
# Bevezetés

Ez a jelentés a gumiabroncsok üzemanyag-hatékonyság és más lényeges paraméterek tekintetében történő címkézéséről szóló, 2009. november 25-i 1222/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet[[1]](#footnote-2) (a továbbiakban: a gumiabroncsok címkézéséről szóló rendelet) felülvizsgálatának szükségességére vonatkozó értékelés eredményeit ismerteti. A felülvizsgálat a rendelet 14. cikkének megfelelően a következő szempontokra terjedt ki:

* a címke hatékonysága a végfelhasználók tájékozottsági szintje szempontjából, különös tekintettel arra, hogy a 4. cikk (1) bekezdésének b) pontjában foglalt rendelkezések a rendelet célkitűzéseinek megvalósításához való hozzájárulás szempontjából ugyanolyan hatékonynak bizonyultak-e, mint a 4. cikk (1) bekezdésének a) pontjában foglalt rendelkezések;
* a gumiabroncsok paramétereire vonatkozóan a járműforgalmazók (járműkereskedők) és járműbeszállítók által a végfelhasználóknak nyújtott tájékoztatás;
* az, hogy ki kell-e terjeszteni a címkézési rendszert az újrafutózott gumiabroncsokra is;
* az, hogy be kell-e vezetni új gumiabroncs-paramétereket, például a kilométer-teljesítményt.

A felülvizsgálat emellett más lényeges kérdésekre is kitért. Ilyen volt egyebek mellett a rendelet 11. cikkének b) pontja értelmében a tapadási osztályok kiigazításának lehetősége azon gumiabroncsok esetében, amelyeket elsősorban arra terveztek, hogy jeges vagy havas útviszonyok között, vagy mindkettőben a normál gumiabroncsnál jobb teljesítményt érjenek el; nyilvántartási adatbázis létrehozásának lehetősége; és a piacfelügyeleti tevékenységek fokozásának szükségessége.

Külön tanulmány[[2]](#footnote-3) készült a rendelet felülvizsgálatának támogatására.

# A gumiabroncsok címkézésének jogi szabályozása

A gumiabroncsok címkézéséről szóló rendeletet a fenntartható mobilitás Unión belüli támogatására irányuló törekvések részeként fogadták el.

A rendelet a személygépkocsik gumiabroncsaira (C1 típusú gumiabroncsok[[3]](#footnote-4)), a könnyű haszongépjárművek gumiabroncsaira (C2 típusú gumiabroncsok) és a nehézgépjárművek gumiabroncsaira (C3 típusú gumiabroncsok) vonatkozik. Az újrafutózott, a fogazott és a különféle speciális felhasználású, például verseny- vagy tartalék gumiabroncsok nem tartoznak a rendelet hatálya alá.

A rendelet a következő három, egymással összefüggő paraméterrel foglalkozik: üzemanyag-hatékonyság (a gördülési ellenállás alapján), a nedves tapadás és külső gördülési zaj. A rendelet osztályokat határoz meg mindhárom paraméterre vonatkozóan.

A gumiabroncsok üzemanyag-hatékonyságának megállapítása a gördülési ellenállási együtthatón alapul. Az üzemanyag-hatékonyság színes, „A”-tól „G”-ig terjedő skálaként jelenik meg a címkén, és a legmagasabb üzemanyag-hatékonysági osztály („A” osztály) gördülési ellenállási együtthatója a legalacsonyabb.

A gumiabroncsok biztonságosságát a nedves tapadás, vagyis a gumiabroncs nedves úton való fékezési képessége fejezi ki. A nedves tapadási osztályának meghatározása a nedves tapadási index alapján, A-tól G-ig terjedő skálának megfelelően történik, és a legmagasabb osztály nedves tapadási indexének értéke a legnagyobb.

A külső gördülési zaj a közelben tartózkodók által, vagyis a gépkocsin kívül tapasztalt zaj. Mértékegysége a decibel (dB). A külső gördülési zaj osztályát egy–három „hanghullám” ábrázolja a címkén.

Az e három paraméter tekintetében nyújtott teljesítmény szintjét a gyártók külső ellenőrzés nélkül tüntetik fel a címkén.

A C1 és a C2 típusú gumiabroncsok esetében az osztályt címke vagy matrica (a márkanév feltüntetésére szolgáló helyet tartalmazó címke) tartalmazza. Az üzemanyag-hatékonysági osztályról, a nedves tapadási osztályról, a külső gördülési zaj osztályáról és a mért zajértékről szóló tájékoztatás mindhárom gumiabroncstípusra vonatkozóan a műszaki promóciós anyagokban, például a beszállítók weboldalain kell biztosítani.



A gumiabroncsok címkézéséről szóló rendelet fő célja, hogy az üzemanyag-hatékony, biztonságos és alacsony külső gördülési zajkibocsátású gumiabroncsok használatának előmozdítása révén gazdaságosabbá, környezetkímélőbbé és biztonságosabbá tegye a közúti közlekedést. A rendelet további célja, hogy a fogyasztók a bevezetésre kerülő szabványos címke révén bővebb tájékoztatásban részesüljenek, amely a vásárlási döntéseikre is kihat. Az Európai Unió energiaellátásának biztonságával, energiaimporttól való függőségével és az éghajlatváltozás kezelésének szükségességével kapcsolatos aggályok szempontjából kiemelten lényeges tényező az üzemanyag-hatékonyság.

Mivel az uniós energiafogyasztás egyharmada a közlekedési ágazat számlájára írható, a közúti közlekedés üzemanyag-hatékonyságának növelése nagyban hozzájárul e nehézségek megoldásához. A jármű üzemanyag-fogyasztásának 20–30 %-a a gumiabroncsoknak tudható be azok gördülési ellenállása miatt. A gördülési ellenállás csökkentése ezért fontos az üzemanyag-hatékonyság növeléséhez és az üvegházhatású gázok kibocsátásának mérsékléséhez. Ha javul a gumiabroncsok nedves tapadási teljesítménye, ritkábbak lesznek a balesetek, és kevesebben veszítik életüket vagy sérülnek meg az utakon. A közúti közlekedés zaja okozza a második legveszélyesebb környezet-egészségügyi terhelést a szálló por után. A zajból eredő egészségkárosító hatások mérséklődnének, ha kizárólag olyan gumiabroncsok lennének használatban az Európai Unióban, amelyek külső gördülési zaj szempontjából a legmagasabb osztályba tartoznak.

# Az elemzés tárgya

Az elemzés arra a kérdésre kereste a választ, hogy a gumiabroncsok címkézéséről szóló rendelet alkalmazásának megkezdése után van-e még lehetőség a gumiabroncsok üzemanyag-hatékonysággal, nedves tapadással és külső zajjal kapcsolatos teljesítményparamétereinek további javítására.

A vizsgálat a rendelet alkalmazandóvá válásának 2012. novemberi időpontja óta az Unióban elfogadott végrehajtási és érvényesítési rendelkezésekkel foglalkozott. A vizsgálat emellett az energiahatékonyságról szóló 2012/27/EU irányelvben[[4]](#footnote-5) foglalt és a gumiabroncsok címkézéséről szóló rendeletre hivatkozó közbeszerzési előírásokra is kiterjedt.

Az elemzés ezenkívül az energiacímkézésről szóló (EU) 2017/1369 európai parlamenti és tanácsi rendelettel[[5]](#footnote-6) felülvizsgált, az energiafogyasztási címkézésről szóló 2010/30/EU irányelv[[6]](#footnote-7) vonatkozó rendelkezéseiből is merített.

A vizsgálat a típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK rendelet[[7]](#footnote-8) gumiabroncsokra vonatkozó rendelkezéseire is kitért. Ezek a rendelkezések arra irányulnak, hogy kizárják a piacról azokat a termékeket, amelyek azonos paraméterek (gördülési ellenállás, nedves tapadás és külső zaj) tekintetében a leggyengébben teljesítenek.

Az elemzés különösen az alábbi kérdéskörökre összpontosított:

1. a rendelet alkalmazásának kezdete óta a piaci átlagteljesítményben bekövetkezett javulás mértéke;
2. a címke hatékonysága a végfelhasználók tájékozottsági szintje, valamint az energiahatékonyság, a nedves tapadás és a zajhatás javulása szempontjából;
3. a gumiabroncsok paramétereire vonatkozóan a járműbeszállítók és -forgalmazók által a végfelhasználóknak nyújtott tájékoztatás egyértelműsége és pontossága; az értékesítés előtti tájékoztatás színvonalának, ezen belül a címke láthatóságának javulása;
4. bizonyos típusú (újrafutózott és fogazott) gumiabroncsok mentesítése a címkézési rendszer alól;
5. egyéb gumiabroncs-paraméterek, például a kilométer-teljesítmény és a kopás kihagyása;
6. a tapadási osztályozási rendszer elsősorban jeges vagy havas útviszonyok között, vagy mindkettőben jobb teljesítmény elérésére tervezett gumiabroncsokhoz való igazításának elmulasztása;
7. nyilvántartási adatbázis létrehozása;
8. piacfelügyelet és jogérvényesítés.

# Eredmények

##  A piac alakulása

A gumiabroncsok címkézéséről szóló rendelet 2012 novembere óta alkalmazandó. Üzemanyag-hatékonyság és nedves tapadás szempontjából 2013 és 2015 között biztató elmozdulás volt tapasztalható a piacon a jobb teljesítményű gumiabroncsok felé, ami részben a címke hatásának tudható be. Külső gördülési zaj tekintetében ugyanakkor kevésbé volt szembetűnő ez a tendencia.

Az üzemanyag-hatékonyság és a nedves tapadás az összes gumiabroncstípus esetében egyaránt javult 2013 és 2015 között.

A legmagasabb energiahatékonysági osztályokba („A” és „B”) tartozó gumiabroncsok piaci részesedése továbbra is elenyésző (az összes gumiabroncstípus esetében 1 % alatt van). E téren tehát még jócskán van hova fejlődni.

Nedves tapadási teljesítmény szempontjából a „B” osztályú gumiabroncsok piaci részesedése mindegyik gumiabroncstípusnál jelentős (40 % feletti), az „A” osztályú gumiabroncsok esetében pedig kielégítő (mintegy 15 %).

A külső gördülési zajt illetően nem következett be számottevő javulás 2013 és 2015 között, főként azért, mert az iparágban inkább a többi paraméter javítására összpontosítottak. Ennek az az oka, hogy a külső gördülési zajt tartják a végfelhasználók számára legkevésbé lényeges paraméternek, ahogy ezt a felülvizsgálatot támogató tanulmány részeként készült felmérés is kimutatta.

Ezenfelül a forgalomba hozott gumiabroncsok kevesebb mint 0,5 %-a tartozik üzemanyag-hatékonyság és nedves tapadás szempontjából egyaránt az „A” osztályba, ami egyrészt a magasabb költségeknek, másrészt az e két paraméter közötti kompromisszumnak tudható be.

A címkézési rendszer hatásaként 2020-ig évente mintegy 35 PJ[[8]](#footnote-9) (vagy 0,8 Mtoe[[9]](#footnote-10)) energiamegtakarításra lehet számítani, ami éves szinten megközelítőleg 2,5 millió tonna szén-dioxid-kibocsátáscsökkenésnek felel meg[[10]](#footnote-11).

## A felhasználók tájékozottsága és a címke megértése

A felülvizsgálatot támogató tanulmány részeként készült fogyasztói felmérés arra az eredményre jutott, hogy a gépkocsi-tulajdonosok több mint fele nem tud a gumiabroncscímkéről.

Ezenkívül a C2 és C3 típusú gumiabroncsok végfelhasználói és a C1 típusú gumiabroncsok végfelhasználóinak egy része gyakran nem közvetlenül, hanem lízingszerződések, illetve gépjárműpark-üzemeltetési megoldások keretében vásárolnak gumiabroncsokat.

Tájékoztató kampányok részeként fel lehetne hívni a figyelmet az Európai Bizottság honlapján található üzemanyagmegtakarítás-kalkulátorra[[11]](#footnote-12), amellyel a végfelhasználók kiszámíthatják, mennyi üzemanyagot takaríthatnak meg az egyes gumiabroncsokkal.

A tájékoztatással kapcsolatos másik kérdés az energiahatékonyságról szóló 2012/27/EU irányelvben foglalt közbeszerzési előírásokat érinti, jóllehet erre kifejezetten nem mutatott rá a felmérés. Az energiahatékony gumiabroncsok használatának előmozdítása érdekében a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy központi kormányzatuk tisztában legyen azzal a követelménnyel, miszerint a legmagasabb üzemanyag-hatékonysági osztályba tartozó gumiabroncsokat kell beszereznie. Ezt a szempontot az energiahatékonyságról szóló 2012/27/EU irányelv III. mellékletében foglalt követelmény szerint a szolgáltatási szerződésekre kiírt pályázataikban is érvényesíteniük kell.

A felmérés szerint emellett folyamatos javulás tapasztalható a végfelhasználói tájékozottságban és a címke megértésében.

A fogyasztók általában véve jól megértik a címkét. A címke láttán a fogyasztók annak ellenére értelmezni tudták a közvetített információt, hogy előtte nem ismerték a címkét. A válaszadók megítélése szerint a külső gördülési zaj piktogramja volt a legkevésbé érthető (60 %-os megértési arány), míg a nedves tapadás piktogramját volt a legkönnyebb megérteni (81 %), az üzemanyag-hatékonyság piktogramja pedig a kettő között helyezkedett el (73 %).

A felmérés kimutatta, hogy gumiabroncs vásárlásakor a biztonság a legfőbb szempont a fogyasztók számára. A legtöbb fogyasztó ezért a nedves tapadást tartja a legfontosabbnak a címkén szereplő paraméterek közül. A nedves tapadás még a címkén nem szereplő tényezők (például ár és márka) figyelembevétele esetén is az első helyen áll, utána pedig az ár következik.

Az iparági szereplők, a járműkereskedők és a fogyasztói szervezetek a címke megismertetését célzó kampányok szervezését ajánlják, hogy minél több fogyasztó értesüljön róla, és felvilágosítást kapjon a jelentéséről. A célcsoportba a C1, C2 és C3 típusú gumiabroncsok végfelhasználói tartoznak. Ugyanakkor a C1 típusú gumiabroncsok végfelhasználóinak szóló tájékoztató kampányok a legfontosabbak, mivel ezek a gumiabroncsok vezetik az eladásokat.

A tájékoztató kampányok lefolytathatók nemzeti szinten a tagállami hatóságok vezetésével, uniós szinten a Bizottság irányításával, vagy egyszerre mindkét szinten. A kampányokba érdemes lenne bevonni a gumiabroncs-beszállítókat és a gumiabroncs-forgalmazókat is, mivel így eredményesebben lehetne megszólítani a végfelhasználókat. Bizonyos tagállamok már közreműködtek a gumiabroncscímkével kapcsolatos tájékoztató kampányokban, vagy vannak ilyen terveik. Az e kampányokból származó tapasztalatokat és ajánlásokat figyelembe kell venni.

##  A tájékoztatás pontossága, az értékesítés előtti tájékoztatás színvonalának javítása

A fogyasztók általában véve hasznosnak és egyértelműnek tartják a címkét. A fogyasztók jelentős hányada nagy- vagy közepes mértékben megbízhatónak tartja a címkén szereplő információkat. Számos fogyasztó jelezte, hogy növekedne a bizalma, ha fokozódna a piaci ellenőrzés, vagy további szankciók vonatkoznának az előírások betartásának elmulasztására. Ez a vélemény egybevág a gumiabroncs-beszállítóktól és a kereskedői szervezetek válaszaival, amelyek szintén a piacfelügyelet fokozását kérték.

A tájékoztatás pontosságát illetően megemlítendő, hogy több fogyasztói szervezet is aggályainak adott hangot az uniós gumiabroncscímkét illetően. Állításuk szerint az uniós címke eltúlozza a gumiabroncsok teljesítményét, és a feltüntetett értékek eltérnek az általuk végzett vizsgálatok eredményeitől. Azt azonban nem közölték, hogy ezek a különbségek mindhárom paraméternél, esetleg csak egynél vagy kettőnél tapasztalhatók-e. Azt is kifogásolták, hogy az uniós gumiabroncscímke saját nyilatkozaton alapul, így nélkülözi a külső tanúsítást.

Ezenkívül számos fogyasztó bővebb tájékoztatást szeretne kapni fogyasztói szervezetek vagy hatóságok által végzett független vizsgálatok vagy a címkézési rendszerből származó gumiabroncsadatokat tartalmazó nyilvános adatbázis formájában.

A fogyasztók többsége gumiabroncs-kereskedésekben vagy gépkocsiműhelyekben vásárol gumiabroncsokat, és mindössze harmaduk látta a gumiabroncsokat kiállítva, amikor legutóbb vásárolt. Ezenkívül a kereskedések ellenőrzését végző piacfelügyeleti hatóságok megállapították, hogy mindössze néhány gumiabroncsmodell van kiállítva az értékesítés helyén, míg a többi a raktárban van. Ez arra utal, hogy a fogyasztók gyakran nem látják vásárlás előtt a gumiabroncsot, így a címkét sem. Ráadásul, mivel a gumiabroncsok teljesítménye az öregedés miatt még akkor is romlik, ha polcon tárolják őket, ezért érdemes lenne például a termékismertető adatlapon tájékoztatni a fogyasztókat a gyártás időpontjáról, egyúttal feltüntetve a várható átlagos teljesítményromlást is.

A fent említett módszerek nem egyeztethetők össze a rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével, amelynek értelmében a forgalmazóknak tájékoztatniuk kell a végfelhasználókat a címkén szereplő teljesítményparaméterekről, ha az értékesítésre felkínált gumiabroncsok a végfelhasználók számára nem láthatók. Ezért érdemes lenne mérlegelni e rendelkezések kiterjesztését és tisztázását annak érdekében, hogy a végfelhasználók értékesítés előtt tudomást szerezhessenek a címkén szereplő információkról.

A járműbeszállítókat és a járműforgalmazókat kötelezni kellene arra, hogy a járműre felszerelendő gumiabroncsokra vonatkozóan közöljék a címkén megadott információkat. Erre abban az esetben is szükség van, ha a végfelhasználónak nem ajánlanak fel választási lehetőségeket az értékesítésre felkínált gépjárműre felszerelendő gumiabroncsot illetően. Az információk közölhetők például a végfelhasználónak átadott műszaki promóciós anyagban.

Az értékesítési helyen a gumiabroncscímke megjeleníthető nyomtatott címkeként a gumiabroncs közelében, vagy matricaként a gumiabroncson. A fogyasztó többsége szerint a gumiabroncs futófelületére ragasztott matrica a leginkább szembetűnő. A címke megjelenítésének módja azonban veszít a jelentőségéből amiatt, hogy a legtöbb gumiabroncs nincs kiállítva.

A felmérés arra is rámutatott, hogy egyre nagyobb arányban vásárolnak gumiabroncsot az interneten keresztül. Erre tekintettel egyre fontosabbá válik a címke és a lényeges információk megjelenítése akkor, ha a gumiabroncsokat az interneten keresztül kínálják fel értékesítésre.

##  Bizonyos típusú (újrafutózott és fogazott) gumiabroncsok

Újrafutózott gumiabroncsok

A gumiabroncsok újrafutózása a használt gumiabroncsok élettartamának meghosszabbítására szolgál. A gumiabroncsok újrafutózásakor a lekopott futófelületet új felülettel pótolják. Ez a pótlás mindaddig ismételhető, amíg a gumiabroncs-szövetváz ép marad. Az újrafutózással energia és anyag takarítható meg.

Az újrafutózott gumiabroncsok teljesítményét a szövetváz, a futófelület és az alkalmazott újrafutózási eljárás együttesen határozza meg. Az újrafutózott gumiabroncsok címkézési rendszerbe való bevonását illetően a legnagyobb nehézséget az okozza, hogy mindegyik kombináció esetében meg kellene állapítani a címkén szereplő összes teljesítményparamétert (üzemanyag-hatékonyság, nedves tapadás és külső gördülési zaj). Mivel az újrafutózott gumiabroncsok kis sorozatban készülnek, az egyes kombinációk vizsgálatának költsége miatt az újrafutózási tevékenység üzletileg nem lenne kifizetődő, különösen a kis- és középvállalkozások számára.

Jelenleg kidolgozás alatt állnak azok a mérési módszerek és eszközök, amelyekkel a C3 típusú gumiabroncsok esetében kiszámíthatók a címkén szereplő teljesítményparaméterek.

E módszereket és eszközöket alapos értékelésnek kell alávetni, mielőtt mérlegelni lehetne a gumiabroncsok címkézéséről szóló rendelet hatályának kiterjesztését a C3 típusú gumiabroncsokra. Az értékelésbe be kell vonni minden érdekeltet, így a gumiabroncs-iparág szereplőit, az újrafutózással foglalkozó vállalkozásokat, a piacfelügyeleti hatóságokat és a megfelelő nem kormányzati szervezeteket is.

Fogazott gumiabroncsok

Fogazott gumiabroncsokat többnyire Finnországban, Svédországban és Norvégiában használnak, ahol a gumiabroncspiac 12 %-át teszik ki (szemben az Európai Unió többi részével, ahol mindössze 0,25 % a részesedésük). Számos tagállamban tilos fogazott gumiabroncsokat használni, míg máshol többnyire csak a téli hónapokra korlátozódik a használatuk. Csekély piaci részesedésük miatt csak korlátozott mértékben lehetne üzemanyag-megtakarítást elérni azáltal, hogy a címkézési rendszer a fogazott gumiabroncsokra is kiterjedne. Ezenkívül a környezetvédelem szempontjából számottevő problémát jelent a fogazott gumiabroncsok használata okozta útkopással keletkező szálló por. Emiatt az észak-európai országok szabályozzák a gumiabroncsok kialakítását, hogy korlátozzák ezt a hatást.

A fogazott gumiabroncsok gördülési ellenállásának és nedves tapadásának vizsgálata a jelenlegi vizsgálati szabványok alapján nem lehetséges. A gördülési ellenállás és a nedves tapadás vizsgálatában is csak elenyésző felületi egyenetlenség engedhető meg (a közúton vagy a vizsgálati berendezés dobján). Ha ilyen felületen fogakat használnának, olyan mértékben károsítanák azt, hogy már nem felelne meg a vizsgálati szabványoknak.

##  Kilométer-teljesítmény és kopás

Kilométer-teljesítmény

A gumiabroncsok kilométer-teljesítményének növeléséből származó környezeti és gazdasági hatások kizárólag attól függenek, hogy ez hogyan befolyásolja a gördülési ellenállást. Ha a nagyobb kilométer-teljesítményt a gördülési ellenállás növekedése árán érik el, akkor a hatások nagy valószínűséggel kedvezőtlenek lesznek, mivel a használati szakaszban fokozódik az üzemanyag-fogyasztás. Ráadásul a nedves tapadás romlásának veszélye is fennáll.

A kilométer-teljesítmény a végfelhasználók számára fontos paraméter, azonban egyelőre nem foglalható bele a rendeletbe, mivel nincs olyan megbízható, pontos és megismételhető szabványos vizsgálati módszer, amellyel meghatározható lenne a gumiabroncsokkal megtehető kilométerek száma. Ki kellene dolgozni ilyen módszert, hogy közölni lehessen a fogyasztókkal ezt a lényeges információt, jóllehet elismert tény, hogy a szabványos vizsgálati módszerrel mért kilométer-teljesítmény nagymértékben eltérhet a fogyasztók által a valóságban tapasztalt kilométer-teljesítménytől. Ez azzal a veszéllyel jár, hogy a fogyasztók elveszítik a címke iránti bizalmukat.

Noha a kilométer-teljesítmény közvetlenül összefügg a gumiabroncs használata során bekövetkező futófelület-kopással (amely az abroncsnyomástól, az útfelülettől, a terheléstől és a vezetési stílustól függhet), a gumiabroncsok állapota elöregedés, illetve napfény (ultraibolya-sugárzás), hő, csapadék stb. hatására is romlik. Következésképpen a gumiabroncsok tartóssága attól is függ, milyen éghajlaton használják őket, és mennyire súlyos éghajlati hatások között használják őket. Ez azonban a címkén feltüntetett egyéb paraméterekre, például a tüzelőanyag-gazdaságosságra is érvényes.

Ezért fel kell világosítani a fogyasztókat ezeknek az eltéréseknek a lehetséges okairól és csökkentésük módjairól (nagyobb odafigyelés a felfújt abroncsok nyomására, körültekintőbb vezetési stílus stb.), hogy ne rendüljön meg a bizalmuk a címke iránt.

Az Egyesült Államok egységes gumiabroncsminőség-osztályozási (Uniform Tire Quality Grading, UTQG) szabványai határozzák meg az egyetlen szabványos vizsgálati módszert, amely egyébként csak a C1 típusú gumiabroncsok esetében alkalmazható. A vizsgálati módszer szerint a gumiabroncsokkal összesen 7200 mérföldet (11 600 kilométert) kell megtenni, ami rendkívül költséges (érdemes lenne gazdaságosabb laboratóriumi vizsgálati módszert keresni). A mért kilométer-teljesítmény eltér a végfelhasználó által a valóságban tapasztalt kilométer-teljesítménytől, ugyanis a gumiabroncsok kopását és kilométer-teljesítményét olyan külső tényezők is befolyásolják, mint az abroncsnyomás, az útfelület, a terhelés és a vezetési stílus.

Az iparági szereplők és a piacfelügyeleti hatóságok mind egyetértenek abban, hogy a kilométer-teljesítményt nem lehet a címkén való feltüntetéshez szükséges pontossággal mérni. A piacfelügyeleti hatóságok e követelmény tekintetében nem tartják kivitelezhetőnek a piacfelügyeletet. Ezenfelül a gumiabroncs-iparági szereplők, a piacfelügyeleti hatóságok és a gumiabroncs-iparági szervezetek között is abban egyetértés van, hogy nagyon költséges lenne a kilométer-teljesítményt a gumiabroncs-címkézési rendszer egyik paramétereként bevezetni, ugyanakkor nem könnyítené meg a fogyasztóknak a jobb minőségű gumiabroncsok kiválasztását. Ezt a kérdéskört – amely szorosan összefügg a kopással – ugyanakkor érdemes lenne alaposabban megvizsgálni a rendelet későbbi felülvizsgálata során.

Kopás

A gumiabroncsok kilométer-teljesítményével összefügg a kopás, amely az útfelülettel érintkező gumiabroncsról való anyagleválást jelenti. A leváló anyagok, vagyis az útkopásból származó gumiabroncs-darabkák növelik a levegőben lévő szilárd szennyező anyagok mennyiségét. Mivel jelenleg zajlik más légszennyezési forrásoknak, például a járművek károsanyag-kibocsátásának a szabályozása, azért az útkopásból származó gumiabroncs-darabkák jelentősége is várhatóan megnő. Azonban továbbra sem egyértelmű, mennyire járulnak hozzá az útkopásból származó gumiabroncs-darabkák a légszennyezéshez és az óceánok mikroműanyag-szennyezéséhez, és szabványos mérési módszer sem készült e téren. A közelmúltban több tanulmány is rámutatott arra, hogy a gumiabroncsok akár jelentős forrásai is lehetnek az óceánok mikroműanyag-szennyezésének[[12]](#footnote-13).

A kilométer-teljesítményhez hasonlóan a kopás is nagyban függ külső tényezőktől (vagyis az abroncsnyomástól, az útfelülettől, a terheléstől, a vezetési stílustól stb.). A gumiabroncs-címkézési rendszer nem feltétlenül alkalmas az útkopásból származó gumiabroncs-darabkák kibocsátásának szabályozására. Ezt a kérdéskört ugyanakkor érdemes lenne alaposabban feltárni a rendelet későbbi felülvizsgálata során. Ennek keretében figyelembe kellene venni a légszennyezéssel és az óceánokba kerülő mikroműanyagokkal kapcsolatos aggályokat, valamint a környezetre és az emberi egészségre gyakorolt hatásokat is.

Az útkopásból származó gumiabroncs-darabkák egészségre gyakorolt hatásai szempontjából lényeges a gumiabroncsok gyártásához felhasznált anyagok kémiai összetétele, amelyet a vegyi anyagok regisztrálásáról, értékeléséről, engedélyezéséről és korlátozásáról szóló rendelet[[13]](#footnote-14) már szabályoz.

Ezenfelül említést érdemel, hogy ez a kérdés a gumiabroncsok típusjóváhagyására vonatkozó jogszabály[[14]](#footnote-15) alapján is vizsgálható.

##  Tapadás havas és jeges útviszonyok között

A gumiabroncs-címkézési rendszerben a nedves tapadási index szolgál a biztonság mérésére. Azonban fennáll a veszélye annak, hogy ez az érték félrevezeti a téli útviszonyokhoz gumiabroncsot vásárló fogyasztókat, mivel a havas és jeges útviszonyok között jobb teljesítmény elérésére tervezett gumiabroncsok nedves tapadása gyakran gyengébb, mint a szokványos nyári[[15]](#footnote-16) gumiabroncsoké. Ha a havas és jeges útviszonyok közötti teljesítmény is bekerülne a címkézési rendszerbe, kiküszöbölhető lenne ez a biztonsággal kapcsolatos aggály, a fogyasztók pedig teljesebb körű tájékoztatást kaphatnának, ami végeredményben növelné a címke iránti bizalmat, különösen az észak-európai országokban. Ezzel összefüggésben megfontolandó, hogy nem kellene-e a gumiabroncsok korának jelentőségéről is felvilágosítani a fogyasztót, mivel a gumiabroncsok alacsony hőmérsékleten nyújtott teljesítménye az elöregedésükkel jelentősen romlik.

A „téli gumiabroncs” fogalmát a 661/2009/EK rendelet és a 117. számú ENSZ EGB-előírás a következőképpen határozza meg: „olyan gumiabroncs, amelynél a futófelület mintázata, a futófelület anyagának összetétele vagy a futófelület szerkezete elsődlegesen arra van tervezve, hogy téli viszonyok között (hó) a jármű mozgásának elindítására vagy fenntartására való képessége tekintetében jobb teljesítményt nyújtson, mint a normál gumiabroncs”. Az ilyen gumiabroncsok elláthatók az „M+S” jelöléssel, amely a gyártó saját nyilatkozatának minősül olyan gumiabroncsokra vonatkozóan, amelyek jobb teljesítményt nyújtanak sárban, illetve hóban. Jelenleg azonban nem kell semmilyen további követelménynek eleget tenni, vagy gumiabroncsteljesítmény-vizsgálatot végezni az „M+S” jelöléssel összefüggésben.

A „rendkívül havas útviszonyok közötti használatra szánt téli gumiabroncs” fogalmát szintén meghatározza a 117. számú ENSZ EGB-előírás: „olyan téli gumiabroncs, amelynél a futófelület mintázatát, a futófelület anyagának összetételét vagy a futófelület szerkezetét kifejezetten rendkívül havas útviszonyok közötti használatra tervezték”, és amely eleget tesz bizonyos, a 3-PMSF (3 Peak Mountain Snow Flake, három hegycsúcs és hópehely) jelölés gumiabroncs oldalfalán való feltüntetésére vonatkozó követelményeknek. Ezek a gumiabroncsok más néven „téli gumiabroncsok”, használatuk pedig bizonyos tagállamokban téli időjárási viszonyok között kötelező.

A „téli gumiabroncs” és a „rendkívül havas útviszonyok közötti használatra szánt téli gumiabroncs” fogalma egyaránt vonatkozik C1, C2 és C3 típusú gumiabroncsokra. A gumiabroncsok külön kategóriáját képezik az „északi típusú téli gumiabroncsok”, amelyeket jeges és nedves jeges útviszonyokra tervezett, nem fogazott gumiabroncsok. Jelenleg nem áll rendelkezésre jogi meghatározás az északi típusú téli gumiabroncsra, de kidolgozás alatt áll a rendkívül havas útviszonyok közötti használatra szánt téli gumiabroncsok havas útviszonyok közötti vizsgálatához hasonló, jeges útviszonyok közötti vizsgálatra vonatkozó ISO-szabvány, amely várhatóan 2017 folyamán elkészül. A jeges útviszonyok közötti teljesítmény vizsgálata csak a C1 típusú gumiabroncsokra vonatkozik.

A hótapadási teljesítményt illetően a 3-PMSF-vizsgálat és -jelölés a legmegfelelőbb megoldás, mivel a gumiabroncs-iparágban már széles körben használják, így bevezetése csekély költségekkel járna. Ez a kiegészítő információ ellensúlyozná az uniós címkén szereplő, rendszerint gyenge középtartománybeli nedves tapadási pontszámot.

Az „északi típusú téli gumiabroncsok” (vagyis a jeges útviszonyok közötti használatra szánt gumiabroncsok) esetében a kidolgozás alatt álló ISO-szabvány alkalmazása küszöbértékkel és megfelelő piktogrammal együtt hasonlóan jó megoldásnak bizonyulhat. Gyakran ezeknek a gumiabroncsoknak a címkéjén szerepel a legalacsonyabb nedves tapadási érték.

Mindkét esetben (a havas és a jeges útviszonyok közötti használatra szánt gumiabroncsoknál is) csak azokra a gumiabroncsokra vonatkozóan tüntethető fel a kiegészítő információ a címkén, amelyeket külső fél szabványos vizsgálat útján tanúsított. Erre a címke iránti fogyasztói bizalom megőrzése és megerősítése miatt van szükség.

## Nyilvántartási adatbázis

A felülvizsgálati tanulmány megvizsgálta, hogy a jogérvényesítés fokozása érdekében érdemes lenne-e uniós szintű nyilvántartási adatbázist létrehozni a gumiabroncscímkékről és a hozzájuk kapcsolódó műszaki dokumentációkról. Az elemzés arra az eredményre jutott, hogy hasznos lenne ilyen adatbázist létrehozni, mivel piaci információkkal segíthetné a szakpolitikai döntések meghozatalát, megkönnyítené a piacfelügyeletet, valamint a fogyasztók tájékoztatására is fel lehetne használni. Emellett abból a szempontból is érdemes lenne létrehozni, hogy átláthatóbbá tenné a beszállítók által használt vizsgálati módszereket és feltételeket, amelyek egyes piacfelügyeleti hatóságok szerint jelenleg nem kellően átláthatóak. A végfelhasználók számára a nyilvántartási adatbázisok értékesítés előtti tájékoztatással szolgálnának a címkén szereplő paraméterekről.

Az esetleges adatbázisnak a már működő piacfelügyeleti információs és kommunikációs rendszer (ICSMS)[[16]](#footnote-17) adatbázisát (amely a termékekre vonatkozó uniós jogszabályoknak meg nem felelő, uniós forgalomban lévő termékeket tartalmazza) és a felülvizsgált, energiacímkézésről szóló (EU) 2017/1369 rendelet értelmében létrehozandó adatbázist kellene kiegészítenie. Az esetleges gumiabroncs-nyilvántartási adatbázis létrehozásának mérlegelése során figyelembe kell majd venni a leendő energiacímkézési adatbázissal kapcsolatos tapasztalatokat.

##  Piacfelügyelet és jogérvényesítés

A piacfelügyelet tagállami hatáskörbe tartozik, ezért a piacfelügyeleti tevékenységek tagállamonként eltérőek. A piacfelügyelet legelterjedtebb formája az értékesítési helyi ellenőrzés. Egyes hatóságok megvizsgálták a műszaki dokumentációkat, de nagyon kevesen végeztek laboratóriumi vizsgálatokat a címkéken szereplő értékek ellenőrzése céljából. A piacfelügyeleti hatóságok szerint a gumiabroncsok laboratóriumi vizsgálatát leginkább a magas költségek és az akkreditált vizsgálati létesítmények hiánya gátolja.

A laza piacfelügyelet aláássa a fogyasztók bizalmát, és azt a benyomást keltette a kiskereskedőkben, hogy a gumiabroncs-címkézés nem a legfontosabb a hatóságok számára.

A legtöbb tagállam szerint az Európai Unió által társfinanszírozott együttes fellépés keretében megvalósuló, gumiabroncsok címkézésével foglalkozó vizsgálati program[[17]](#footnote-18) lehetőséget kínál a gumiabroncsok laboratóriumi vizsgálatának megkezdésére. Az együttes fellépés több vizsgálati adat gyűjtésére és a piacfelügyeleti vizsgálat hatékony módszereinek kialakítására irányul.

Bizonyos, piacfelügyeleti hatóságok által végzett gumiabroncs-vizsgálatoknál kiderült, hogy az eredmények eltérnek a címkén szereplő értékektől, még akkor is, ha ugyanazt a gumiabroncsmodellt különböző akkreditált vizsgálópályákon, illetve laboratóriumokban vizsgálták, anélkül, hogy pontosan beazonosítható lenne, hogy a probléma mindhárom paraméternél egyformán jelentkezik, vagy csak bizonyos paramétereknél merül fel. Ugyanerről a problémáról sok olyan autós magazin és fogyasztói szervezet is beszámolt, amelyek vizsgálatokat végeztek. Anélkül, hogy számszerűsíteni tudnák a különböző okokat, a piacfelügyeleti hatóságok véleménye szerint ez a probléma nagyrészt a következő tényezőknek tudható be:

* maga a mérési módszer (különösen a nedves tapadás esetében);
* a vizsgálatok végrehajtásának különböző feltételei;
* a vizsgálati módszer helytelen alkalmazása; valamint
* a vizsgálatokhoz és a címkén szereplő értékek kiszámításához használt feltételek átláthatatlansága.

Az iparági szereplők és a piacfelügyeleti hatóságok által a nedves tapadásra vonatkozó vizsgálati szabványokról eddig gyűjtött tapasztalatok azt mutatják, hogy lehetne tovább finomítani a vizsgálati módszert. Ehhez felül kellene vizsgálni a vizsgálati feltételi tartományokat, illetve a matematikai képleteket, amelyek lehetővé teszik az eredmények párhuzamba állítását abban az esetben, ha a vizsgálatokat eltérő feltételek mellett, például különböző vizsgálati helyen vagy az év más időszakában végzik el. A jövőben fontos lenne foglalkozni ezzel a szemponttal, ugyanis gumiabroncs vásárlásakor a biztonság a legfőbb szempont a fogyasztók számára. A zajra és gördülési ellenállásra vonatkozó vizsgálatok esetében kevésbé kényes a helyzet. A gumiabroncsok (üzemanyag-hatékonyságot jelző) gördülési ellenállásának mérése céljából „referencialaboratóriumok”[[18]](#footnote-19) hálózata jött létre, hogy a vizsgálati berendezések összehangolásával az eredmények lehető legnagyobb fokú pontosságát és reprodukálhatóságát érje el.

A gumiabroncsok címkézéséről szóló rendelet nem tartalmaz részletes rendelkezéseket a piacfelügyeletre és a jogérvényesítésre vonatkozóan. E tekintetben inkább a 765/2008/EK rendeletre[[19]](#footnote-20) utal, amely általános szabályokat rögzít a piacfelügyeletről és piacra belépő termékek ellenőrzéséről. Ebben eltér az uniós energiacímkézésről szóló (EU) 2017/1369 rendelettől, amely a 765/2008/EK rendeletben foglaltakon felül részletesebb rendelkezéseket tartalmaz a piacfelügyeletről. Ezenkívül az energiacímkézésről szóló rendelet értelmében hozott végrehajtási intézkedéseknek magukban kell foglalniuk a piacfelügyeleti hatóságok számára piacfelügyelet céljából szükséges műszaki dokumentációk tartalmának részletes leírását.

A jogérvényesítési rendelkezések ugyan kevésbé részletesek a gumiabroncsok címkézéséről szóló rendeletben, a piacfelügyeleti hatóságok azonban általában véve nem számolnak be arról, hogy nem lenne felhatalmazásuk ellenőrzések elvégzésére és szankciók alkalmazására a gumiabroncs-címkézési rendszerrel összefüggésben.

A piacfelügyeleti hatóságokat és a fogyasztói szervezeteket inkább a vizsgálati költségek, a nem egyértelmű vizsgálati módszerek és a pontatlan vizsgálati eredmények aggasztják.

# Következtetés

A felülvizsgálati tanulmány rávilágított arra, a hatályos jogi szabályozást egyszerűsíteni lehetne, és hatékonyabbá lehetne tenni. Különösen nagy lehetőség kínálkozik az üzemanyag-megtakarítás további fokozására, de a közlekedésbiztonsággal és a gördülési zajjal kapcsolatos szempontokon is lehetne még javítani. .

A felülvizsgálati tanulmány – és az alapjául szolgáló, gumiabroncs-beszállítókkal, -forgalmazókkal (-kereskedőkkel), piacfelügyeleti hatóságokkal, fogyasztói szervezetekkel és környezetvédelmi nem kormányzati szervezetekkel készült interjúk – rávilágítottak azokra a kérdéskörökre, amelyek alapján javítható a rendelet és annak végrehajtása.

Lehetőség kínálkozik a címke egyértelműségének, pontosságának, megbízhatóságának és reprezentatív jellegének erősítésére, valamint az eredményesebb tagállami jogérvényesítésre. Ez megvalósítható például a mérési vizsgálatok finomításával, a piacfelügyelet fokozásával és egyéb lehetőségek mérlegelésével.

A végfelhasználók nem ismerik kellő mértékben a címkét, és emellett még számos egyéb szempont is van, amelyek figyelembevételével jelentős energiamegtakarítást lehetne elérni anélkül, hogy aránytalanul nőnének a költségek és a rendszer összetettsége.

Az elérhető hatás jelentős. Az e jelentésben feltárt kérdések megoldásával a jobb teljesítményt nyújtó gumiabroncsok felé lehetne terelni a piacot. Ha 2030-ra minden gumiabroncstípus elérné a „B” üzemanyag-hatékonysági osztályt (a jelenleg előrejelzett „C” osztály helyett), azzal évente akár 256 PJ (vagy 6,1 Mtoe) energiamegtakarítást is el lehetne érni 2030-ig, ami éves szinten 18,6 millió tonna szén-dioxid-kibocsátáscsökkenésnek felel meg.

A Bizottság tovább vizsgálja az e jelentésben megfogalmazott kérdéseket, és idővel javaslatot tehet a gumiabroncsok címkézéséről szóló rendelet felülvizsgálatára.

1. [HL L 342., 2009.12.22., 46. o](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1222&from=EN). [↑](#footnote-ref-2)
2. [Review study](https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Study%20in%20support%20of%20the%20Review%20of%20the%20Tyre%20Labelling%20Regulation_final.pdf) on the Regulation (EC) No 1222/2009 on the labelling of tyres (Felülvizsgálati tanulmány a gumiabroncsok címkézéséről szóló 1222/2009/EK rendeletről), Viegand Maagøe A/S, 2016. március. [↑](#footnote-ref-3)
3. A C1, a C2 és a C3 típusú gumiabroncs egyaránt jogi fogalom, meghatározását pedig a 661/2009/EK rendelet tartalmazza. E fogalmak az elsősorban személygépkocsikhoz, könnyű haszongépjárművekhez, illetve nehézgépjárművekhez tervezett gumiabroncsokat jelölik. [↑](#footnote-ref-4)
4. A 6. cikk és a III. melléklet. [↑](#footnote-ref-5)
5. (EU) 2017/1369 rendelet (HL L 198., 2017.7.28., 1. o.). [↑](#footnote-ref-6)
6. 2010/30/EK irányelv (HL L 153., 2010.6.18., 1. o.). [↑](#footnote-ref-7)
7. 661/2009/EK rendelet (HL L 200., 2009.7.31., 1. o). [↑](#footnote-ref-8)
8. PJ vagy petajoule: 1015 joule. [↑](#footnote-ref-9)
9. Mtoe: millió tonna olajegyenérték. [↑](#footnote-ref-10)
10. A gumiabroncsok címkézéséről szóló rendelet felülvizsgálatát támogató tanulmányhoz készült készletmodell alapján. [↑](#footnote-ref-11)
11. . [Kalkulátor](https://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-efficiency/energy-efficient-products/tyres): a megtakarítás az egyes gumiabroncsok energiahatékonyságán és az adott gumiabronccsal megtehető kilométerek számán alapul. [↑](#footnote-ref-12)
12. Study on [primary microplastic-pollution](http://www.miljodirektoratet.no/Documents/publikasjoner/M545/M545.pdf) (Tanulmány az elsődleges mikroműanyag-szennyezésről), 31. o.; és Study [on marine litter sources](http://ec.europa.eu/environment/marine/good-environmental-status/descriptor-10/pdf/MSFD%20Measures%20to%20Combat%20Marine%20Litter.pdf) (Tanulmány a tengeri hulladék forrásairól), 365. o. [↑](#footnote-ref-13)
13. 1907/2006/EK rendelet a vegyi anyagok regisztrálásáról, értékeléséről, engedélyezéséről és korlátozásáról (HL L 396., 2006.12.30., 1. o.). [↑](#footnote-ref-14)
14. 661/2009/EK rendelet (HL L 200., 2009.7.31., 1. o). [↑](#footnote-ref-15)
15. A „nyári gumiabroncs” nem felel meg konkrét termék jogi fogalommeghatározásának. Lehetőleg nem szélsőséges téli időjárási viszonyok között használható, normál gumiabroncsra utal. A tájékoztatás teljessége érdekében megemlítendő, hogy „négyévszakos gumiabroncsok” is léteznek, amelyek szintén nem felelnek meg semmilyen jogi fogalommeghatározásnak, és nyári és téli időjárási viszonyok között egyaránt használhatók a gyártó nyilatkozatának megfelelően. Gyakran kapják az „M+S” jelölést, de nem feltétlenül felelnek meg valamely jóváhagyott 3-PMSF (3 Peak Mountain Snow Flake, három hegycsúcs és hópehely) tanúsítványnak úgy, mint a jogilag meghatározott, „rendkívül havas útviszonyok közötti használatra szánt téli gumiabroncs”. Ezek a gumiabroncsokra vonatkozó különböző fogalmak („nyári” és „négyévszakos”) a gyártó nyilatkozatában foglaltaknak felelnek meg anélkül, hogy velük kapcsolatosan további követelményeknek kellene eleget tenni vagy gumiabroncsteljesítmény-vizsgálatokat kellene végezni. [↑](#footnote-ref-16)
16. Ezt az egész Európai Unióra kiterjedő adatbázis az Európai Bizottság égisze alatt működik, és az archiválás mellett azt a célt szolgálja, hogy a tagállamok és a Bizottság információcserét folytasson egymással jogérvényesítési tevékenységekkel kapcsolatos kérdésekben. [↑](#footnote-ref-17)
17. A „Horizont 2020” keretprogram keretében finanszírozott, MSTyr15 nevű bizottsági piacfelügyeleti projekt, amelynek célja a gumiabroncsok címkézéséről szóló 1222/2009/EK rendelet érvényesítésének javítása a piacfelügyeleti hatóságok működésének hatékonyabbá tétele révén (képzés, iránymutatások stb. útján). Lásd: [www.mstyr15.eu](http://www.mstyr15.eu/). [↑](#footnote-ref-18)
18. A Bizottság [2012/C 86/03 közleménye](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2012:086:FULL&from=HU) [↑](#footnote-ref-19)
19. 765/2008/EK rendelet (HL L 218., 2008.8.13., 30. o.). [↑](#footnote-ref-20)