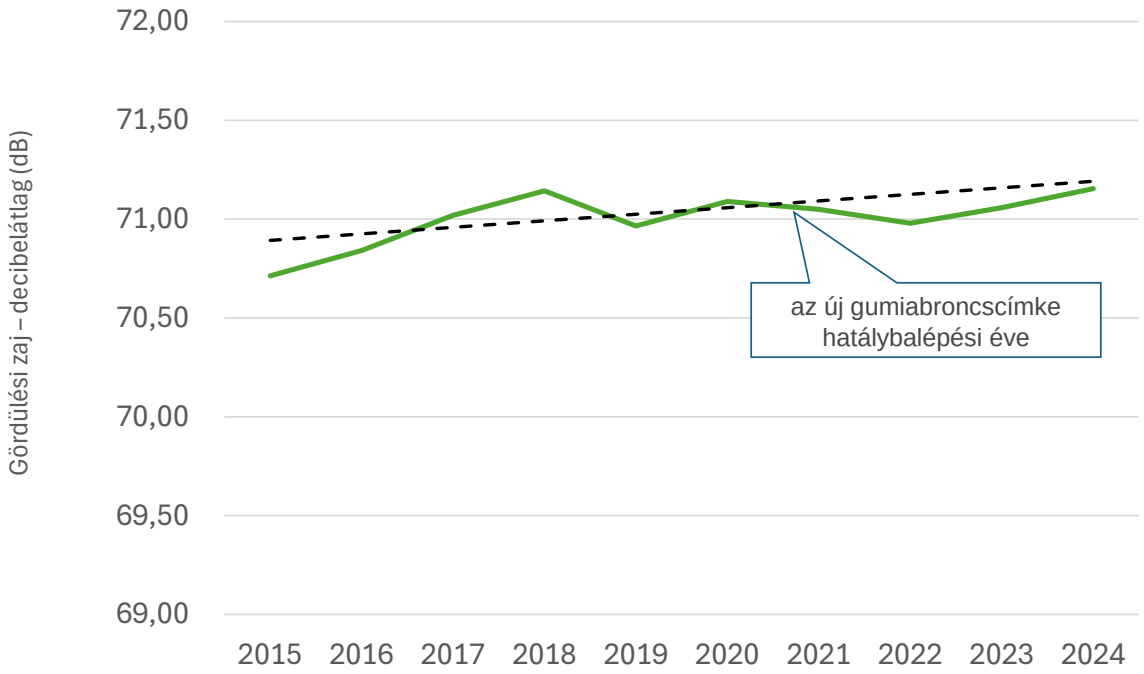
5. ábra. C1 osztályú gumiabroncs nedvestapadása.

Becslések szerint a nedvestapadási teljesítmény körülbelül 2,4 %-kal javult a beavatkozás nélküli forgatókönyvhöz képest. Ez nedves úton rövidebb féktávolságokban nyilvánul meg.

4.1.3. Külső gördülési zaj

A 6. ábra a becsült átlagos külső zajt szemlélteti a megadott érték alapján. A zajszint csak 2018-ig nőtt kismértékben, ami valószínűleg a nedvestapadás (jelentős) javulásával járó kompromisszumnak, valamint az új személygépkocsi-modelleknél használt nagyobb profilarányú gumiabroncsok felé mutató tendenciának köszönhető. A beavatkozás nélküli forgatókönyvtől nem érzékelhető eltérés.

[21] A középső címkeosztály súlyozott százalékos értékei alapján, mivel a beszállítóknak nem kell megadniuk a nedvestapadási indexet az EPREL-ben, csupán az ahhoz kapcsolódó osztályt.



6. ábra. C1 osztályú gumiabroncs külső gördülési zaja.

4.2. C2 és C3 osztályú gumiabroncsok

A C1 osztályú gumiabroncsok esetében megfigyelt tendenciákhoz hasonló tendenciákat állapítottak meg a C2 és a C3 osztályú gumiabroncsok esetében is. A C3 osztályú gumiabroncsok esetében a gördülési ellenállás körülbelül 7,3 %-os javulását állapították meg a beavatkozás nélküli forgatókönyvhöz képest. Más tényezők is hozzájárulhattak az EPREL-adatok által jelzett előrelépéshez. A biztonságra helyezett nagyobb hangsúly és a közutakon közlekedő elektromos járművek nagyobb aránya előmozdíthatta a gördülési ellenállás javulását[22].

Noha a gördülési ellenállás, a nedvestapadás és a zaj egymással összefüggő paraméterek, mindhárom tényező egyszerre javítható. 2025-ben több gyártó mindhárom paraméter tekintetében A osztályú gumiabroncsokat kínált.

[22] Tehergépjárművek esetében a járműállomány szén-dioxid-kibocsátásának kiszámítására szolgáló, az EURO IV. jogszabály szerinti képlet tartalmazza az eredeti gumiabroncsok gördülési ellenállási együtthatóját (dízelüzemű tehergépjárművek esetében a gumiabroncsok gördülési ellenállása az energiafelhasználás 30–40 %-át teszi ki). Az elektromos tehergépjárművek esetében ez az arány magasabb a villanymotorok nagy hatékonysága miatt, így a figyelem továbbra is az energiahatékonyságra irányul.

Az új modellek aránya: 5–10 % > 10 %

C1 2015		Gördülési ellenállás						
		A	B	C	D	E		
Nedvestapadás	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 %	
	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		Gördülési ellenállás						
		A	B	C	D	E		
Nedvestapadás	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		Gördülési ellenállás						
		A	B	C	D	E		
Nedvestapadás	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 %		

7. ábra. A C1 osztályú gumiabroncsok gördülési ellenállásának és nedvestapadásának alakulása.

A 7. ábra bemutatja, hogyan alakult a gördülési ellenállás és a nedvestapadás az elmúlt évtizedben. A táblázatok a 2015., 2020. és 2024. évi gumiabroncsmodellek relatív arányát mutatják a paraméterek minden kombinációjában.

Ebben az időszakban a forgalomba hozott modellek a bal felső sarok felé mozdulnak el, ezzel egyidejűleg javítva a gördülési ellenállást és a nedvestapadást. A legnagyobb szegmens a 2015-ös és 2020-as D osztályról (gördülési ellenállás) és C osztályról (nedvestapadás) 2024-re rendre C, illetve B osztályra változik.

5. FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ JOGI AKTUSOK

A TLR 13. cikke felhatalmazást ad a Bizottságnak arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az alábbiak céljából:

- új tájékoztatási követelmények bevezetése az újrafutózott gumi légabroncsokra vonatkozóan,
- paraméterek vagy tájékoztatási követelmények feltüntetése a gumiabroncskopásra és a futásteljesítményre vonatkozóan,
- más szempontok hozzáigazítása a technológiai fejlődéshez.

5.1. Újrafutózott gumi légabroncsok

Az újrafutózott gumi légabroncsok olyan kopott gumiabroncsok, amelyeket a kopott futófelületet helyettesítő új futófelülettel újragyártanak annak érdekében, hogy második vagy akár harmadik élettartamot biztosítsanak számukra. Az újrafutózás a felhasznált anyagok és energia, valamint a kapcsolódó ÜHG-kibocsátás közel kétharmadának csökkenését eredményezi. 2022-ben három ágazati szervezet, az ETRMA, az ETRTO és a BIPAVER javaslatot nyújtott be a Bizottsághoz[23] az újrafutózott C3 osztályú gumi légabroncsok címkézésére vonatkozóan. A Bizottság előzetes technikai tanulmányt készített, és megkezdte a javaslat elemzési alapjának előkészítését. Konzultációra került sor az érdekelt felekkel, és a munka folyamatban van.

5.2. Kopás és futásteljesítmény

A 3. fejezetben említettek szerint és a több országban végzett két fogyasztói felmérés eredményeként a gumiabroncsok potenciális hasznos élettartamát (vagy „futásteljesítményének”) jelző mutató fokozná a fogyasztók érdeklődését a gumiabroncscímke iránt: a gördülési ellenállással együtt a gazdasági megtakarítások mutatójáról van szó, amely potenciálisan kompenzálja a cseregumiabroncsok magasabb előzetes beszerzési költségét. A gumiabroncskopás és a futásteljesítmény mérésére a közelmúltig nem állt rendelkezésre megfelelő vizsgálati módszer, ezért a Bizottság nem tudott lépéseket tenni a tájékoztatási követelmények bevezetése érdekében (a 13. cikk (3) bekezdése alapján).

A C1, C2, illetve C3 osztályú gumiabroncsok kopásvizsgálati módszereinek meghatározására irányuló munka az ENSZ-EGB gumiabroncskopással foglalkozó külön munkacsoportjában (TA-TF) folyamatban van[24]. A C1 osztályú gumiabroncsok esetében

[23] Ugyanazt a módszert alkalmaznák, mint az új gumiabroncsok esetében.

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

az ENSZ-EGB kopásvizsgálata[25] két módszert foglal magában: a közúti járművekből álló konvojra vonatkozó módszert – amelyet korlátozott időjárási és éghajlati körülmények között végeznek – valamint a beltéri dobos módszert[26]. Az előbbi vizsgálat 8 000 km-re terjed ki a nyílt közutakon[27]. A C2, illetve C3 osztályú gumiabroncsokkal kapcsolatos munka folyamatban van, és következtetések 2027-re várhatók a C2, később pedig a C3 osztályú gumiabroncsok esetében.

A Bizottság sürgette a TA-TF-et, hogy dolgozzon ki a gumiabroncskopáshoz kapcsolódó mérőszámot a futásteljesítmény-potenciál értékelésére[28], mivel a tevékenység eddig kizárólag a kopási minimumkövetelmények meghatározására összpontosított. Időközben az Euro 7 rendelet küszöbértéket állapított meg a C1 osztályú gumiabroncsokra vonatkozóan.

1. táblázat. Az Euro 7 szerinti kötelező kopási küszöbértékek ütemterve ((EU) 2024/1257 rendelet).

Alkalmazandó követelmény	C1 osztályú gumiabroncsok	C2 osztályú gumiabroncsok	C3 osztályú gumiabroncsok
Új gumiabroncsmodellek a következő dátumoktól:	2028. július 1.	2030. április 1.	2032. április 1.
Az összes gumiabroncsmodell a következő dátumoktól:	2030. július 1.	2032. április 1.	2034. április 1.
Nem megfelelő modellek a piacon a következő dátumokig:	2032. június 30.	2034. március 31.	2036. március 31.

5.3. Egyéb szempontok

Az újrafutózott gumi légabroncsok címkézéséhez a TLR több mellékletének módosítására lenne szükség. Emellett a TLR bizonyos szempontok (beágyazott címkék, nyilvános paraméterek, megfelelési dokumentáció) tekintetében nem elég egyértelmű, illetve nem tartalmaz részletes követelményeket. Ez bizonytalanságot okoz mind a beszállítók, mind a gumiabroncs- és járműkereskedők számára, és megnehezíti a megfelelést[29]. A legtöbb

[25] GRBP 83, (29. munkacsoport/GRBP) Zajjal és gumiabroncsokkal foglalkozó munkacsoport (83. ülés) | ENSZ-EGB, a Járműelőírások Harmonizálása Világfórum kisegítő testülete.

[26] A gördülési ellenállás mérésére használt vizsgálatokhoz hasonló gyorsabb, megismételhetőbb és kevésbé szennyező beltéri módszer hónapokat takarít meg az új gumiabroncstípusokat bevezető gumiabroncsgyártók számára.

[27] Arány: 25 % városi forgalomban, 25 % regionális utakon és 35 % autópályán, három hőmérsékleti szinten, 5 °C és 25 °C között. A konvojalapú vizsgálat megismételhetőségi és megfizethetőségi kihívásokat jelent a piacfelügyeleti hatóságok számára.

[28] A 117. sz. ENSZ-EGB-előírás úgy módosul, hogy magában foglalja a kopási küszöbértékeket. A kopásszintekre és a futófelület-veszteségre vonatkozó adatok így a típusjóváhagyási dokumentáció részévé válnak. Ha a gumiabroncsgyártóknak a kopásvizsgálati eredményekre vonatkozó típusjóváhagyási dokumentáción keresztül tett nyilatkozata a futófelület mélységének csökkenésére is kiterjedne, a futásteljesítmény besorolása megvalósíthatóvá válhatna.

[29] A gumiabroncs-katalógusokban – ahol minden oldalon körülbelül 20 sorban ismertetik az egyes gumiabroncsokat – vagy a járműajánlatokban – ahol a gumiabroncs-címkék tízszer annyi helyet foglalnak el, mint a jármű leírása és felszereltsége – nem áll rendelkezésre kis méretű címke. Az EPREL-

problémát megoldaná az energiafogyasztást befolyásoló termékek címkézésére vonatkozó jogszabályokkal való összehangolás.

6. PIACFELÜGYELET ÉS VÉGREHAJTÁS

A 765/2008/EK rendelet[30] meghatározza a nemzeti piacfelügyeleti hatóságok által a gumiabroncsok címkézése és a határokon átnyúló piacfelügyelet tekintetében végzett megfelelőség-ellenőrzési eljárást. A piacfelügyeletről és a termékek megfelelőségéről szóló (EU) 2019/1020 rendelet[31] módosította a 765/2008/EK rendeletet, kiterjesztve annak hatályát, és összehangolva a vizsgálóhelyekre vonatkozó fogalommeghatározásokat és akkreditációs szabályokat.

Emellett a TLR bizonyos kötelezettségeket ró a beszállítókra (gyártókra, importőrökre és meghatalmazott képviselőkre), valamint a kereskedőkre vagy forgalmazókra, beleértve a piacfelügyeleti hatóságokkal való együttműködésre és meg nem felelés esetén azonnali intézkedések meghozatalára vonatkozó kötelezettséget. Az internetes tárhelyszolgáltatókra külön követelmények vonatkoznak.

A gumiabroncsok összetett, biztonsági szempontból kritikus termékek. A gumiabroncsok minőségének és megfelelőségének értékeléséhez speciális készségekre és szakértelemre van szükség. A teljesítmény ellenőrzéséhez a piacfelügyeleti hatóságoknak speciális, költséges berendezésekre és célzott vizsgálati területekre vagy tesztpályákra van szükségük.

A piacfelügyeleti hatóságok a legtöbb teljesítmény- és megfelelőségi vizsgálatot jelenleg készülékeken (hűtőgépeken, mosógépeken, izzókon) végzik, és közülük csak nagyon kevesen rendelkeznek speciális szakértelemmel és tapasztalattal a gumiabroncsokkal kapcsolatban. Számos országban kevés emberi és pénzügyi erőforrást különítettek el a megfelelés ellenőrzésére, így a legtöbb ország csak a formai szempontok ellenőrzését végzi el. Ezenkívül a tagállamok mintegy felében a címkézési és típusjóváhagyási hatáskörök megoszlanak a különböző hatóságok között, és kevés vagy semmilyen koordináció nincs közöttük, annak ellenére, hogy az alkalmazott vizsgálati berendezések és eljárások azonosak.

Több tagállam is végez ellenőrzéseket, és ezek magas meg nem felelési arányt mutatnak. Írország 36 gumiabroncsmodellre kapott eredményeket jelentett be az ICSMS-ben[32]; megállapította, hogy 2024-ben csak 33 %-uk, 2025-ben pedig 51 %-uk felelt meg a követelményeknek. Németország 60 vizsgált gumiabroncsmodell eredményeiről számolt be; megállapította, hogy 2023-ban 37 %-uk, 2024-ben pedig 58 %-uk felelt meg a követelményeknek. A nemzeti piacfelügyeleti hatóságok általában kockázatalapú megközelítést alkalmazva végzik a piacfelügyeletet, ami azt jelenti, hogy a feltárt meg nem felelési arányok nem feltétlenül reprezentatívak a piaci átlagokra nézve. A JRC által végzett vizsgálatokból származó adatok azonban szintén nagyon magas meg nem felelési számokat mutatnak. Ami az uniós piacra belépő gumiabroncsokat illeti, az EU külső

ben az azonos méretű gumiabroncsok megkülönböztetéséhez szükséges paraméterek feltüntetésének hiánya akadályozza a taxonómia vagy bármely DNSH-kritérium alkalmazását.

30 A termékek forgalmazása tekintetében az akkreditálás és piacfelügyelet előírásainak megállapításáról szóló 765/2008/EK rendelet.

31 A piacfelügyeletről és a termékek megfelelőségéről szóló (EU) 2019/1020 rendelet.

32 Piacfelügyeleti információs és kommunikációs rendszer.

határain végzett vámellenőrzések továbbra is korlátozottak, és ennek megfelelően a feltárt meg nem felelési esetek száma alacsony.

A TLR értelmében a tagállamok kötelesek szabályokat megállapítani a hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókra vonatkozóan, valamint végrehajtási mechanizmusokat létrehozni a rendelet megsértésének esetére, és ezekről a szabályokról 2021. május 1-jéig értesíteniük kell a Bizottságot. A bejelentett szankciók jegyzékét közzétették az energiahatékony termékek portálján[33].

6.1. Típusjóváhagyás és gumiabroncs-címkézés

A típusjóváhagyást nem minden gumiabroncsmodellen végzik el, hanem csak a „gumiabroncscsalád” szintjén és a „legrosszabb esetet” feltételező forgatókönyv alkalmazásával, minden egyes szabályozott paraméterre vonatkozóan. Például a gördülési ellenállás tekintetében az azonos futófelület-mintázatú, de eltérő profilarányú gumiabroncsok közül a legalacsonyabb terhelési indexű és a legnagyobb profilarányú gumiabroncs tekinthető a legkedvezőtlenebb esethez tartozó reprezentatív gumiabroncsnak. Ez azt jelenti, hogy az azonos családba tartozó és azonos futófelület-kialakítású 10 vagy 20 gumiabroncs közül csak az egyiket vizsgálják a gördülési ellenállás, egy másikat a nedvestapadás és esetleg egy harmadikat a zaj tekintetében.

A gumiabroncs-címkézés esetében a gumiabroncscsalád minden tagját elvben ugyanazon vizsgálati módszerrel vizsgálják.

Ez azt jelenti, hogy a címkén feltüntetett osztály megfelelőség-ellenőrzése és igazolása – hacsak nincs feltüntetve a legrosszabb eset – az adott gumiabroncson speciális vizsgálatot igényel, és nem támaszkodhat az egész családra vonatkozó típusjóváhagyás vizsgálati eredményeire.

6.2. A piacfelügyeleti hatóságoknak nyújtott uniós támogatás

Az Energy Efficiency Compliant Products 4 (EEPLIANT4) egy, az EU által társfinanszírozott összehangolt fellépés a LIFE program keretében, amely az EU környezetvédelmi és éghajlat-politikai fellépéseinek finanszírozási eszköze. Az EEPLIANT4 magában foglal egy gumiabroncs-munkacsomagot, amelynek keretében elvégzik a TLR-nek való megfelelés ellenőrzését. Csupán négy piacfelügyeleti hatóság vesz részt: Ciprus, Észtország, Hollandia és Portugália hatósága, a PROSAFE koordinálásával[34].

Projekt	Program	Futamidő	Uniós hozzájárulás
MSTyr15	Az Európai Bizottság „Horizont 2020” programja	2016–2019	1 854 673 EUR
EEPLIANT4	LIFE	2024–2029	7 999 999 EUR

3. táblázat. Uniós támogatás a gumiabroncsok címkézéséről szóló rendelet végrehajtásához és a kapcsolódó piacfelügyelethez

[33] https://energy-efficient-products.ec.europa.eu/national-measures-penalties-and-sanctions-tyres_en?prefLang=hu.

[34] https://prosafe.org/, a piacfelügyeleti hatóság koordinációs konzorciuma.

A Bizottság a piacfelügyeleti tevékenységeket is támogatja az alábbiak révén:

- félévente tartott találkozók és a piacfelügyeleti hatóságok támogatása a gumiabroncsok címkézésével foglalkozó közigazgatási együttműködési szakértői csoporton keresztül – piacfelügyeleti igazgatási együttműködés,
- a piacfelügyeleti rendelet szerinti európai termékmegfelelőségi hálózat,
- az EPREL és az ICSMS integrációja,
- az ICSMS „védzáradékot” tartalmaz, amely lehetővé teszi a piacfelügyeleti hatóságok számára a kockázatot jelentő termékekre vonatkozó információk megosztását.

A piacfelügyeleti rendelet 34. cikkének (4) bekezdése kötelezi a tagállamokat, hogy tegyenek jelentést a megfelelés részletes ellenőrzéséről. 2025 őszéig az ICSMS adatbázisa 230 részletes TLR-ellenőrzést sorolt fel. A 8. ábra tagállamonkénti bontásban mutatja be az eredményeket. A táblázatban nem szereplő tagállamok nem jelentettek semmilyen ellenőrzést az ICSMS-ben.

A bejelentett TLR-ellenőrzések során 5 esetben találtak súlyos, 16 esetben pedig magas kockázatot jelentő gumiabroncsokat. A korrekciós intézkedések közé tartoztak a figyelmeztetések (14), a modell forgalomból való kivonására vonatkozó utasítások (2) és a tilalmak (2). Az egyéb intézkedések között szerepeltek az EPREL-ben végrehajtott módosítások (1) és a címke módosítása (1). A korrekciós intézkedést gyakran nem jelentik be.

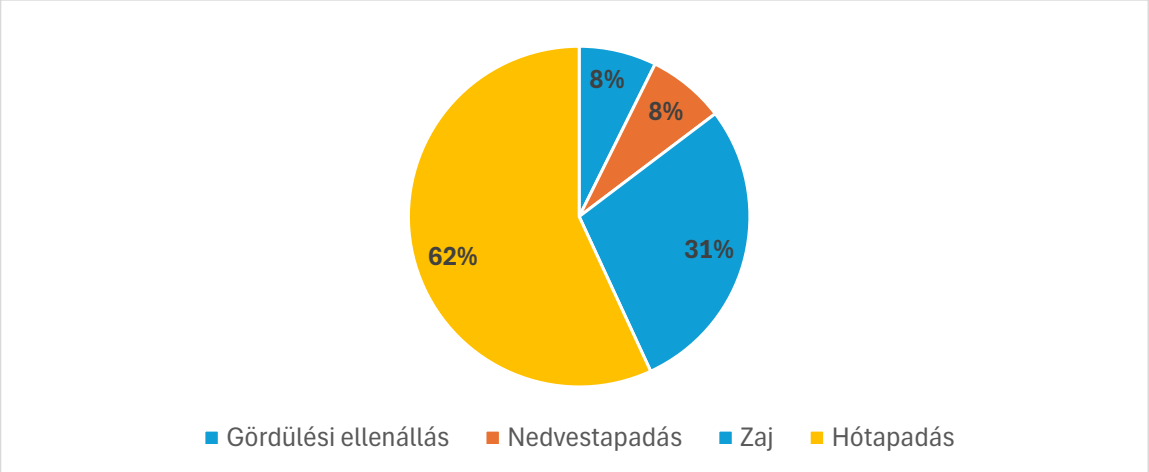
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Spanyolország				30 %	84 %	68 %
Németország		90 %	93 %	37 %	58 %	
Írország					33 %	51 %
Luxemburg					100 %	
Horvátország					100 %	
Európai Unió					50 %	
Portugália			0 %	100 %	0 %	
Dánia						0 %

0% - 10%
10% - 20%
20% - 30%
30% - 40%
40% - 50%
50% - 60%
60% - 70%
70% - 80%
80% - 90%
90% - 100%

8. ábra. A TLR-nek való megfelelőségvizsgálatok áttekintése, ICSMS. Az „Európai Unió”: a Bizottság Közös Kutatóközpontjának (JRC) jelentéseire utal. A magas százalékarány (zöld árnyékolással) azt jelenti, hogy a modelleket megfelelőnek találták.

6.3. A Bizottság szerepe a piacfelügyeletben

A gumiabroncs-vizsgálat műszakilag megterhelő, és nem tűnik prioritásnak a tagállamok számára. Az EPREL-ben szereplő elégtelen megfelelési információk, a modellek nagy száma, a magas vizsgálati költségek (1 000–10 000 EUR egységenként), a szakértelem kiépítésének nehézsége, a laboratóriumi kapacitás hiánya, a tagállamok nemzeti szervei közötti eltérő felelősségmegosztás és a koordináció hiánya hozzájárul az elégtelen ellenőrzéshez, a magas meg nem felelési arányokhoz, valamint – adott esetben ezzel összefüggésben – a vásárlók és a forgalmazók bizalmatlanságához (lásd a felmérés megállapításait arról, hogy a gumiabroncscímkéket megbízhatatlannak tartják, mivel önbevalláson alapulnak). Az 1. ábra a JRC által a 2021–2024-es időszakban vizsgált gumiabroncsok meglepő meg nem felelési arányát mutatja.



9. ábra: A JRC 2021 és 2024 közötti időszakra vonatkozó meg nem felelési megállapításai (előadás a közigazgatási együttműködési csoport ülésén, 2025. április 1., Ispra).

Előnyös lenne a Bizottság nagyobb mértékű bevonása. 2020 óta folyamatban van egy ilyen járműbiztonsági stratégia végrehajtása. Noha a tagállamok központi szerepet játszanak, és felügyeleti vizsgálatokat végeznek, a Bizottság biztosítja az ellenőrzés második szintjét, és független vizsgálatokat végez. A Bizottság felhatalmazással rendelkezik arra[35], hogy tesztelje a járműveket és azok alkatrészeit, közigazgatási bírságokat szabjon ki közvetlenül a gyártókra, és uniós szintű visszahívásokat rendeljen el[36]. A gumiabroncsok típusjóváhagyása a Bizottság hatáskörébe tartozik, a címkézésük viszont nem. Jelenleg uniós szintű vizsgálati kampányokat szerveznek az uniós piacon értékesített gumiabroncsok megfelelőségének értékelésére, kiegészítve a nemzeti ellenőrzéseket és pótolva azokat a hiányosságokat, ahol a nemzeti kapacitások korlátozottak lehetnek[37]. A címkézésre is kiterjedő központosított, összehangolt megközelítés szinergiákat teremtene, és összeférhetetlenség nélkül garantálná a pártatlanságot[38]. Ezenkívül a címkézés megfelelőség-ellenőrzésének többletköltségei minimálisak lennének, mivel ugyanazokon a vizsgálatokon alapulnak, mint amelyeket a 117. sz. ENSZ EGB-előírás meghatároz.

7. HARMADIK FÉL ÁLTALI LEHETSÉGES ELLENŐRZÉS ÉS TESZTELÉS

A Bizottság arra törekedett, hogy felmérje a gumiabroncscímkén feltüntetett információk független, harmadik fél általi kötelező ellenőrzésének költségeit és hasznát, a 661/2009/EK rendelet által biztosított tágabb keret tekintetében szerzett tapasztalatokat figyelembe véve.

A harmadik fél általi ellenőrzés segíthet ellensúlyozni a piacfelügyeleti hatóságok költségvetési, laboratóriumi, személyzeti, koordinációs és szükséges készségbeli hiányosságait. Harmadik felek igénybevételével biztosítani lehetne a legkorszerűbb laboratóriumi berendezésekhez és a szakosodott személyzethez való hozzáférést. Már számos laboratórium gyűjtött tapasztalatot az (EU) 2019/2144 rendelet által biztosított tágabb típusjóváhagyási keret kapcsán, és már valamennyi TLR-vizsgálati tevékenység

[35] Az (EU) 2018/858 rendelet 9. cikke.

[36] A tevékenységről szóló jelentés a https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC130606 címen érhető el.

[37] A JRC által a gumiabroncsokkal kapcsolatban végzett tevékenységeket ismertető jelentés az alábbi linken érhető el: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC135546.

[38] Előfordulhat, hogy a nemzeti hatóságok vonakodnak kikényszeríteni a megfelelést/szankciókat a területükön letelepedett gyártókkal szemben.

elvégzésére akkreditációval rendelkeznek. A harmadik felek által felszámított tesztelési és tanúsítási díjak azonban jelentősek lehetnek. A táblázat a C1 osztályú gumiabroncsok TLR-paramétereinek a gumiabroncs-típusjóváhagyási jogszabályok alapján akkreditált laboratóriumokban történő vizsgálatára vonatkozó indikatív árakat mutatja.

4. táblázat. C1 osztályú gumiabroncs harmadik fél általi ellenőrzésének vizsgálati költségei (gumiabroncsonként)

Vizsgálati eljárás – C1 osztályú gumiabroncsok	**Minimális költség**	**Maximális költség**
117. számú EGB-előírás 3. melléklet – Zaj	1 100 EUR	2 000 EUR
117. számú EGB-előírás 5. melléklet – Nedvestapadás	950 EUR	1 500 EUR
117. számú EGB-előírás 6. melléklet (CR) – Gördülési ellenállás	650 EUR	1 250 EUR
117. számú EGB-előírás 7. melléklet (3PMSF) – Havas útviszonyok között nyújtott teljesítmény	3 200 EUR	5 500 EUR
A vizsgálati eljárás összköltsége:	**5 900 EUR**	**10 250 EUR**

Ezen magas harmadik fél általi ellenőrzési költségek csökkentésére két lehetőség kínálkozik.

i. Szúrópróbaszerű utólagos tesztelés, amelynek költségeit a közszféra fizeti. Ez csak akkor tűnik megvalósíthatónak, ha uniós szinten koordinálják.
ii. A beszállítók által végzett szisztematikus, kötelező előzetes ellenőrzés a címkén feltüntetett valamennyi paraméterértékre vonatkozóan, amennyiben azok meghaladják a típusbizonyítványokban dokumentált „legrosszabb esettel” egyenértékű osztályt[39]. Ez egyszerűen azon vizsgálati jelentések közzétételét jelentené, amelyeket a gyártóknak el kell végezniük ahhoz, hogy a típusbizonyítványokban dokumentált „legrosszabb esetnél” jobb osztályt igényeljenek, és amelyeket fel kell tölteni az EPREL-be.

8. A VIZSGÁLÓBERENDEZÉSEK ÖSSZEHANGOLÁSA

A gumiabroncs energiahatékonysági osztályának meghatározásához használt gördülési ellenállási együttható (RRC) mérése laboratóriumban, egy speciális berendezés segítségével történik. A nagyobb gyártók saját RRC-vizsgálatokat végeznek. Egyes független vizsgálati laboratóriumok saját berendezésekkel is rendelkeznek. A megismételhető és következetes mérések biztosítása érdekében a berendezések rendszeres kalibrálására vagy újbóli összehangolására van szükség. Egyes nem uniós országok központi szervekre támaszkodnak e kalibrálási szolgáltatás nyújtásához[40]. Ilyen uniós központi szerv nem létezik. Ehelyett a TLR V. mellékletében ismertetett „virtuális referencia-berendezést” és eljárást vezettek be. Kétévente 11 részt vevő laboratóriumból álló csoport erőforrás-igényes „round-robin” eljárást hajt végre berendezéseik

[39] A típusjóváhagyás a „termékcsalád” szintjén, míg a gumiabroncs-címkézés a gumiabroncstípus szintjén történik (a család minden tagja).

[40] Például az USA-ban, Koreában és Japánban.

összehangolása és referencia biztosítása érdekében[41].

A Bizottság kidolgozhatna egy alternatívát a különböző laboratóriumokból álló hálózat rendszeres és megterhelő kalibrálási eljárására azáltal, hogy egyetlen fizikai referencialaboratóriumot hozna létre, lehetőség szerint a gyártók számára világszerte szolgáltatást nyújtó független másodlaboratóriumokkal. Egy ilyen laboratórium költségeit a kalibrálási szolgáltatások díjaiból lehetne fedezni. Meg kell jegyezni, hogy az RRC-vizsgálathoz használt berendezések megegyeznek a típusjóváhagyáshoz használt berendezésekkel. Ugyanazon berendezések használata biztosítja, hogy a címkézési mérések jobban igazodjanak a típusjóváhagyási mérésekhez, és csökkenti a kettős vizsgálatokat.

9. A VÉGREHAJTÁS RÉSZEKÉNT AZONOSÍTOTT PROBLÉMÁK

A végrehajtás során azonosítottak néhány, a TLR-rel kapcsolatos problémát, amelyek többségét a TLR mellékleteinek módosításával kezelni lehetne. A legrelevánsabb problémákat és a lehetséges megoldásokat az alábbiakban ismertetjük.

9.1. Promóciós anyagok, katalógusok, járműajánlatok

A TLR nem részletezi a címkék katalógusokban, online üzletekben, promóciós anyagokban vagy járműajánlatokban való megjelenítésének formátumát, méretét és módozatait. Az egyetlen kikötés az, hogy a címkék mérete nem lehet kisebb 75 x 100 mm-nél. A részletesség hiánya egyrészt jogbizonytalansághoz, másrészt széles körű meg nem feleléshez vezetett. Az egyik gyakorlati megoldás, amelyet más, energiacímkéről szóló, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok külön mellékletben határoztak meg, az egyszerűsített, kis formátumú címke használatának lehetősége, amely az „osztályok skáláját feltüntető, osztályt jelölő nyíl” formáját ölti, esetleg az online oldalak „beágyazott megjelenítési mechanizmusával” kombinálva. A 10. ábra példával szolgál arra, hogy az ilyen jelzés hogyan használható a gumiabroncsok esetében.



10. ábra. Példák osztályt jelölő nyilakra a teljes címke megjelenítésének alternatívájaként (katalógusokban, jegyzékekben, papíralapú járműajánlatokban vagy az „online értékesítés során beágyazott címke mechanizmusához” társítva).

9.2. Nem megfelelő paraméterek az EPREL-ben a gumiabroncsok kiválasztásához

A TLR III. melléklete felsorolja az EPREL-be feltöltendő adatokat: a leírás nagyon általános, és nem említ néhány kulcsfontosságú paramétert, így a nyilvánosan hozzáférhető információk nem elegendőek a fontos valós felhasználási forgatókönyvekhez[42]. A hiányzó paraméterértékek többsége megadható az EPREL-ben, de csak önkéntes alapon. Ez korlátozza az EPREL használhatóságát a választási lehetőségek meghatározására, például

[41] A laboratóriumok listáját a 2012/C 86/03 bizottsági közlemény tartalmazza. Az aktualizálás 2026-ban esedékes.

[42] Például a tehergépjármű-abroncsok futófelületének kialakítása eltérő attól függően, hogy a gumiabroncsokat fel kell-e szerelni, például kormányzott, vontató- vagy szabadon futó tengelyre (a burkolat azonos, az általános teljesítmény viszont jelentősen eltérhet).

az árufuvarozási ágazat[43] flottakezelői által, vagy az eredeti berendezések kiválasztása céljából a járműgyártók által[44]. A vásárlási döntés szempontjából releváns valamennyi paraméter kötelező nyilvántartásba vétele lehetővé tenné a vásárlók számára az ilyen döntéseket, és a digitalizáció és az EPREL teljes körű kihasználása révén jobban ki lehetne használni a címkemegtakarítási lehetőségeket. Ezenkívül az uniós taxonómiai kritériumoknak megfelelő gumiabroncsok azonosítása nem intuitív. Ezt a helyzetet az adott célra szolgáló szűrő funkció orvosolhatja.

9.3. Nem áll rendelkezésre elegendő információ a megfelelőség-ellenőrzések elvégzéséhez

A TLR VI. melléklete felsorolja az EPREL megfelelési részére vonatkozó információkat. A jegyzék általános jellegű, és a gyakorlatban akadályozza a hatékony megfelelőség-ellenőrzést, különösen azokban az országokban, ahol a típusjóváhagyással és a gumiabroncsok címkézésével kapcsolatos felelősség elkülönül egymástól. Az EPREL-ben a gumiabroncsok címkézéséhez megadandó paraméterek formátumának az energiacímkézéshez használt formátummal való összehangolása kezelné ezt a problémát. Az egyértelműség hiánya eltérő értelmezésekhez is vezet, és jelentős terhet ró a piacfelügyeleti hatóságokra, amelyeknek a dokumentációt a beszállítótól kell kérniük ahelyett, hogy az EPREL-ben megkeresnék. Mivel a gumiabroncscsalád minden tagját elvben meg kell vizsgálni, kivéve, ha a címkén feltüntetett osztály a „legrosszabb esetnek” felel meg, a vizsgálati jelentések rendelkezésre állása lehetővé tenné a megfelelés-ellenőrzési tevékenység egyszerűsítését, csökkentve a költségeket és a tagállamokra nehezedő adminisztratív terheket.

9.4. Korlátozott elkülönítés a teljesítményosztályokban

A gumiabroncsok teljesítményére vonatkozó küszöbértékeket az ENSZ-EGB-előírások határozzák meg. Ezeket rendszeresen felülvizsgálják és aktualizálják. Az aktualizált követelmények általában először a határértékek hatálybalépését követően típusjóváhagyásban részesített új gumiabroncstípusokra, majd később a meglévő típusokra vonatkoznak.

A technológiai fejlődés lehetővé tette, hogy szigorúbb követelményeket határozzanak meg a típusjóváhagyási jogszabályokban, amelyek betiltották a legrosszabb osztályokba tartozó gumiabroncsok használatát. A TLR felülvizsgálata azonban nem foglalta magában az osztályok felülvizsgálatát vagy kiigazítását. Következésképpen immár minden gumiabroncs csak három vagy négy gördülési ellenállási és nedvestapadási osztályba tartozik. Ez a szűkített osztályskála csökkenti a gumiabroncscímke iránti vásárlói érdeklődést, és mérsékli a beszállító innovációs hajlandóságát annak érdekében, hogy termékeit megkülönböztesse versenytársai termékeitől. Az energiaosztályok jövőbeli felülvizsgálatáig ezt a problémát enyhítheti annak előírása a beszállítók számára, hogy az EPREL nyilvános részében tüntessék fel az osztály minősítéséhez mért vagy becsült RRC-t és nedvestapadási indexet (WGI), amint az a zaj esetében már előírás[45], lehetővé téve a

[43] A gumiabroncsok „tengelypozíció” vagy „célprofil” szerinti kiválasztása alapvető fontosságú a futófelület és a burkolat kialakítása, és következésképpen a gördülési ellenállás, a zaj vagy a tapadási teljesítmény szempontjából.

[44] Jóllehet minden gyártó bevezet egy „pályázati” mechanizmust, a járműipar egyértelműen kifejezte, hogy a követelmények hatékonyabb összehangolása érdekében teljes piaci áttekintésre van szüksége.

[45] Az ilyen RRC- és WGI-értékeket mindenesetre már rögzítették az EPREL-ben, de csak a műszaki dokumentáció esetében, és csak néhány beszállító tette meg ezt.

hivatásos vásárlók és más érdekelt felhasználók számára, hogy különbséget tegyenek az EPREL-t használó osztályba tartozó termékek között.

10. KÖVETKEZTETÉS

A felülvizsgált TLR a gumiabroncsok teljesítményének mérhető javulását eredményezte: 2021 óta a C1 osztályú gumiabroncsok gördülési ellenállása 5,1 %-kal csökkent, nedvestapadása pedig 2,4 %-kal javult a beavatkozás nélküli trendekhez képest. Hasonló tendenciák voltak megfigyelhetők a C2 és a C3 osztályú gumiabroncsok tekintetében is. Ez utóbbi esetében a gördülési ellenállás javulása 7,3 %-os volt. A piac így a jobb teljesítményű gumiabroncsok felé mozdult el, és jelenleg több olyan modell áll rendelkezésre, amely valamennyi paraméter tekintetében eléri a legmagasabb (A) minősítést.

A címke iránti fogyasztói tudatosság és bizalom azonban továbbra is korlátozott, részben a következetlen végrehajtás és az önbevallásra való támaszkodás miatt. A piacfelügyelet nem tűnt prioritásnak a tagállamok számára, ugyanis speciális szakértelmet és eszközöket igényel, nehezen végezhető el, és végrehajtása során magas meg nem felelési arányokra derült fény. Ez rávilágít arra, hogy mind nemzeti, mind uniós szinten meg kell erősíteni a koordinációt, az erőforrásokat és a szakértelmet. Bár a harmadik fél általi ellenőrzés és tesztelés enyhítheti a piacfelügyelet aktuális hiányosságainak egy részét, ez jelentős költségekkel járna. A vizsgálóberendezések összehangolására irányuló jelenlegi gyakorlat nehézkes, a félévente elvégzett művelet pedig megterhelő: egyetlen referencialaboratórium, amelyet lehetőség szerint a Bizottság (JRC) irányít, egyszerűsítheti a folyamatot, és nagyobb stabilitást biztosíthat, a költségeket pedig közvetlenül az összehangolási szolgáltatások nyújtásával térítttetheti meg. A berendezéseket mind a címkézés, mind a 117. sz. előírásnak való megfelelés vizsgálatára fel lehetne használni.

Az EPREL értékes eszköz, ugyanakkor a vonatkozó adatmezők kitöltésére vonatkozó kötelező követelmények hiánya korlátozza a használhatóságát a fogyasztók, a flottakezelők és a beszerzők számára. Eközben a kopás és a futásteljesítmény címkézése terén elért eredményeket késlelteti a szabványosított vizsgálati módszerek hiánya, bár az ENSZ-EGB-nél folyamatban lévő munka 2027-ig megoldásokkal kecsegtethet.

Végezetül a TLR végrehajtása további hiányosságokat tárt fel, többek között a „beágyazott” címkemechanizmus meghatározásának hiányát. Az, hogy a gumiabroncsmodellek túlnyomó többsége a gördülési ellenállás és különösen a nedvestapadás tekintetében a legjobb 3 osztályban, a zajkibocsátás tekintetében pedig 2 teljesítményosztályban koncentrálódik, aláássa a gumiabroncscímke iránti vásárlói érdeklődést.

Az e jelentéssel párhuzamosan benyújtott omnibusz javaslatban szereplő módosítások célja, hogy hatékonyabban kezeljék a különböző hiányosságok némelyikét, mindazonáltal lehetőség szerint egyszerűsítsék a megfelelésre irányuló követelmények betartását a beszállítók és a kiskereskedők számára. Ugyanakkor bizonyos problémák (például a futásteljesítménnyel, a kopással, az újrafutózással, a vizsgálóberendezések összehangolásával és a megfelelőség-ellenőrzéssel kapcsolatos problémák) csak akkor kezelhetők, ha a további előkészítő munkálatok előrehaladtak.