

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 13.11.2008
COM(2008) 779 τελικό

2008/0221 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων αναφορικά με την οικονομία
καυσίμου και άλλες ουσιώδεις παραμέτρους**

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

{SEC(2008) 2860}
{SEC(2008) 2861}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Σκεπτικό και στόχοι της πρότασης**

Με το 23% των συνολικών εκπομπών CO₂ να προέρχεται από τις οδικές μεταφορές¹, η μείωση της ενεργειακής έντασης των οχημάτων καθώς και των εκπομπών αποτελεί σημαντική πρόκληση για την ΕΕ.

Στο σχέδιο δράσης για την ενεργειακή απόδοση² και στην ανακοίνωση για πιο οικολογικές μεταφορές³ ανακοινώθηκε πρόταση σχετικά με την ενεργειακή σήμανση των ελαστικών επισώτρων έως το 2008. Στόχος είναι η προώθηση του μετασχηματισμού της αγοράς προς ελαστικά υψηλής ενεργειακής απόδοσης, τα επονομαζόμενα ελαστικά χαμηλής αντίστασης κύλισης (LRRT).

Η πρόταση σήμανσης ακολουθεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση των ελαστικών επισώτρων η οποία διασφαλίζει την παροχή τυποποιημένων πληροφοριών σχετικά τόσο με την ενεργειακή απόδοση όσο και με την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα και τον εξωτερικό θόρυβο κύλισης, ώστε οι καταναλωτές και οι τελικοί χρήστες να επιλέγουν με πλήρη επίγνωση. Στόχος είναι η προώθηση, μέσω των δυνάμεων της αγοράς, της δυναμικής βελτίωσης όλων των παραμέτρων πέρα των ελάχιστων απαιτήσεων που έχουν καθοριστεί για την έγκριση τύπου (διαδικασία που παρέχει πρόσβαση στην αγορά της ΕΕ).

- **Γενικό πλαίσιο**

Τα ελαστικά μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη μείωση της ενεργειακής έντασης των μεταφορών και των εκπομπών, καθώς ευθύνονται για το 20% έως 30% της συνολικής κατανάλωσης καυσίμου του οχήματος. Το συγκεκριμένο ποσοστό καυσίμου χρησιμοποιείται για την ελαχιστοποίηση της αντίστασης κύλισης (RR) η οποία προκαλείται λόγω κυρίως της «απώλειας υστέρησης» (απώλεια ενέργειας λόγω της θέρμανσης και παραμόρφωσης των τροχών κατά την κύλιση). Οι νέες τεχνολογίες καθιστούν εφικτή τη μείωση της RR, σε τέτοιο βαθμό ώστε οι διακυμάνσεις της να ανέρχονται επί του παρόντος σε ποσοστό έως και 100% σε όλες τις κατηγορίες ελαστικών. Για τα επιβατηγά οχήματα, για παράδειγμα, αυτό συνεπάγεται διακύμανση έως και 10% στην κατανάλωση καυσίμου μεταξύ των σετ ελαστικών με τις χειρίστες και τις βέλτιστες επιδόσεις.

Σύμφωνα με έρευνες, τα ελαστικά υψηλής ενεργειακής απόδοσης είναι, συν τοις άλλοις, αποτελεσματικά ως προς το κόστος. Η διαφορά στην τιμή των ελαστικών υψηλότερων επιδόσεων αντισταθμίζεται από την εξοικονόμηση κόστους κατά τη διάρκεια ζωής τους. Συνεπώς, η επιλογή αυτή προβάλλει άμεσα συμφέρουσα τόσο για τους αγοραστές ελαστικών, από άποψη μείωσης των δαπανών τους για καύσιμα, όσο

¹ Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, Ετήσιος κατάλογος απογραφής των αερίων θερμοκηπίου της Ευρωπαϊκής Κοινότητας 1990-2005 και Έκθεση Αποθέματος 2007, σ. 88.

² COM(2006) 545.

³ COM(2008) 433.

και για την κοινωνία συνολικά, από άποψη μείωσης των εκπομπών λόγω των οδικών μεταφορών. Ο αντίκτυπος σε επίπεδο ΕΕ θα μπορούσε να είναι εντυπωσιακός. Από την εξωτερική έρευνα που διεξήχθη σχετικά με την αξιολόγηση επιπτώσεων προκύπτει ένα δυναμικό εξοικονόμησης από 0,56 έως 1,51 Mtoe ετησίως, ανάλογα με την ταχύτητα μετασχηματισμού της αγοράς, το οποίο ισοδυναμεί με την απομάκρυνση 0,5 έως και 1,3 εκατομμυρίων επιβατηγών οχημάτων από τους δρόμους της ΕΕ (ή ποσοστού 3% έως 8% των νέων καταχωρημένων επιβατηγών αυτοκινήτων).

Έχουν ήδη δρομολογηθεί βελτιώσεις στην RR οι οποίες θα προσανατολιστούν στην αγορά βασικού εξοπλισμού⁴ από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων οι οποίοι έχουν το κίνητρο να εφοδιάσουν τα οχήματα τους με ελαστικά υψηλής ενεργειακής απόδοσης προκειμένου να μειώσουν τις εκπομπές που μετρώνται σύμφωνα με τη νομοθεσία της έγκρισης τύπου. Επιπλέον, ο κανονισμός για τη γενική ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων⁵ αναμένεται να απαγορεύσει τα ελαστικά με τις χειρίστες επιδόσεις ως προς την ενεργειακή απόδοση, μέσω της εφαρμογής των ελάχιστων προδιαγραφών που διέπουν την RR. Παρόλα αυτά, ο μετασχηματισμός της αγοράς που έχει επιτευχθεί υπό την επήρεια των ανωτέρω δύο κινητήριων δυνάμεων δεν θα φθάσει στο βέλτιστο επίπεδο λόγω της έλλειψης πληροφοριών προς τους τελικούς χρήστες, ειδικά όσον αφορά την αγορά ανταλλακτικών ελαστικών.

Στην αγορά των ανταλλακτικών ελαστικών, στην οποία αντιστοιχεί 78% του μεριδίου αγοράς⁶, εταιρείες και καταναλωτές δεν έχουν πρόσβαση σε αντικειμενικά στοιχεία σχετικά με την αντίσταση κύλισης και δεν μπορούν να συγκρίνουν το αυξημένο κόστος αγοράς με την εξοικονόμηση καυσίμου. Σύμφωνα με έρευνες αγοράς, οι καταναλωτές θα ενδιαφέρονταν να αγοράσουν ελαστικά υψηλής ενεργειακής απόδοσης.

Επιπρόσθετα, οι επιδόσεις των ελαστικών είναι αλληλοσυνδεόμενες, κατά τρόπο ώστε η παρέμβαση σε μία παράμετρο, όπως η ενεργειακή απόδοση, μπορεί να έχει δυσμενείς επιπτώσεις σε άλλες παραμέτρους, όπως η πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα, ενώ η βελτιστοποίηση της πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα μπορεί να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στον εξωτερικό θόρυβο κύλισης. Παρά ταύτα, υπάρχουν δυνατότητες βελτίωσης των χαρακτηριστικών πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα και του εξωτερικού θορύβου κύλισης άνω των ελάχιστων απαιτήσεων που έχουν καθοριστεί από τη νομοθεσία έγκρισης τύπου⁷. Ως εκ τούτου, η προαγωγή της βελτιστοποίησης των δύο αυτών παραμέτρων σε συνδυασμό με την αντίσταση κύλισης προβάλλει κοινωνικά επωφελής.

Η εγκαθίδρυση ενός κοινοτικού καθεστώτος σήμανσης ελαστικών επισώτρων αποσκοπεί στην αντιμετώπιση του λιγότερου από το βέλτιστο μετασχηματισμού της αγοράς προς την κυκλοφορία οικονομικών σε καύσιμα ελαστικών που οφείλεται στην έλλειψη πληροφόρησης. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι καταναλωτές έχουν τη δυνατότητα να προβαίνουν σε επιλογές με επίγνωση, ενώ παράλληλα παρέχεται στους κατασκευαστές ελαστικών ένα κίνητρο για να αναβαθμίσουν τα προϊόντα τους και να

⁴ Ελαστικά που τοποθετούνται σε καινούργια οχήματα και αντιστοιχούν στο 22% του μεριδίου αγοράς.

⁵ Πρόταση COM(2008) 316 υπό έγκριση, ΕΕ C, σ. .

⁶ Ελαστικά που τοποθετούνται στα οχήματα όταν έχουν φθαρεί τα αρχικά ελαστικά, συνήθως μετά από 40.000 χλμ. για τα επιβατικά οχήματα.

⁷ COM(2008) 316, βλ. υποσημείωση 5.

συμβάλλουν στην ευαισθητοποίηση των καταναλωτών.

- **Υφιστάμενες διατάξεις στο πεδίο εφαρμογής της πρότασης**

Η πρόταση σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων εντάσσεται σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση με σκοπό τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης και των εκπομπών στις οδικές μεταφορές. Προσανατολισμένη προς την πλευρά της ζήτησης, η πρόταση αναμένεται να συμπληρώσει τη νομοθεσία έγκρισης τύπου ελαστικών η οποία καλύπτει την πλευρά της προσφοράς μέσω ελάχιστων απαιτήσεων. Οι ελάχιστες απαιτήσεις που διέπουν την αντίσταση κύλισης, την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα και τον εξωτερικό θόρυβο κύλισης, και οι οποίες πρόκειται να τεθούν σε ισχύ έως τον Οκτώβριο 2012 στο πλαίσιο της πρότασης κανονισμού για τη γενική ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων, διασφαλίζουν ένα τυποποιημένο επίπεδο ποιότητας των ελαστικών, ενώ περαιτέρω βελτιώσεις οι οποίες υπερβαίνουν αυτά τα επίπεδα δρομολογούνται από το σχέδιο σήμανσης. Σε ένα πλαίσιο αυξημένου ανταγωνισμού στην αγορά ελαστικών, η πρόταση αναμένεται να εισαγάγει ισότιμους όρους ανταγωνισμού για όλους, παρέχοντας παράλληλα τη δυνατότητα στους κατασκευαστές να επωφεληθούν από τη διαφοροποίηση του προϊόντος, ούτως ώστε ο ανταγωνισμός να μην βασίζεται μόνο στις τιμές αλλά και στην ποιότητα του προϊόντος. Είναι επίσης πιθανό ότι η πρόταση θα μειώσει τα εμπόδια εισόδου που θέτει ο παράγοντας της φήμης στους νεοεισερχόμενους στην αγορά. Όσον αφορά τον κλάδο, αναμένεται αύξηση της απόδοσης των επενδύσεων του στον τομέα της Έρευνας και της Ανάπτυξης, δεδομένου ότι οι καταναλωτές και οι τελικοί χρήστες θα έχουν πρόσβαση σε αντικειμενικές, αξιόπιστες και συγκρίσιμες πληροφορίες σχετικά με τις παραμέτρους των ελαστικών.

Η εφαρμογή εναρμονισμένων και επακριβών μεθόδων δοκιμής αναμένεται να διαδραματίσει αποφασιστικό ρόλο στην παροχή συγκρίσιμων πληροφοριών σχετικά με τις παραμέτρους των ελαστικών επισώτρων. Προκειμένου να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος των κατασκευαστών καθώς και το κόστος δοκιμών, κρίνεται σκόπιμη η εφαρμογή των ίδιων μεθόδων δοκιμής όπως αυτές που καθορίζονται στη νομοθεσία έγκρισης τύπου ελαστικών.

- **Συνάφεια με τις άλλες πολιτικές και στόχους της Ένωσης**

Η αυξημένη αφομοίωση των ελαστικών υψηλής ενεργειακής απόδοσης από την αγορά μέσω της εισαγωγής ενός καθεστώτος ενεργειακής σήμανσης της ενέργειας αναμένεται να συμβάλει στην επίτευξη ενός δυναμικού εξοικονόμησης ενέργειας της τάξης του 20% έως το 2020, όπως καθορίζεται στο ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης για την ενεργειακή απόδοση⁸ – το οποίο επιδοκιμάσθηκε ακολούθως από το Συμβούλιο Ενέργειας, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο⁹.

Η πρόταση είναι σύμφωνη προς την αναθεωρημένη στρατηγική της Επιτροπής σχετικά

⁸ COM(2006) 545.

⁹ Συμβούλιο ΤΤΕ (Ενέργεια) της 23ης Νοεμβρίου 2006, 15210/06, Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Βρυξελλών 8/9 Μαρτίου 2007, Συμπεράσματα προεδρίας, 7224/07, Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 24ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με την κοινοτική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (2007/2119 (INI)), σημείο 32.

με τις εκπομπές CO₂ από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα¹⁰, καθώς και προς τα δεδομένα που προέρχονται από την ομάδα υψηλού επιπέδου CARS 21¹¹. Η στρατηγική αυτή βασίζεται σε μία ολοκληρωμένη προσέγγιση για την επίτευξη του στόχου των 120g/km CO₂ έως το 2012, ενώ έχουν επιτευχθεί 130g/km μέσω ενός νομοθετικού μέσου για τις εκπομπές αυτοκινήτων όπως μετρώνται στην έγκριση τύπου¹², καθώς και περαιτέρω 10g/km ή ισοδύναμα, μέσω ενός κλειστού καταλόγου επιπρόσθετων μέτρων, περιλαμβανομένης της προώθησης ελαστικών επισώτρων υψηλής ενεργειακής απόδοσης. Οι συνεργίες με την αναθεωρημένη πρόταση σήμανσης αυτοκινήτων οχημάτων¹³ αναμένεται να αυξήσουν ομοίως την αναγνώριση του καθεστώτος σήμανσης των ελαστικών.

Η προώθηση του μετασχηματισμού της αγοράς προς ελαστικά υψηλής ενεργειακής απόδοσης συμμορφώνεται προς τη στρατηγική της Λισσαβόνας και την ανανεωμένη στρατηγική για την αειφόρο ανάπτυξη, καθώς θα ενθαρρύνει τις επενδύσεις στον τομέα έρευνας και ανάπτυξης, διασφαλίζει ισότιμους όρους ανταγωνισμού για όλους και μειώνει το αποτύπωμα άνθρακα των οδικών μεταφορών, ενώ ταυτόχρονα συμβάλλει στον στόχο της πολιτικής σχετικά με την αειφόρο ανάπτυξη.

Ένας από τους βασικούς στόχους που καθορίζονται στο κοινοτικό πρόγραμμα της Λισσαβόνας για την περίοδο 2008-2010¹⁴ είναι η προώθηση μιας «βιομηχανικής πολιτικής προσανατολισμένης προς τη βιώσιμη κατανομή και παραγωγή» όπως διευκρινίζεται περαιτέρω στο σχέδιο δράσης για τη βιώσιμη κατανομή και παραγωγή και τη βιώσιμη βιομηχανική πολιτική¹⁵.

Η σήμανση των ελαστικών θα διαδραματίσει επίσης σημαντικό ρόλο στον στόχο της «ενδυνάμωσης των καταναλωτών», όπως διατυπώνεται στην κοινοτική για την πολιτική υπέρ των καταναλωτών 2007-2013¹⁶, δεδομένου ότι θα δώσει στους καταναλωτές τη δυνατότητα να προβαίνουν σε επιλογές με επίγνωση κατά την αγορά ανταλλακτικών ελαστικών.

2. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

• Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Μέθοδοι διαβούλευσης, κύριοι τομείς-στόχοι και γενικά χαρακτηριστικά των ερωτηθέντων

Οι απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών συγκεντρώθηκαν συστηματικά κατά τη διάρκεια της διαδικασίας μέσω διμερών συναντήσεων και διάφορων διαβουλεύσεων με αντιπροσώπους των κρατών μελών, μη κυβερνητικούς οργανισμούς, οργανώσεις καταναλωτών και επιχειρηματιών, αντιπροσώπους της βιομηχανίας ελαστικών,

¹⁰ COM(2007) 19.

¹¹ COM(2007) 22.

¹² COM(2007) 856.

¹³ Αναδιατύπωση της οδηγίας 1999/94/EK.

¹⁴ COM(2007) 804.

¹⁵ COM(2008) 397/3.

¹⁶ COM(2007) 99.

διαχειριστές στόλων, εμπόρους ελαστικών και κατασκευαστές οχημάτων.

- Οι πρώτες αντιδράσεις συγκεντρώθηκαν κατά τη δημόσια διαβούλευση της Γενικής Διεύθυνσης Επιχειρήσεων σχετικά με την προηγμένη ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων, οι οποίες διεξήχθησαν από τον Αύγουστο έως τον Οκτώβριο του 2007 και περιλάμβαναν πρόταση για την ταξινόμηση της ενεργειακής απόδοσης των ελαστικών επισώτρων. Η πρόβλεψη αυτή τελικά αποσύρθηκε από την πρόταση της Γενικής Διεύθυνσης προκειμένου να καταστεί εφικτή μια εις βάθος ανάλυση, αλλά η ανατροφοδότηση από αυτή τη διαβούλευση ελήφθη υπόψη.

- Στις 21 Απριλίου 2008 έλαβε χώρα συνάντηση ομάδας εμπειρογνομόνων με αντιπροσώπους της βιομηχανίας ελαστικών προκειμένου να διευκρινιστούν τεχνικά θέματα.

- Στις 26 Μαΐου 2008 πραγματοποιήθηκε σύνοδος εργασίας των ενδιαφερόμενων μερών. Το έγγραφο εργασίας, το οποίο περιλαμβάνει ερωτήσεις αναφορικά με διάφορες επιλογές πολιτικής που επρόκειτο να επεξεργαστεί η σύνοδος, τις απαντήσεις των ενδιαφερόμενων μερών και τα πρακτικά της συνόδου δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο Europa.

Σύνοψη των απαντήσεων και ο τρόπος με τον οποίο ελήφθησαν υπόψη

Η διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη ήταν αποφασιστικής σημασίας για τον καθορισμό των επιλογών πολιτικής και τον πιθανού σχεδιασμού του καθεστώτος σήμανσης. Όλοι οι ερωτηθέντες υποστήριξαν καθόλη τη διαδικασία διαβούλευσης την εισαγωγή ενός καθεστώτος σήμανσης, αλλά με επιφυλάξεις επί ορισμένων τεχνικών θεμάτων:

- Η πρώτη δημόσια διαβούλευση της Γενικής Διεύθυνσης Επιχειρήσεων έδωσε έμφαση στην ανάγκη αποφυγής της υποβάθμισης των χαρακτηριστικών των επιδόσεων ασφαλείας των ελαστικών κατά τον σχεδιασμό ενός καθεστώτος σήμανσης για την υποστήριξη των ελαστικών υψηλής ενεργειακής απόδοσης. Η βιομηχανία ελαστικών ανέπτυξε την έννοια μιας «ολοκληρωμένης προσέγγισης των επιδόσεων των ελαστικών» προτείνοντας την ταυτόχρονη επεξεργασία όλων των σχετικών παραμέτρων. Η πρόταση αυτή λήφθηκε υπόψη στον σχεδιασμό του καθεστώτος σήμανσης, ο οποίος προβλέπει ένα καθεστώς ταξινόμησης πολλαπλών κριτηρίων.

- Διατυπώθηκε το αίτημα για πιο φιλόδοξες κατηγορίες ενεργειακής απόδοσης καυσίμων, κατά το πρότυπο του σχεδιασμού των οικιακών συσκευών (κλίμακα Α έως G)¹⁷. Διεξήχθη εκτεταμένη έρευνα ως μέτρο παρακολούθησης στο πλαίσιο εξωτερικής μελέτης προκειμένου να προσδιοριστεί επακριβώς το επίπεδο εξέλιξης, το τεχνικό δυναμικό για περαιτέρω βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των ελαστικών και το σχετικό κόστος παραγωγής. Τα αποτελέσματα ελήφθησαν υπόψη κατά τον σχεδιασμό των κατηγοριών ενεργειακής απόδοσης προκειμένου να καταστεί ζώνη Α απαιτητική σε τέτοιο βαθμό ώστε να οδηγήσει την αγορά προς τα ελαστικά υψηλής ενεργειακής απόδοσης, διασφαλίζοντας παράλληλα την αποδοτικότητά τους ως προς το κόστος για τον τελικό χρήστη, προς αντιστάθμιση του υψηλού κόστους αγοράς από την εξοικονόμηση καυσίμου.

¹⁷

Οδηγία 1992/75/EK.

- Ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη ζήτησαν να συμπεριληφθεί ο εξωτερικός θόρυβος κύλισης στο καθεστώς σήμανσης, γεγονός το οποίο είχε ως αποτέλεσμα, στη συνέχεια, την επεξεργασία του εξωτερικού θορύβου κύλισης, ο οποίος δεν είχε αρχικά συμπεριληφθεί συμπεριλήφθηκε εντός του πεδίου εφαρμογής της εκτίμησης επιπτώσεων.

- Εν τέλει, συζητήθηκε εκτενώς η σκοπιμότητα συμπερίληψης στο καθεστώς σήμανσης των ελαστικών κατηγορίας C2 και C3 (ελαστικά που τοποθετούνται σε ελαφρά και βαρέα οχήματα). Οι εταιρείες οδικών μεταφορών, περιλαμβανομένης της ομοσπονδίας τους, της Διεθνούς Ένωσης Οδικών Μεταφορών (IRU), ζήτησαν τη συμπερίληψη αυτών των κατηγοριών ελαστικών στο καθεστώς σήμανσης. Εφόσον η εκτίμηση επιπτώσεων υπέδειξε ένα σημαντικό δυναμικό ενεργειακής εξοικονόμησης σε αυτές τις αγορές, αποφασίστηκε να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής της νομοθετικής πρότασης.

Από τις 28.04.2008 έως τις 30.05.2008 διεξήχθη ανοιχτή διαβούλευση μέσω Διαδικτύου. Η Επιτροπή έλαβε 14 απαντήσεις. Τα αποτελέσματα διατίθενται στη διεύθυνση http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm.

• Συλλογή και χρήση εμπειρογνωμοσύνης

Σχετικά επιστημονικά πεδία/πεδία εμπειρογνωμοσύνης

Από τον Δεκέμβριο του 2007 έως τον Ιούλιο 2008 διεξήχθη εξωτερική έρευνα σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Κοινοπραξία Αξιολόγησης Πολιτικής με σκοπό τη συμπερίληψη δεδομένων στην εκτίμηση επιπτώσεων.

Χρησιμοποιούμενη μεθοδολογία

Η έρευνα εξέτασε το τεχνικό πλαίσιο για την υποστήριξη του σχεδιασμού ενός καθεστώτος σήμανσης, περιλαμβανομένης της αντιστάθμισης μεταξύ των παραμέτρων των ελαστικών, της δομής της αγοράς και της ανάλυσης κόστους/οφέλους.

Ο συγκεκριμένος σχεδιασμός της ενεργειακής απόδοσης και των κατηγοριών πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα βασίζεται, μεταξύ άλλων, στους ακόλουθους παράγοντες: (1) στο επίπεδο τεχνολογικής εξέλιξης, (2) στο κόστος παραγωγής για την επίτευξη ενός δεδομένου επιπέδου RR ή πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα, τα οποία συγκριτικά με τη σχετική ενεργειακή εξοικονόμηση ή τα οφέλη ασφάλειας καθορίζουν τα (3) επίπεδα αποτελεσματικότητας ως προς το κόστος στα οποία αναμένεται εύλογα να οδηγηθεί η αγορά, καθώς και (4) στην ακρίβεια των μεθόδων δοκιμής που ενδεχομένως επηρεάζουν το εύρος των ζωνών.

Βασικοί οργανισμοί/εμπειρογνώμονες που συμμετείχαν στη διαβούλευση

Στη διαβούλευση συμμετείχαν αντιπρόσωποι των κρατών μελών, μη κυβερνητικοί οργανισμοί, οργανώσεις καταναλωτών και επιχειρηματιών, εκπρόσωποι της βιομηχανίας ελαστικών, έμποροι ελαστικών και κατασκευαστές αυτοκινήτων.

Συνοπτική παρουσίαση των συμβουλών που ελήφθησαν και χρησιμοποιήθηκαν

Δεν αναφέρθηκε η ύπαρξη δυνητικά σοβαρών κινδύνων με μη αντιστρέψιμες συνέπειες.

Τα τεχνικά δεδομένα και η ανάλυση κόστους/οφέλους συμπεριλήφθηκαν στην εκτίμηση επιπτώσεων.

Μέσα που χρησιμοποιήθηκαν για τη δημοσιοποίηση της γνώμης των εμπειρογνομόνων

Η εξωτερική έρευνα μπορεί να τηλεφορτωθεί από τη διεύθυνση
http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm.

• Εκτίμηση επιπτώσεων

Στην εκτίμηση επιπτώσεων εξετάστηκαν οι ακόλουθες επιλογές πολιτικής για την προώθηση του μετασχηματισμού της αγοράς προς ελαστικά υψηλότερης ενεργειακής απόδοσης.

- Επιλογή 1: Καμία ενέργεια της ΕΕ. Αυτό αποτελεί το σενάριο αναφοράς, περιλαμβανομένης της έγκρισης ελάχιστων απαιτήσεων σχετικά με την αντίσταση κύλισης (RR), όπως προτείνεται στον κανονισμό για τη γενική ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων και σύμφωνα με τα υφιστάμενα κίνητρα για τους κατασκευαστές αυτοκινήτων ώστε να εφοδιάζουν τα οχήματά τους με ελαστικά υψηλής ενεργειακής απόδοσης προκειμένου να μειώσουν τα επίπεδα μέτρησης εκπομπών με έγκριση τύπου.
- Επιλογή 2: Καθεστώς σήμανσης με μοναδικό κριτήριο για ελαστικά επιβατηγών αυτοκινήτων (ελαστικά κατηγορίας C1) ως προς την ενεργειακή απόδοση (RR), με ελάχιστες απαιτήσεις σε σχέση με άλλες παραμέτρους (πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα και εξωτερικό θόρυβο κύλισης).
- Επιλογή 3: Καθεστώς διπλής σήμανσης για ελαστικά κατηγορίας C1 σε ό,τι αφορά την ενεργειακή απόδοση και την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα, με ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με τον εξωτερικό θόρυβο κύλισης.
- Επιλογή 4: Καθεστώς σήμανσης με πολλαπλά κριτήρια για ελαστικά κατηγορίας C1 ως προς την ενεργειακή απόδοση και την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα, με επέκταση στον εξωτερικό θόρυβο κύλισης.
- Επιλογή 5: Επέκταση του καθεστώτος σήμανσης το οποίο αναπτύχθηκε για τα ελαστικά κατηγορίας C1 (επιλογές 2, 3 και 4) στα ελαστικά κατηγορίας C2 και C3.
- Επιλογή 6: Οικονομικά μέσα και δημόσιες συμβάσεις.

Η σύγκριση των επιλογών πολιτικής υποδεικνύει ότι ένα καθεστώς ταξινόμησης με πολλαπλά κριτήρια σε ό,τι αφορά τα ελαστικά κατηγορίας C1 (Επιλογή 4) είναι άκρως επωφελές όταν επεκταθεί και στα ελαστικά κατηγορίας C2 και C3 (Επιλογή 5). Η βραδύτερη αφομοίωση των ελαστικών υψηλής ενεργειακής απόδοσης από την αγορά συγκριτικά με την Επιλογή 2 (καθεστώς σήμανσης με μοναδικό κριτήριο) αντισταθμίζεται από τα οφέλη σε θέματα ασφάλειας, ενώ η επέκταση του καθεστώτος σήμανσης στα ελαστικά κατηγορίας C2 και C3 αναμένεται να αυξήσει σημαντικά τη συνολική ενεργειακή εξοικονόμηση.

Η Επιτροπή διεξήγαγε μια εκτίμηση επιπτώσεων η οποία παρατίθεται στο πρόγραμμα εργασίας, ενώ η έκθεση της εκτίμησης διατίθεται στη διεύθυνση: http://ec.europa.eu/governance/impact/cia_2008_en.htm

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Σύνοψη της προτεινόμενης ενέργειας**

Η πρόταση σχετίζεται με τη δημιουργία ενός καθεστώτος σήμανσης παραμέτρων ελαστικών περιλαμβανομένης ενεργειακής απόδοσης, της πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα και του εξωτερικού θορύβου κύλισης και αφορά ελαστικά κατηγορίας C1, C2 και C3 (ελαστικά τα οποία τοποθετούνται σε επιβατηγά αυτοκίνητα, ελαφρά και βαρέα οχήματα). Αναμένεται να προσφέρει εναρμονισμένες και εύληπτες πληροφορίες σε καταναλωτές, επιχειρήσεις και έμπορους λιανικής ταξινομώντας τα χαρακτηριστικά επιδόσεων των ελαστικών. Παράλληλα, αναμένεται ότι θα διασφαλίσει την παροχή πληροφοριών στους τελικούς χρήστες με διαφορετικά μέσα (π.χ. ηλεκτρονικά μέσα, καταλόγους, αυτοκόλλητα).

- **Νομική βάση**

Η νομική βάση της πρότασης είναι το Άρθρο 95 της Συνθήκης.

- **Αρχή της επικουρικότητας**

Η αρχή της επικουρικότητας εφαρμόζεται στον βαθμό που η πρόταση δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας.

Οι στόχοι της πρότασης δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα Κράτη Μέλη για τους ακόλουθους λόγους.

Όπως επισημαίνεται σε συνδυασμό με την εφαρμογή της οδηγίας για τη σήμανση αυτοκινήτων¹⁸, η ύπαρξη 27 διαφορετικών καθεστώτων σήμανσης επιβαρύνει σημαντικά τους κατασκευαστές οι οποίοι καλούνται να ταξινομήσουν τα προϊόντα τους διαφορετικά ανάλογα με το σε ποιες χώρες τα πωλούν, ενώ δεν είναι αποτελεσματική για την προώθηση του μετασχηματισμού της αγοράς. Οι αποκλίσεις στην ταξινόμηση των προϊόντων προκαλούν σύγχυση στους καταναλωτές και υπονομεύουν την ικανότητά τους για επιλογή με πλήρη επίγνωση. Επιπλέον, οι οργανώσεις καταναλωτών των κρατών μελών και η βιομηχανία ελαστικών εξέφρασαν την υποστήριξη τους για ένα εναρμονισμένο καθεστώς σήμανσης.

Η κοινοτική δράση αναμένεται ότι θα επιτύχει καλύτερα τους στόχους της πρότασης για τους ακόλουθους λόγους.

Ένα εναρμονισμένο καθεστώς σήμανσης θα μειώσει τη διοικητική επιβάρυνση των κρατών μελών και της βιομηχανίας ελαστικών. Κάτι τέτοιο αποτρέπει τον κατακερματισμό της εσωτερικής αγοράς και διαμορφώνει ισότιμους όρους

¹⁸ Οδηγία 1999/94/EK.

ανταγωνισμού για όλους.

Το πεδίο εφαρμογής της πρότασης περιορίζεται στην εναρμόνιση των πληροφοριών του προϊόντος. Η υλοποίηση και η εποπτεία της αγοράς θα εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των κρατών μελών.

Ως εκ τούτου, η πρόταση συμμορφώνεται προς την αρχή της επικουρικότητας.

- **Αρχή της αναλογικότητας**

Η πρόταση συμμορφώνεται προς την αρχή της αναλογικότητας για τους ακόλουθους λόγους.

Η πρόταση δεν υπερβαίνει αυτό που είναι απαραίτητο προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της νομοθετικής πρότασης. Προβλέπεται η ίδια διαδικασία δοκιμών όπως και στη διαδικασία έγκρισης τύπου, προκειμένου να μειωθούν τα κόστη που επιβαρύνουν τους κατασκευαστές ελαστικών. Αναμένεται επίσης ότι η αυτοδήλωση θα μειώσει το κόστος των δοκιμών, το οποίο υπολογίστηκε σε περίπου 0,03 λεπτά ανά ελαστικό στη χειρότερη περίπτωση.

Επίσης προτείνεται ο σχεδιασμός ενός αυτοκόλλητου που θα απεικονίζει τη σήμανση σε μορφή κατανοητή χωρίς μετάφραση. Προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν τα έξοδα εφοδιαστικής, η χρήση εικονογραμμάτων θα διασφαλίζει ότι το καθεστώς σήμανσης γίνεται κατανοητό χωρίς να υποχρεούται ο κλάδος ή οι έμποροι ελαστικών να τοποθετούν ειδικό αυτοκόλλητο σε όλες τις επίσημες γλώσσες της ΕΕ. Συμπληρωματικές πληροφορίες στην εκάστοτε γλώσσα θα παρέχονται ηλεκτρονικά (Διαδίκτυο) ως επεξηγήσεις της σήμανσης. Η εύκολη αναγνώριση του μηνύματος της σήμανσης από τους καταναλωτές πρόκειται επίσης να διευκολυνθεί μέσω της μορφοποίησης της σήμανσης, η οποία θα είναι παρόμοια με αυτήν που χρησιμοποιείται για τις οικιακές ηλεκτρικές συσκευές στο πλαίσιο της οδηγίας για την ενεργειακή σήμανση των οικιακών συσκευών.

Η σήμανση των ελαστικών δεν πρέπει να συνεπάγεται αύξηση των τιμών των ελαστικών. Τα οικονομικά ελαστικά θα συνεχίσουν να διατίθενται προς πώληση στην αγορά. Η μόνη αλλαγή συνίσταται στο ότι θα παρέχονται στους καταναλωτές αντικειμενικές πληροφορίες σχετικά με την ποιότητα των ελαστικών, ούτως ώστε ο ανταγωνισμός να μην λειτουργεί βάσει μόνο των τιμών αλλά και βάσει της πραγματικής απόδοσης.

- **Επιλογή μέσων**

Προτεινόμενα μέσα: Οδηγία.

Αλλά μέσα δε θα ήταν επαρκή για τους ακόλουθους λόγους.

Η εποπτεία της αγοράς και η συμμόρφωση προς την οδηγία είναι κρίσιμης σημασίας για τη διασφάλιση της επιτυχίας του σχεδίου. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη καλούνται να αναπτύξουν οικείες διαδικασίες παρακολούθησης. Ο σχεδιασμός, σε εθνικό επίπεδο, εκστρατειών ευαισθητοποίησης οι οποίες επεξηγούν το καθεστώς σήμανσης διασφαλίζει την καλύτερη προσέλευση των τελικών χρηστών και των καταναλωτών. Γι' αυτόν τον λόγο προτείνεται η έκδοση οδηγίας για μεταφορά στη νομοθεσία των

κρατών μελών.

Η πρόταση χρησιμοποιεί μία «προσέγγιση πολλαπλών επιπέδων» στο πλαίσιο της οποίας οι θεμελιώδεις διατάξεις της οδηγίας θα εγκριθούν στο πλαίσιο διαδικασίας συναπόφασης, ενώ οι τεχνικές προδιαγραφές και η προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο θα εγκριθούν στο πλαίσιο διαδικασίας επιτροπολογίας σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον κοινοτικό προϋπολογισμό.

5. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

- **Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος**

Το προτεινόμενο μέτρο αφορά θέμα που άπτεται του ΕΟΧ και πρέπει συνεπώς να επεκταθεί στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

E-14824 (Επικυρωθείσα αιτιολογική έκθεση — 14 032 χαρακτήρες — σύμφωνη με τους κανόνες της ΓΔΜ.)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων αναφορικά με την οικονομία καυσίμου και άλλες ουσιώδεις παραμέτρους

Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής¹⁹,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής και Κοινωνικής Επιτροπής²⁰,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²¹,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που παρατίθεται στο άρθρο 251 της Συνθήκης²²,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί βασική πρόκληση την οποία αντιμετωπίζει η Κοινότητα υπό το πρίσμα της αλλαγής του κλίματος και της ανάγκης υποστήριξης της ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης, όπως τονίζεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής για πιο οικολογικές μεταφορές²³.
- (2) Στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Σχέδιο δράσης για την ενεργειακή απόδοση- Αξιοποίηση του δυναμικού»²⁴ δίνεται έμφαση στο δυναμικό για τη μείωση της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας κατά 20% έως το 2020, με τη βοήθεια ενός καταλόγου στοχευμένων δράσεων περιλαμβανομένης της σήμανσης των ελαστικών επισώτρων.
- (3) Τα ελαστικά επίσωτρα, λόγω ιδίως της αντίστασης κύλισης, ευθύνονται για το 20% έως 30% της ενεργειακής κατανάλωσης των οχημάτων. Ως εκ τούτου, η μείωση της

¹⁹ ΕΕ C , , σ. .

²⁰ ΕΕ C , , σ. .

²¹ ΕΕ C , , σ. .

²² ΕΕ C , , σ. .

²³ COM(2008) 433.

²⁴ COM(2006) 545).

αντίστασης κύλισης των ελαστικών μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στην ενεργειακή απόδοση των οδικών μεταφορών και, κατ' επέκταση, στη μείωση των εκπομπών.

- (4) Τα ελαστικά χαρακτηρίζονται από ένα σύνολο παραμέτρων που είναι αλληλένδετες. Η βελτίωση μιας παραμέτρου, όπως η αντίσταση κύλισης, μπορεί να έχει δυσμενείς επιπτώσεις σε άλλες παραμέτρους, όπως η πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα, ενώ η βελτίωση της πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα μπορεί να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στον εξωτερικό θόρυβο κύλισης. Κρίνεται σκόπιμο να δοθούν κίνητρα στους κατασκευαστές ελαστικών επισώτρων ώστε να βελτιστοποιήσουν όλες τις παραμέτρους.
- (5) Τα ελαστικά υψηλής ενεργειακής απόδοσης είναι οικονομικώς συμφέροντα, καθώς η εξοικονόμηση ενέργειας αντισταθμίζει την αυξημένη τιμή αγοράς των ελαστικών λόγω υψηλούς κόστους κατασκευής.
- (6) Ο [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. .../... αναφορικά με τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για τη γενική ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων]²⁵ θεσπίζει ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με την αντίσταση κύλισης των ελαστικών επισώτρων. Οι τεχνολογικές εξελίξεις καθιστούν εφικτή τη σημαντική μείωση των ενεργειακών απωλειών λόγω της αντίστασης κύλισης των ελαστικών πέραν των ορίων των ελάχιστων απαιτήσεων. Συνεπώς, για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των οδικών μεταφορών κρίνεται σκόπιμο να θεσπισθούν διατάξεις που θα ενθαρρύνουν τους τελικούς χρήστες να αγοράσουν περισσότερα ελαστικά υψηλής ενεργειακής απόδοσης προσφέροντάς τους εναρμονισμένες πληροφορίες σχετικά με αυτή την παράμετρο.
- (7) Ο κυκλοφοριακός θόρυβος είναι μια σοβαρή όχληση με επιβλαβείς συνέπειες για την υγεία. Ο [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. .../... αναφορικά με τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για τη γενική ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων] θεσπίζει ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με τον εξωτερικό θόρυβο κύλισης των ελαστικών. Οι τεχνολογικές εξελίξεις καθιστούν εφικτή τη σημαντική μείωση του εξωτερικού θορύβου κύλισης εκτός των ορίων των ελάχιστων απαιτήσεων. Συνεπώς, για τη μείωση του κυκλοφοριακού θορύβου κρίνεται σκόπιμη η θέσπιση διατάξεων που θα ενθαρρύνουν τους τελικούς χρήστες να αγοράζουν ελαστικά με χαμηλό εξωτερικό θόρυβο κύλισης, προσφέροντάς τους εναρμονισμένες πληροφορίες σχετικά με αυτή την παράμετρο.
- (8) Η παροχή εναρμονισμένων πληροφοριών σχετικά με τον εξωτερικό θόρυβο κύλισης των ελαστικών αναμένεται επίσης να διευκολύνει την εφαρμογή μέτρων για την καταπολέμηση του κυκλοφοριακού θορύβου καθώς και να συμβάλλει στην ευαισθητοποίηση σχετικά με την επίδραση των ελαστικών στον κυκλοφοριακό θόρυβο, στο πλαίσιο της οδηγίας 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 2002 σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου²⁶.
- (9) Ο [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. .../... αναφορικά με τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για τη γενική ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων] θεσπίζει ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με τις επιδόσεις πρόσφυσης των ελαστικών σε υγρό οδόστρωμα. Η τεχνολογική εξέλιξη καθιστά εφικτή τη σημαντική βελτίωση της πρόσφυσης σε υγρό

²⁵ Πρόταση COM(2008) 316 υπό έγκριση, ΕΕ C , σελ. .

²⁶ ΕΕ L 189 της 18.7.2002, σ. 12.

οδόστρωμα εκτός των ορίων των ελάχιστων απαιτήσεων και, κατ' επέκταση, τη μείωση των αποστάσεων πέδησης σε υγρό οδόστρωμα. Συνεπώς, για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας κρίνεται σκόπιμη η θέσπιση διατάξεων που ενθαρρύνουν τους τελικούς χρήστες να αγοράζουν ελαστικά με υψηλές επιδόσεις πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα, προσφέροντάς τους εναρμονισμένες πληροφορίες σχετικά με αυτή την παράμετρο.

- (10) Άλλες παράμετροι των ελαστικών, όπως η υδρολίσθηση ή ο χειρισμός στις στροφές, μπορούν επίσης να επηρεάσουν την οδική ασφάλεια. Παρά ταύτα, δεν υφίστανται ακόμη σε αυτό το στάδιο εναρμονισμένες μέθοδοι δοκιμών αναφορικά με αυτές τις παραμέτρους. Ως εκ τούτου, κρίνεται σκόπιμο να δοθεί η δυνατότητα, σε μεταγενέστερο στάδιο εφόσον απαιτείται, θέσπισης διατάξεων σχετικά με την παροχή εναρμονισμένων πληροφοριών στους τελικούς χρήστες αναφορικά με τις συγκεκριμένες παραμέτρους των ελαστικών.
- (11) Η παροχή πληροφοριών σχετικά με τις παραμέτρους των ελαστικών επισώτρων υπό μορφή τυποποιημένης σήμανσης ενδέχεται να επηρεάσει τις αποφάσεις αγοράς των τελικών χρηστών υπέρ ασφαλέστερων, πιο αθόρυβων ελαστικών υψηλότερης ενεργειακής απόδοσης. Αυτό μπορεί αντίστοιχα να ενθαρρύνει τους κατασκευαστές ελαστικών να βελτιστοποιήσουν τις συγκεκριμένες παραμέτρους ελαστικών, γεγονός το οποίο αναμένεται να προετοιμάσει το έδαφος για βιωσιμότερη κατανάλωση και παραγωγή.
- (12) Η πληθώρα των κανόνων σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών στα κράτη μέλη αναμένεται να δημιουργήσει φραγμούς στο ενδοκοινοτικό εμπόριο και να αυξήσει τον διοικητικό φόρτο και το κόστος δοκιμών για τους κατασκευαστές ελαστικών.
- (13) Τα ανταλλακτικά ελαστικά καλύπτουν το 78% της αγοράς ελαστικών επισώτρων. Ως εκ τούτου, κρίνεται δικαιολογημένη η πληροφόρηση του τελικού χρήστη σχετικά με τις παραμέτρους των ανταλλακτικών ελαστικών, καθώς και των ελαστικών που τοποθετούνται σε καινούργια οχήματα.
- (14) Η ανάγκη για ευρύτερη πληροφόρηση σχετικά με τα ελαστικά υψηλής ενεργειακής απόδοσης και άλλες παραμέτρους αφορά τους καταναλωτές, περιλαμβανομένων των διαχειριστών στόλων και των μεταφορικών εταιρειών, οι οποίοι δε μπορούν εύκολα να συγκρίνουν τις παραμέτρους διαφορετικών εμπορικών ονομασιών ελαστικών, απουσία καθεστώτος σήμανσης και εναρμονισμένων δοκιμών. Ως εκ τούτου, κρίνεται σκόπιμο να συμπεριληφθούν ελαστικά των κατηγοριών C1, C2 και C3 στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.
- (15) Η ενεργειακή σήμανση η οποία ταξινομεί τα προϊόντα σε μία κλίμακα από A έως G, όπως ισχύει για τις οικιακές συσκευές σύμφωνα με την οδηγία 1992/75/EΚ για την ένδειξη της κατανάλωσης ενέργειας και λοιπών πόρων των οικιακών συσκευών με τη σήμανση και την παροχή ομοιόμορφων πληροφοριών σχετικά με τα προϊόντα²⁷, είναι αναγνωρίσιμη από τους καταναλωτές και έχει αποδειχθεί ότι προάγει με επιτυχία πιο αποδοτικές συσκευές. Ο ίδιος σχεδιασμός θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί και για τη σήμανση ελαστικών υψηλής ενεργειακής απόδοσης.

²⁷

EE L 297 της 13.10.1992, σ. 16.

- (16) Η τοποθέτηση σήμανσης στα ελαστικά στο σημείο πώλησης, καθώς και στην τεχνική διαφημιστική τεκμηρίωση αναμένεται να διασφαλίσει την παροχή στους διανομείς καθώς και στους δυνητικούς τελικούς χρήστες εναρμονισμένων πληροφοριών σχετικά με την ενεργειακή απόδοση των ελαστικών, τις επιδόσεις πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα και τον εξωτερικό θόρυβο κύλισης.
- (17) Μερικοί τελικοί χρήστες επιλέγουν ελαστικά πριν φτάσουν στο σημείο πώλησης ή αγοράζουν ελαστικά διά ταχυδρομικής παραγγελίας. Για να διασφαλιστεί ότι αυτοί οι τελικοί χρήστες μπορούν να επιλέξουν με πλήρη επίγνωση βάσει εναρμονισμένων πληροφοριών σχετικά με την ενεργειακή απόδοση των ελαστικών, την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα και τον εξωτερικό θόρυβο κύλισης, η σήμανση πρέπει να εμφανίζεται σε κάθε τεχνική διαφημιστική τεκμηρίωση, συμπεριλαμβανομένων των δικτυακών τόπων όπου διατίθεται η τεκμηρίωση αυτή.
- (18) Οι πληροφορίες πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με τις εναρμονισμένες μεθόδους δοκιμών που θεσπίζονται στον [κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../... αναφορικά με την έγκριση απαιτήσεων έγκρισης τύπου για τη γενική ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων], προκειμένου να παράσχουν στους τελικούς χρήστες τη δυνατότητα να συγκρίνουν διαφορετικά ελαστικά και να περιορίσουν το κόστος δοκιμών για τους κατασκευαστές.
- (19) Στις περιπτώσεις όπου τα κράτη μέλη παρέχουν κίνητρα υπέρ των ελαστικών υψηλής ενεργειακής απόδοσης, κρίνεται σκόπιμο να καθοριστούν κατηγορίες ελάχιστης ενεργειακής απόδοσης προκειμένου να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς. Αυτά τα κίνητρα θα μπορούσαν να συνιστούν κρατική ενίσχυση. Το αποτέλεσμα οποιασδήποτε μελλοντικής διαδικασίας κρατικής ενίσχυσης που ενδέχεται να κινηθεί σύμφωνα με τα άρθρα 87 και 88 της Συνθήκης ισχύει με την επιφύλαξη της συγκεκριμένης οδηγίας.
- (20) Η συμμόρφωση προς τις διατάξεις σχετικά με τη σήμανση από κατασκευαστές, προμηθευτές και διανομείς είναι ουσιώδους σημασίας για την επίτευξη των στόχων των εν λόγω διατάξεων. Τα κράτη μέλη καλούνται ως εκ τούτου να παρακολουθήσουν τη συμμόρφωση μέσω εποπτείας της αγοράς και τακτικών εκ των υστέρων ελέγχων.
- (21) Τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή της συγκεκριμένης οδηγίας πρέπει να εγκριθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/368/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή²⁸.
- (22) Συγκεκριμένα, κρίνεται σκόπιμη η ανάθεση στην Επιτροπή αρμοδιοτήτων για τη θέσπιση απαιτήσεων σχετικά με την ταξινόμηση της πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα για κατηγορίες ελαστικών C2 και C3 και απαιτήσεων σχετικά με βασικές παραμέτρους των ελαστικών εκτός της ενεργειακής απόδοσης, της πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα και του εξωτερικού θορύβου κύλισης καθώς και για την προσαρμογή των παρατημάτων στην τεχνική εξέλιξη. Εφόσον αυτά τα μέτρα έχουν γενικό πεδίο εφαρμογής και έχουν σχεδιαστεί για να τροποποιήσουν επουσιώδη στοιχεία της συγκεκριμένης οδηγίας συμπληρώνοντας την, πρέπει να εγκριθούν βάσει της

²⁸ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5α της Απόφασης 1999/468/ΕΚ,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1 ***Στόχος και αντικείμενο***

Στόχος της παρούσας οδηγίας είναι να αυξήσει την ενεργειακή απόδοση των καυσίμων στις οδικές μεταφορές προωθώντας ελαστικά επίσωτρα υψηλής ενεργειακής απόδοσης.

Η παρούσα οδηγία θεσπίζει ένα πλαίσιο για την παροχή πληροφοριών σχετικά με τις παραμέτρους των ελαστικών μέσω σήμανσης.

Άρθρο 2 ***Πεδίο εφαρμογής***

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε ελαστικά επίσωτρα των κατηγοριών C1, C2 και C3.
2. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 1, η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται για:
 - α) αναγομωμένα ελαστικά.
 - β) επαγγελματικά ελαστικά παντός εδάφους.
 - γ) ελαστικά ειδικά σχεδιασμένα για τοποθέτηση αποκλειστικά σε οχήματα που έχουν ταξινομηθεί για πρώτη φορά πριν από την 1η Οκτωβρίου 1990.
 - δ) εφεδρικά ελαστικά προσωρινής χρήσης τύπου T.
 - ε) ελαστικά κατηγοριών ταχύτητας κάτω των 80 km/h.
 - στ) ελαστικά των οποίων η ονομαστική διάμετρος σώτρου δεν υπερβαίνει τα 254 mm ή είναι 635 mm ή μεγαλύτερη.
 - ζ) ελαστικά εξοπλισμένα με πρόσθετα εξαρτήματα για τη βελτίωση των ιδιοτήτων πρόσφυσης, όπως τα ελαστικά με καρφιά.

Άρθρο 3 ***Ορισμοί***

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας:

- (1) Ως «ελαστικά κατηγοριών C1, C2 και C3» νοούνται οι κατηγορίες ελαστικών όπως ορίζονται στο άρθρο 8 του [κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../... αναφορικά με τις

απαιτήσεις έγκρισης τύπου για τη γενική ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων]²⁹;

- (2) Ως «εφεδρικό ελαστικό προσωρινής χρήσης τύπου T» νοείται ο τύπος εφεδρικού ελαστικού προσωρινής χρήσης που σχεδιάστηκε για να χρησιμοποιείται υπό εσωτερική πίεση υψηλότερη της καθιερωμένης για συνήθη και ενισχυμένα ελαστικά·
- (3) Ως «σημείο πώλησης» νοείται χώρος όπου τα ελαστικά εκτίθενται, αποθηκεύονται ή πωλούνται, περιλαμβανομένων χώρων επίδειξης αυτοκινήτων σε ό,τι αφορά ελαστικά που εκτίθενται χωρίς να έχουν τοποθετηθεί στα οχήματα·
- (4) Ως «τεχνική διαφημιστική τεκμηρίωση» νοείται κάθε έντυπο και ηλεκτρονικό υλικό που χρησιμοποιείται για την εμπορία ελαστικών ή οχημάτων και απευθύνεται σε τελικούς χρήστες και διανομείς, το οποίο περιγράφει τις συγκεκριμένες παραμέτρους ενός ελαστικού, συμπεριλαμβανομένων τεχνικών εγχειριδίων, διαφημιστικών φυλλαδίων, εμπορίας μέσω Διαδικτύου, ενημερωτικών φυλλαδίων και καταλόγων·
- (5) Ως «τεχνική διαφημιστική τεκμηρίωση» νοούνται οι πληροφορίες σχετικά με ελαστικά, συμπεριλαμβανομένων του κατασκευαστή και της εμπορικής ονομασίας του ελαστικού, της περιγραφής του τύπου του ελαστικού και της ομαδοποίησης των ελαστικών όπως καθορίζονται για τη δήλωση της κατηγορίας ενεργειακής απόδοσης, της κατηγορίας πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα και της μετρούμενης τιμής του εξωτερικού θορύβου κύλισης, των εκθέσεων δοκιμής και της ακρίβειας της δοκιμής·
- (6) Ως «κατασκευαστής» νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που κατασκευάζει ένα προϊόν ή αναθέτει την κατασκευή ή το σχεδιασμό ενός προϊόντος και διαθέτει το προϊόν αυτό στην αγορά με την εμπορική του επωνυμία ή το εμπορικό του σήμα·
- (7) Ως «εισαγωγέας» νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο εντός της Κοινότητας, το οποίο διαθέτει στην κοινοτική αγορά προϊόν από τρίτη χώρα·
- (8) Ως «προμηθευτής» νοείται ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπός του στην Κοινότητα ή ο εισαγωγέας·
- (9) Ως «διανομέας» νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο της αλυσίδας εφοδιασμού, εκτός του προμηθευτή ή του εισαγωγέα, το οποίο διαθέτει ελαστικά στην αγορά·
- (10) Ως «διαθεσιμότητα στην αγορά» νοείται κάθε προσφορά προϊόντος για διανομή, κατανάλωση ή χρήση στην κοινοτική αγορά στο πλαίσιο εμπορικής δραστηριότητας, είτε έναντι αντιτίμου είτε δωρεάν·
- (11) Ως «τελικός χρήστης» νοείται ο καταναλωτής, περιλαμβανομένου του διαχειριστή στόλου ή εταιρείας οδικών μεταφορών, ο οποίος αγοράζει ή αναμένεται να αγοράσει ένα ελαστικό.

²⁹

[Σημείωση: Η ισχύουσα ταξινόμηση ελαστικών της πρότασης κανονισμού (COM(2008)316) δεν συμπεριέλαβε τα ελαφρά οχήματα (N1). Υφίσταται σε επίπεδο Συμβουλίου συμφωνία για την αναθεώρηση των ορισμών που προτείνονται στο άρθρο 8 της πρότασης κανονισμού COM(2008) 316 προκειμένου να συμπεριληφθούν τα ελαστικά N1, η οποία θα συναφθεί το αργότερο τον Οκτώβριο πριν από την έγκριση της παρούσας πρότασης οδηγίας για την επισήμανση ελαστικών – η σημείωση παρατίθεται προς ενημέρωση κατά τη νομοθετική διαδικασία και θα πρέπει να διαγραφεί τη στιγμή της έγκρισης].

- (12) Ως «ουσιώδης παράμετρος» νοείται μια παράμετρος του ελαστικού όπως η αντίσταση κύλισης, η πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα ή ο εξωτερικός θόρυβος κύλισης, η οποία έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, στην οδική ασφάλεια ή στην υγεία κατά τη χρήση.

Άρθρο 4

Υποχρεώσεις των προμηθευτών ελαστικών

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι προμηθευτές ελαστικών συμμορφώνονται προς τις ακόλουθες διατάξεις:

- (1) Οι προμηθευτές πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα ελαστικά κατηγορίας C1 και C2, τα οποία παραδίδονται σε διανομείς ή τελικούς χρήστες, είναι εφοδιασμένα με αυτοκόλλητο στο πέλμα τους το οποίο εμφανίζει σήμανση που υποδεικνύει την κατηγορία ενεργειακής απόδοσης, όπως ορίζεται στο παράρτημα I, μέρος A, και την τιμή μέτρησης του εξωτερικού θορύβου κύλισης, όπως παρατίθεται στο παράρτημα I, μέρος Γ. Οι σημάνσεις των ελαστικών C1 πρέπει να υποδεικνύουν επίσης την κατηγορία της πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα, όπως ορίζεται στο παράρτημα I, μέρος B.
- (2) Η μορφή του αυτοκόλλητου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 είναι αυτή που προδιαγράφεται στο παράρτημα II.
- (3) Οι προμηθευτές δηλώνουν την κατηγορία ενεργειακής απόδοσης, την κατηγορία πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα και την τιμή μέτρησης του εξωτερικού θορύβου κύλισης στην τεχνική διαφημιστική τεκμηρίωση, όπως παρατίθεται στο παράρτημα I, με τη σειρά που ορίζεται στο παράρτημα III.
- (4) Οι προμηθευτές θέτουν την τεχνική τεκμηρίωση στη διάθεση των αρχών των κρατών μελών κατόπιν αιτήματος, για χρονικό διάστημα πέντε ετών από τη στιγμή που ένας δεδομένος τύπος ελαστικού διατίθεται στην αγορά. Η τεχνική τεκμηρίωση πρέπει να είναι επαρκώς αναλυτική ώστε να επιτρέπει στις αρχές να πιστοποιούν την ακρίβεια των παρεχόμενων στη σήμανση πληροφοριών σχετικά με την ενεργειακή απόδοση, την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα και τον εξωτερικό θόρυβο κύλισης.

Άρθρο 5

Υποχρεώσεις των διανομέων ελαστικών

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι διανομείς ελαστικών συμμορφώνονται προς τις ακόλουθες διατάξεις:

- (1) Οι διανομείς πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα ελαστικά στο σημείο πώλησης φέρουν το αυτοκόλλητο που παρέχεται από τους προμηθευτές σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 σε εμφανώς ορατή θέση.
- (2) Στις περιπτώσεις όπου τα ελαστικά προς πώληση δεν είναι ορατά από τον τελικό χρήστη, οι διανομείς πρέπει να παρέχουν στον τελικό χρήστη πληροφορίες σχετικά με την κατηγορία ενεργειακής απόδοσης, πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα και την τιμή μέτρησης του εξωτερικού θορύβου κύλισης των συγκεκριμένων ελαστικών.

- (3) Όσον αφορά τα ελαστικά των κατηγοριών C1 και C2, οι διανομείς πρέπει να γνωστοποιούν την κατηγορία ενεργειακής απόδοσης και τη μετρούμενη τιμή του εξωτερικού θορύβου μέσω των τιμολογίων που εκδίδονται στους τελικούς χρήστες όταν αγοράζουν τα ελαστικά. Για ελαστικά της κατηγορίας C1 πρέπει να γνωστοποιείται και η κατηγορία πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα.

Άρθρο 6

Υποχρεώσεις των προμηθευτών και διανομέων αυτοκινήτων

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι προμηθευτές και διανομείς αυτοκινήτων συμμορφώνονται προς τις ακόλουθες διατάξεις:

- (1) Οι προμηθευτές και διανομείς αυτοκινήτων πρέπει να διασφαλίζουν ότι η τεχνική διαφημιστική τεκμηρίωση παρέχει πληροφορίες σχετικά με ελαστικά τα οποία τοποθετούνται σε καινούργια οχήματα. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν την κατηγορία ενεργειακής απόδοσης όπως παρατίθεται στο παράρτημα I, μέρος Α, τη μετρούμενη τιμή του εξωτερικού θορύβου κύλισης όπως παρατίθεται στο παράρτημα I, μέρος Γ και, για τα ελαστικά της κατηγορίας C1, την κατηγορία πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα όπως παρατίθεται στο παράρτημα I, μέρος Β.
- (2) Στις περιπτώσεις όπου ενδέχεται να έχουν τοποθετηθεί σε ένα καινούργιο όχημα διαφορετικοί τύποι ελαστικών, χωρίς οι τελικοί χρήστες να έχουν τη δυνατότητα επιλογής, στην τεχνική διαφημιστική τεκμηρίωση πρέπει να αναφέρεται η χαμηλότερη κατηγορία ενεργειακής απόδοσης και πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα και η υψηλότερη τιμή μέτρησης του εξωτερικού θορύβου κύλισης των συγκεκριμένων τύπων ελαστικών με τη σειρά που καθορίζεται στο παράρτημα III.
- (3) Στις περιπτώσεις όπου οι τελικοί χρήστες έχουν δυνατότητα επιλογής μεταξύ διαφορετικών τύπων ελαστικών για τοποθέτηση σε καινούργιο όχημα, οι προμηθευτές αυτοκινήτων πρέπει να δηλώνουν στην τεχνική διαφημιστική τεκμηρίωση την κατηγορία ενεργειακής απόδοσης και πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα και την τιμή μέτρησης του εξωτερικού θορύβου κύλισης των συγκεκριμένων τύπων ελαστικών με τη σειρά που καθορίζεται στο παράρτημα III.
- (4) Στις περιπτώσεις όπου οι τελικοί χρήστες έχουν δυνατότητα επιλογής μεταξύ διαφορετικών τύπων ελαστικών για τοποθέτηση σε καινούργιο όχημα, οι διανομείς αυτοκινήτων πρέπει να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την κατηγορία ενεργειακής απόδοσης, την πρόσφυση του υγρού οδοστρώματος και την τιμή μέτρησης εξωτερικού θορύβου κύλισης των συγκεκριμένων τύπων ελαστικών πριν από την πώληση.

Άρθρο 7

Εναρμονισμένες μέθοδοι δοκιμής

Οι πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με τα άρθρα 4, 5 και 6 σχετικά με την κατηγορία ενεργειακής απόδοσης, την τιμή μέτρησης του εξωτερικού θορύβου κύλισης και την κατηγορία πρόσφυσης των ελαστικών σε υγρό οδόστρωμα πρέπει να λαμβάνονται μέσω των εναρμονισμένων μεθόδων δοκιμής που αναφέρονται στο παράρτημα 1.

Άρθρο 8

Διαδικασία πιστοποίησης

Τα κράτη μέλη αξιολογούν τη συμμόρφωση προς τις δηλωθείσες κατηγορίες ενεργειακής απόδοσης και πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα, κατά την έννοια του παραρτήματος I, μέρη Α και Β, και προς τη δηλωθείσα τιμή μέτρησης εξωτερικού θορύβου κύλισης κατά την έννοια του παραρτήματος I, μέρος Γ, σύμφωνα με τη διαδικασία που παρατίθεται στο παράρτημα IV.

Άρθρο 9

Εσωτερική αγορά

1. Στις περιπτώσεις όπου υφίσταται συμμόρφωση προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν ούτε περιορίζουν τη διάθεση των ελαστικών στην αγορά βάσει των πληροφοριών προϊόντος που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία.
2. Εκτός εάν υπάρχουν αποδείξεις για το αντίθετο, τα κράτη μέλη θεωρούν ότι η σήμανση και οι πληροφορίες προϊόντος συμμορφώνονται προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας. Δύνανται να ζητούν από τους προμηθευτές να παρέχουν τεχνική τεκμηρίωση προκειμένου να αξιολογείται η ακρίβεια των δηλωθεισών τιμών.

Άρθρο 10

Κίνητρα

Τα κράτη μέλη δε παρέχουν κίνητρα σε σχέση με ελαστικά κάτω από το επίπεδο ενεργειακής απόδοσης της κατηγορίας C κατά την έννοια του παραρτήματος I, μέρος Α.

Άρθρο 11

Τροποποιήσεις και προσαρμογές στην τεχνική πρόοδο

Τα ακόλουθα μέτρα τα οποία σχεδιάστηκαν για την τροποποίηση επουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας συμπληρώνοντάς την μεταξύ άλλων, εγκρίνονται βάσει κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο όπως αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 2:

- (1) θέσπιση απαιτήσεων σχετικά με την ταξινόμηση της πρόσφυσης των ελαστικών κατηγορίας C2 και C3 σε υγρό οδόστρωμα, υπό την προϋπόθεση ότι διατίθενται κατάλληλες, εναρμονισμένες μέθοδοι δοκιμών.
- (2) θέσπιση απαιτήσεων σχετικά με άλλες ουσιώδεις παραμέτρους, στο βαθμό που αυτές επηρεάζουν το περιβάλλον, την υγεία ή την ασφάλεια, εφόσον υπάρχουν εναρμονισμένες μέθοδοι δοκιμών και εφόσον αυτές οι απαιτήσεις είναι οικονομικώς συμφέρουσες.
- (3) προσαρμογή των παραρτημάτων I έως IV στην τεχνική πρόοδο.

Άρθρο 12

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των εγκεκριμένων εθνικών διατάξεων σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για τη διασφάλιση της επιβολής τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις διατάξεις αυτές στην Επιτροπή το αργότερο δεκαοκτώ μήνες μετά τη έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας και την ενημερώνουν αμελλητί σχετικά με οποιαδήποτε επακόλουθη τροποποίηση που ενδεχομένως επηρεάζει αυτές τις διατάξεις.

Άρθρο 13

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή συνεπικουρείται από επιτροπή.
2. Όπου γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/EK, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του άρθρου 8 της απόφασης.

Άρθρο 14

Αναθεώρηση

Το αργότερο 5 έτη από την ημερομηνία εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή αξιολογεί την ανάγκη αναθεώρησης των κατηγοριών ενεργειακής απόδοσης και πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα, όπως παρατίθενται στο παράρτημα I.

Άρθρο 15

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν το αργότερο έως τον Νοέμβριο 2011, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων αυτών, καθώς και ένα πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ αυτών των διατάξεων και της παρούσας οδηγίας.

Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν αυτές τις διατάξεις από την 1η Νοεμβρίου 2012.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπει η παρούσα οδηγία.

Άρθρο 16

Η οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 17

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

Παράρτημα Ι
Ταξινόμηση των παραμέτρων ελαστικών

Μέρος Α: Κατηγορίες ενεργειακής απόδοσης

Η κατηγορία ενεργειακής απόδοσης καθορίζεται βάσει του συντελεστή αντίστασης κύλισης (*RRC*) σύμφωνα με την κλίμακα Α έως Γ που καθορίζεται παρακάτω και μετριέται σύμφωνα με τον [κανονισμό της ΟΕΕ/ΗΕ..., η παραπομπή στην Επίσημη Εφημερίδα πρέπει να προστεθεί πριν από την τελική έκδοση της οδηγίας από τον νομοθέτη].

Εάν ένας τύπος ελαστικού εγκριθεί για περισσότερες της μίας κατηγορίες ελαστικών (π.χ. C1 και C2), η κλίμακα ταξινόμησης που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της κατηγορίας ενεργειακής απόδοσης του συγκεκριμένου ελαστικού πρέπει να είναι αυτή που εφαρμόζεται στην υψηλότερη κατηγορία ελαστικού (π.χ. C2, όχι C1).

Ελαστικά κατηγορίας C1		Ελαστικά κατηγορίας C2		Ελαστικά κατηγορίας C3	
<i>RRC</i> σε kg/t	Κατηγορία ενεργειακής απόδοσης	<i>RRC</i> σε kg/t	Κατηγορία ενεργειακής απόδοσης	<i>RRC</i> σε kg/t	Κατηγορία ενεργειακής απόδοσης
$RRC \leq 6,5$	A	$RRC \leq 5,5$	A	$RRC \leq 4,0$	A
$6,6 \leq RRC \leq 7,7$	B	$5,6 \leq RRC \leq 6,7$	B	$4,1 \leq RRC \leq 5,0$	B
$7,8 \leq RRC \leq 9,0$	C	$6,8 \leq RRC \leq 8,0$	C	$5,1 \leq RRC \leq 6,0$	C
Άδειο	D	Άδειο	D	$6,1 \leq RRC \leq 7,0$	D
$9,1 \leq RRC \leq 10,5$	E	$8,1 \leq RRC \leq 9,2$	E	$7,1 \leq RRC \leq 8,0$	E
$10,6 \leq RRC \leq 12,0$	F	$9,3 \leq RRC \leq 10,5$	F	$RRC \leq 8,1$	F
$RRC \leq 12,1$	G	$RRC \leq 10,6$	G	Άδειο	G

Μέρος Β: Κατηγορίες πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα

Οι κατηγορίες πρόσφυσης των ελαστικών κατηγορίας C1 σε υγρό οδόστρωμα πρέπει να προσδιορίζονται βάσει του κωδικού πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα (G) σύμφωνα με την κλίμακα Α έως Γ που καθορίζεται παρακάτω και να μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 117 της ΟΕΕ/ΗΕ σχετικά με τις ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ελαστικών όσον αφορά τις εκπομπές ήχου κύλισης ελαστικών και την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα³⁰.

G	Κατηγορίες πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα
$155 \leq G$	A
$140 \leq G \leq 154$	B
$125 \leq G \leq 139$	C
Άδειο	D
$110 \leq G \leq 124$	E
$G \leq 109$	F
Άδειο	G

Μέρος Γ: Εξωτερικός θόρυβος κύλισης

Η μετρούμενη τιμή του εξωτερικού θορύβου κύλισης πρέπει να δηλώνεται σε decibel και να μετράται σύμφωνα με τον κανονισμό 117 της ΟΕΕ/ΗΕ σχετικά με τις ενιαίες διατάξεις όσον αφορά την έγκριση ελαστικών ως προς τις εκπομπές ήχου κύλισης ελαστικών και την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα.

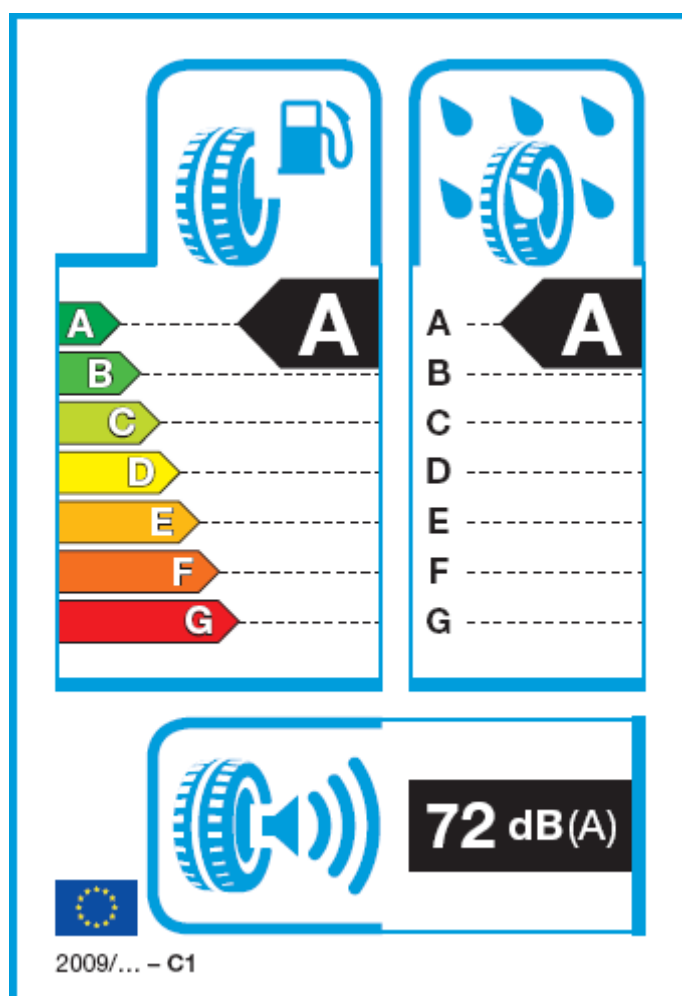
³⁰ ΕΕ L 231 της 29.08.2008, σ. 19.

Προσάρτημα II: Διαστάσεις της σήμανσης

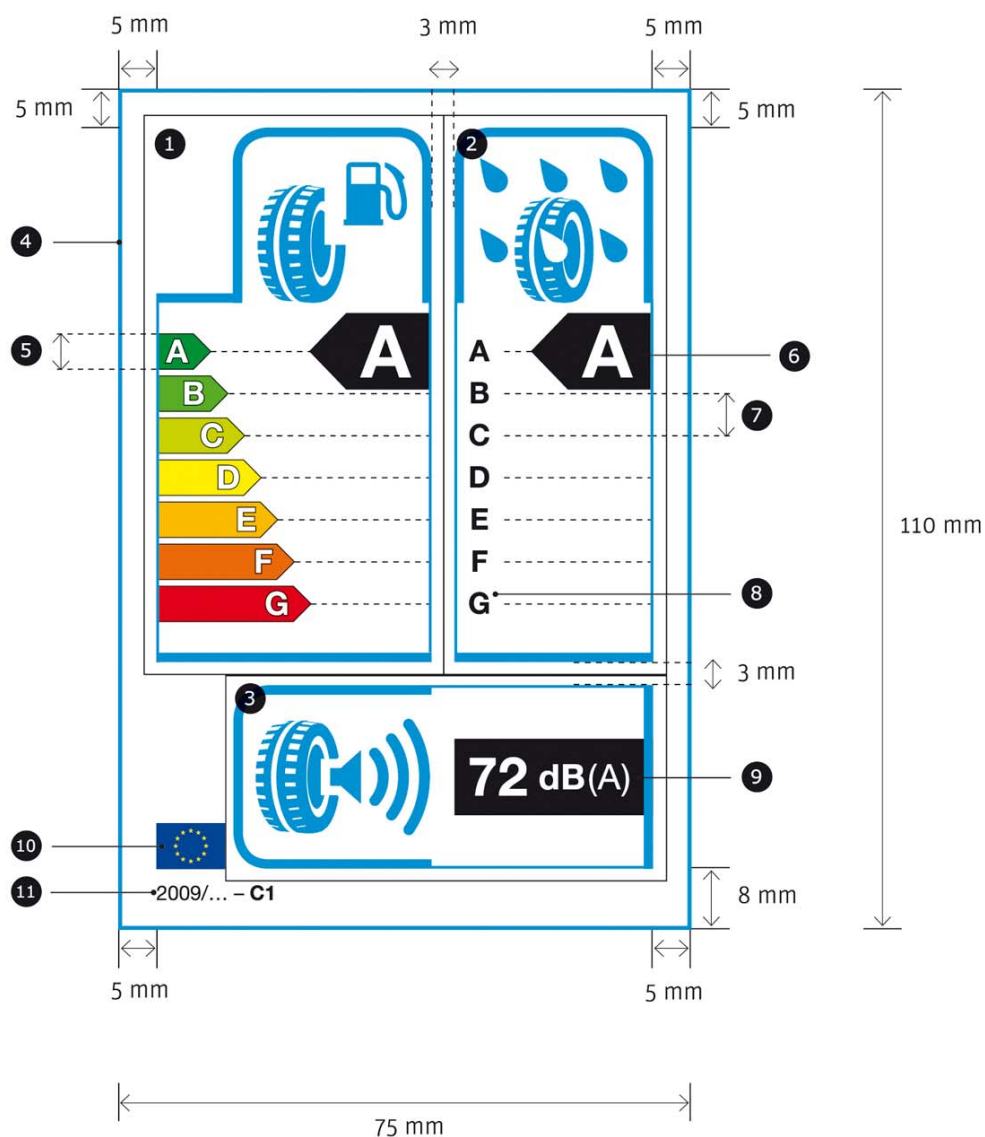
Το αυτοκόλλητο που αναφέρεται στα άρθρα 4 παράγραφος 1 και 5 παράγραφος 1 αποτελείται από δύο μέρη: (1) μία σήμανση τυπωμένη στη μορφή που περιγράφεται παρακάτω και (2) ένα κενό πεδίο όπου εμφανίζονται το όνομα του προμηθευτή καθώς και η γραμμή και οι διαστάσεις του ελαστικού, ο δείκτης φόρτισης, η κατηγορία ταχύτητας και άλλες τεχνικές προδιαγραφές (εφεξής καλούμενο «πεδίο εμπορικού σήματος»).

1. Σχέδιο σήμανσης

- 1.1 Η σήμανση που τυπώνεται στο αυτοκόλλητο και αναφέρεται στα άρθρα 4 παράγραφος 1 και 5 παράγραφος 1 πρέπει να συμμορφώνεται προς την παρακάτω εικόνα:



1.2 Τα ακόλουθα σχήματα παρέχουν τις προδιαγραφές για τη σήμανση:



1.3 Η σήμανση πρέπει να έχει πλάτος τουλάχιστον 75 mm και ύψος 110 mm. Εάν η ετικέτα τυπώνεται σε μεγαλύτερες διαστάσεις, το περιεχόμενό της πρέπει παρόλα αυτά να παραμένει ανάλογο των ως άνω προδιαγραφών.

1.4 Η σήμανση πρέπει να συμμορφώνεται προς τις ακόλουθες προδιαγραφές:

α) τα χρώματα είναι CMYK – κυανό, ματζέντα, κίτρινο και μαύρο – και υποδεικνύονται σύμφωνα με αυτό το παράδειγμα: 00-70-X-00: 0 % κυανό, 70 % ματζέντα, 100 % κίτρινο, 0 % μαύρο.

β) Οι αριθμοί που παρατίθενται παρακάτω αναφέρονται στις λεζάντες που υποδεικνύονται στην παράγραφο 1.2.

① *Ενεργειακή απόδοση*

Παρέχεται εικονόγραμμα: πλάτος: 19,5 mm, ύψος: 18,5 mm – Πλαίσιο για το εικονόγραμμα: 3,5 pt, πλάτος: 26 mm, ύψος: 23 mm – Πλαίσιο για διαβάθμιση: μέγεθος: 1 pt – Τέλος πλαισίου: γράμματα: 3,5 pt, πλάτος: 36 mm – Χρώμα: X-10-00-05.

② *Πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα*

Παρέχεται εικονόγραμμα: πλάτος: 19 mm, ύψος: 19 mm – Πλαίσιο για εικονόγραμμα: γραμμή: 3,5 pt, πλάτος: 26 mm, ύψος: 23 mm – Πλαίσιο για ταξινόμηση: γραμμή: 1 pt – Τέλος πλαισίου: γραμμή: 3,5 pt, πλάτος: 26 mm – Χρώμα: X-10-00-05.

③ *Εξωτερικός θόρυβος κύλισης*

Παρέχεται εικονόγραμμα: πλάτος: 23 mm, ύψος: 15 mm – Πλαίσιο για εικονόγραμμα: γραμμή: 3,5 pt, πλάτος: 26 mm, ύψος: 24 mm – Πλαίσιο για ταξινόμηση: γραμμή: 1 pt – Τέλος πλαισίου: γραμμή: 3,5 pt, ύψος: 24 mm – Χρώμα: X-10-00-05.

④ *Περίγραμμα σήμανσης: γραμμή: 1,5 pt – Χρώμα: X-10-00-05.*

⑤ *Κλίμακα A-G*

– *Βέλη: ύψος: 4,75 mm, κενό: 0,75 mm, μαύρη γραμμή: 0,5 pt – χρώματα:*

- A: X-00-X-00.
- B: 70-00-X-00.
- C: 30-00-X-00.
- D: 00-00-X-00.
- E: 00-30-X-00.
- F: 00-70-X-00.
- G: 00-X-X-00.

– *Κείμενο: Helvetica Bold 12 pt, 100% λευκό, μαύρο πλαίσιο: 0,5 pt.*

⑥ *Ταξινόμηση*

– *Βέλος: πλάτος: 16 mm, ύψος: 10 mm, 100% μαύρο.*

– *Κείμενο: Helvetica Bold 27 pt, 100% λευκό.*

⑦ *Γραμμές στην κλίμακα: γραμμή: 0,5 pt, διάκενο διακεκομμένης γραμμής: 5,5 mm, 100% μαύρο.*

⑧ *Κείμενο κλίμακας: Helvetica Bold 11 pt, 100% μαύρο.*

⑨ *Τιμή ήχου*

– *Τετραγωνίδιο: πλάτος: 25 mm, ύψος: 10 mm, 100% μαύρο.*

- *Κείμενο: Helvetica Bold 20 pt, 100% λευκό.*
- *Κείμενο μονάδας: Helvetica Bold Regular for ‘(A)’ 13 pt, 100% λευκό.*

⑩ *Λογότυπο EE: πλάτος: 9 mm, ύψος: 6 mm.*

⑪ *Αναφορά οδηγίας: Helvetica Regular 7,5 pt, 100% μαύρο.*

Αναφορά κατηγορίας ελαστικού: Helvetica Bold 7,5 pt, 100% μαύρο.

γ) Το φόντο πρέπει να είναι λευκό.

1.5 Η κατηγορία ελαστικού (C1, C2 και C3) πρέπει να υποδεικνύεται στη σήμανση υπό τη μορφή που περιγράφεται στην εικόνα στην παράγραφο 1.2.

2. Πεδίο εμπορικού σήματος

2.1 Οι προμηθευτές πρέπει να προσθέτουν το όνομα τους, τη γραμμή και τις διαστάσεις του ελαστικού, τον δείκτη φόρτισης, την κατηγορία ταχύτητας και άλλες τεχνικές προδιαγραφές στο αυτοκόλλητο μαζί με τη σήμανση σε οποιοδήποτε χρώμα, διαστάσεις και σχέδιο, υπό την προϋπόθεση ότι το αναλογικό μέγεθος του πεδίου του εμπορικού σήματος δεν υπερβαίνει τον λόγο 4:5 σε σχέση με το μέγεθος της σήμανσης και ότι το κείμενο που τυπώνεται μαζί με τη σήμανση δεν παρεμβάλλεται στο κείμενο της σήμανσης.

Παράρτημα III
Πληροφορίες στην τεχνική διαφημιστική τεκμηρίωση

1. Οι πληροφορίες σχετικά με το ελαστικό πρέπει να παρέχονται με τη σειρά που καθορίζεται παρακάτω:
 - (i) κατηγορία ενεργειακής απόδοσης (γράμμα A έως G),
 - (ii) κατηγορία πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα (γράμμα A έως G),
 - (iii) μετρούμενη τιμή του εξωτερικού θορύβου κύλισης (dB).
2. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να ικανοποιούν τις παρακάτω απαιτήσεις:
 - (i) να είναι ευανάγνωστες,
 - (ii) να είναι εύληπτες,
 - (iii) εάν υπάρχει διαφορετική ταξινόμηση για έναν συγκεκριμένο τύπο ελαστικού ανάλογα με τις διαστάσεις ή άλλες παραμέτρους, πρέπει να δηλώνεται το εύρος μεταξύ του ελαστικού με τις χειρότερες και τις βέλτιστες επιδόσεις.
3. Οι προμηθευτές πρέπει να παρέχουν επίσης στον δικτυακό τους τόπο:
 - (i) επεξήγηση του εικονογράμματος που τυπώνεται στη σήμανση,
 - (ii) δήλωση που επισημαίνει το γεγονός ότι η πραγματική εξοικονόμηση καυσίμου και η οδική ασφάλεια εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τη συμπεριφορά του οδηγού και συγκεκριμένα τα ακόλουθα:
 - ότι η οικολογική οδήγηση μπορεί να μειώσει σημαντικά την κατανάλωση καυσίμου,
 - ότι πρέπει να ελέγχεται τακτικά η πίεση του ελαστικού για καλύτερη πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα και για υψηλότερα χαρακτηριστικά ενεργειακής απόδοσης,
 - ότι η απόσταση ακινητοποίησης πρέπει να τηρείται αυστηρά.

Παράρτημα IV: Διαδικασία πιστοποίησης

Η συμμόρφωση προς τις δηλωθείσες κατηγορίες ενεργειακής απόδοσης και πρόσφυσης σε υγρό οδόστρωμα, καθώς και προς την μετρούμενη τιμή εξωτερικού θορύβου κύλισης αξιολογείται για κάθε τύπο ελαστικού ή κάθε ομάδα ελαστικών όπως καθορίζεται από τον προμηθευτή, σύμφωνα με την ακόλουθη διαδικασία:

- (1) ένα μεμονωμένο ελαστικό δοκιμάζεται πρώτο. Εάν η μετρούμενη τιμή αντιστοιχεί στη δηλωθείσα κατηγορία ή στη μετρούμενη τιμή του εξωτερικού θορύβου κύλισης, το ελαστικό θεωρείται ότι υπεβλήθη επιτυχώς στη δοκιμή.
- (2) εάν η μετρούμενη τιμή δεν αντιστοιχεί στη δηλωθείσα κατηγορία ή στην μετρούμενη τιμή του εξωτερικού θορύβου κύλισης, πρέπει να υποβάλλονται σε δοκιμή τρία ακόμα ελαστικά. Για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις δηλωθείσες πληροφορίες χρησιμοποιείται η μέση τιμή μέτρησης που προκύπτει από τα τέσσερα ελαστικά που υποβλήθηκαν σε δοκιμή.