

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de etikettering van banden met betrekking tot hun brandstofefficiëntie en andere essentiële parameters en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1222/2009

(COM(2018) 296 final — 2018/0148 (COD))

(2019/C 62/44)

Rapporteur: **András EDELÉNYI**

Raadpleging	Europees Parlement, 11.6.2018 Raad, 14.6.2018
Rechtsgrondslag	Artikel 194, lid 2, en artikelen 114 en 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	4.10.2018
Goedkeuring door de voltallige vergadering	17.10.2018
Zitting nr.	538
Stemuitslag	215/1/2
(voor/tegen/onthoudingen)	

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) juicht het toe dat de Europese wetgever zich **opnieuw buigt** over de algemene prestaties en kwaliteit van de banden die in de EU worden gebruikt, alsook over de etikettering ervan volgens de geldende voorschriften. Banden zijn het enige punt van contact tussen het voertuig en de weg en dragen in aanzienlijke mate bij aan de **veiligheid** van het vervoer in het algemeen en aan het **brandstofverbruik**.

1.1.1. Door de **etikettering** van banden te **verbeteren** krijgen **consumenten** inderdaad meer informatie over brandstofefficiëntie, veiligheid en geluid, zodat zij bij de aankoop van nieuwe banden over de nodige relevante en **vergelijkbare gegevens** beschikken om met kennis van zaken een beslissing te kunnen nemen.

1.1.2. Een ander belangrijk punt is dat een goede etikettering de **consument** in de gelegenheid stelt om criteria die van belang zijn voor het **maken van een keuze**, zoals prestaties, merkbekendheid en prijsniveau, beter tegen elkaar af te wegen. Daarnaast is een goed geïnformeerde consument beter in staat om een **kosteneffectieve en milieuvriendelijke** aankoopbeslissing te nemen, d.w.z. een aankoop die zowel goed is voor het milieu als voor de portemonnee — een niet onbelangrijk aspect.

1.1.3. Het EESC erkent dat de **etiketteringsregeling** voor banden dankzij dit voorstel **doeltreffender** zal worden en aldus zal leiden tot schonere, veiligere en stillere voertuigen en optimaal zal bijdragen aan **de modernisering en het koolstofvrij maken** van de vervoersector.

1.1.4. De ontwikkeling, productie en loopvlakvernieuwing van banden van hoge kwaliteit kan indirect, en in belangrijke mate, bijdragen aan het behoud van een **Europese productie** met hoge toegevoegde waarde en derhalve aan **kwaliteitsvolle werkgelegenheid**. Voor de maatschappij als geheel zou dit kunnen leiden tot lagere **totale kosten voor de eindgebruiker** en lagere kosten in zowel financieel opzicht als op het gebied van gezondheid en bescherming tegen ongevallen.

1.1.5. Het EESC vindt het een goed idee om de etikettering van banden eens kritisch tegen het licht te houden, omdat hiermee een bijdrage wordt geleverd aan de **vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en luchtvervuiling** en de verbetering van de veiligheid van het wegvervoer, de bescherming van de volksgezondheid en de **economische en milieuefficiëntie**.

1.1.6. Het EESC onderschrijft de gedachte dat het **mobilititeitssysteem** van morgen voor alle EU-burgers veilig, schoon en doeltreffend moet zijn. Het doel is de Europese mobiliteit veiliger en toegankelijker te maken, het **concurrentievermogen** van het Europese bedrijfsleven te **versterken**, de **baanzekerheid** in Europa te **verhogen**, de Unie schoner te maken en beter toe te rusten voor de bestrijding van klimaatverandering. Om dit doel te bereiken, is de **volledige inzet van de EU, de lidstaten en alle betrokken partijen** vereist.

1.2. Het EESC staat achter de aanscherping van de **eis dat het etiket moet worden getoond** in situaties waarin de consument de band(en) die hij op het oog heeft niet kan zien (omdat de banden elders zijn opgeslagen of in het geval van verkoop op afstand of via het internet).

1.2.1. Het EESC stemt in met het voorstel om banden op te nemen in de **databank voor de registratie van producten** die onlangs krachtens Verordening (EU) 2017/1369 is opgezet om het markttoezicht en de informatievoorziening van consumenten te verbeteren.

1.2.2. Het EESC staat positief tegenover het voorstel om leveranciers te verplichten informatie in de nieuwe productendatabank in te voeren. Het gaat hier om informatie die zij momenteel al op aanvraag van de nationale markttoezichtautoriteiten verstrekken. Indien er al sprake is van extra lasten, worden die beschouwd als minimaal en **evenredig** aan de voordelen, met name omdat een beroep kan worden gedaan op de **bestaande databanken** en wordt voorkomen dat consumenten worden overspoeld met informatie.

1.2.3. De datum voor de **inwerkingtreding** van de verordening zou **een jaar moeten worden uitgesteld**, zodat een goede voorbereiding mogelijk wordt. Wat de referentiedatum betreft, moet naar de op het product vermelde **fabricagedatum** worden gekeken in plaats van naar de datum waarop het product in de handel wordt gebracht, waardoor het gevaar van overlapping of doublures bestaat.

1.2.4. Het voorstel voor **verplichte vermelding** op het etiket van de prestaties op **sneeuw en het gloednieuwe logo voor de grip op ijs (dat in december 2018 door de ISO wordt ingevoerd)** is een goed initiatief en vooral van belang voor de landen in Noord-Europa. Er moet nog een veilige testmethode voor de prestaties op ijs worden ontwikkeld en definitief worden aangenomen, en het zou daarom goed zijn als deze gefaseerd zou worden ingevoerd.

1.2.5. Het EESC juicht het toe dat er meer en belangrijker **veiligheidskenmerken** op het etiket worden genoemd. Dat valt echter moeilijk te rijmen met de voorgestelde wijziging van het **model van het etiket**, met name de interne verhoudingen en afmetingen ervan.

1.2.6. Het systeem van **periodieke herziening van de verordening**, aan de hand van onderzoek, effectbeoordeling en raadpleging, functioneert goed en moet, gezien de zeer grote complexiteit van het onderwerp, in de toekomst worden gehandhaafd voordat belangrijke technische wijzigingen worden doorgevoerd. Op basis van gedelegeerde bevoegdheden mag de Commissie tussen twee herzieningen door kleine logische wijzigingen aanbrengen die het gevolg zijn van technische vooruitgang.

1.2.7. De **bestaande parameterklassen** zijn geschikt voor nog minstens één extra herzieningsronde, aangezien een wijziging van de schaal niet gerechtvaardigd is in het licht van de momenteel nagenoeg lege hoogste klassen.

1.2.8. Het is de taak van de **lidstaten** om fabrikanten **aan te moedigen** tot het behalen van stabiele en goede resultaten op het gebied van emissies en technische **ontwikkeling**, maar deze moeten op basis van standaardbeginselen beperkt blijven tot klasse C en hoger.

1.2.9. In de toekomst zouden ook aanduidingen als **kilometrage en slijtage** op het etiket of als onderdeel van de technische gegevens kunnen worden vermeld. Zolang er echter **geen adequate gestandaardiseerde testmethode voorhanden is**, mag de geloofwaardigheid van de etiketteringsregeling niet op het spel worden gezet door het gebruik van onbetrouwbare en onvoldoende onderbouwde informatie.

1.2.10. Het is een goede zaak dat in de toekomst ook **C3-banden met een nieuw loopvlak** (coverbanden) van een etiket zullen worden voorzien. Maar ook hier is de ontwikkeling van relevante en **betrouwbare testmethoden** een must. Daarbij moet erop toegezien worden dat deze testmethoden geen torenhoge kosten met zich meebrengen voor **kleine en middelgrote ondernemingen** die zich bezighouden met loopvlakvernieuwing van banden.

1.2.11. Om de regelgeving als geheel te doen slagen, moet er passende **informatie** worden verstrekt en moet ervoor gezorgd worden dat consumenten en gebruikers, mede dankzij goede voorlichting, informatie, campagnes en aankoopadvies en door brede deelname van het **maatschappelijk middenveld**, over de nodige **kennis** beschikken en **goed voorbereid** zijn.

2. Inleiding: achtergrond en grote lijnen van het voorstel

2.1. Het onderhavige voorstel voor een verordening beoogt **Verordening (EG) nr. 1222/2009**⁽¹⁾ inzake de etikettering van banden met betrekking tot hun brandstofefficiëntie en andere essentiële parameters (hierna „de verordening inzake de etikettering van banden”) in te trekken en te vervangen.

⁽¹⁾ PB L 342 van 22.12.2009, blz. 46.

2.1.1. Voordat de verordening inzake de etikettering van banden in werking trad, in 2012, werd zij twee keer gewijzigd (in 2011). Eerst om er een nieuwe testmethode voor de **grip van banden op nat wegdek** in op te nemen, en vervolgens om er een strengere en meer gestroomlijnde procedure voor het meten van de **rolweerstand** in laboratoria aan toe te voegen. Beide wijzigingen zijn overgenomen in het onderhavige voorstel van de Commissie.

2.2. In 2009 heeft de EU **twee verordeningen** met betrekking tot banden aangenomen, waarin rekening is gehouden met nieuwe behoeften en professioneel advies:

- de **verordening inzake de etikettering van banden**, waarin de voorschriften van de Unie werden vastgesteld voor de **harmonisering van de informatie** over bandenparameters die aan eindgebruikers moet worden verstrekt, zodat zij weloverwogen aankoopbeslissingen kunnen nemen, en
- de verordening betreffende **typegoedkeuringsvoorschriften** voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen ⁽²⁾ (hierna „**de verordening inzake algemene veiligheid**”), waarbij geharmoniseerde technische voorschriften werden vastgesteld waaraan banden moeten voldoen voordat ze in de Unie in de handel kunnen worden gebracht.

2.2.1. In de verordening inzake algemene veiligheid worden, met name voor banden, minimale eisen vastgesteld voor **i) de rolweerstand; ii) de grip op nat wegdek; iii) de rolgeluidemissie van banden**.

2.3. Deze voorschriften zijn op 1 november 2012 van toepassing geworden, waarna op 1 november 2016 een tweede fase met strengere voorschriften met betrekking tot de rolweerstand van toepassing werd (waarbij in 2018 en 2020 verdere aanpassingen van kracht worden).

2.3.1. Het **algemene kader voor energie-etikettering** werd in 2017 bijgewerkt met de vaststelling van Verordening (EU) 2017/1369 ⁽³⁾. Bij die verordening werd Richtlijn 2010/30/EU ingetrokken en vervangen, en werd een aantal nieuwe elementen geïntroduceerd, zoals een productendatabank en nieuwe voorschriften inzake visuele advertenties en inzake verkoop op afstand en via internet.

2.4. Op 17 december 2008 had de Raad het **EESC** al over het eerste voorstel geraadpleegd en op 12 maart 2009 heeft de bevoegde afdeling hierover een advies opgesteld (**TEN/369**; rapporteur: Virgilio Ranocchiarì). Dit advies werd door de voltallige vergadering van het EESC tijdens zijn op 25 maart 2009 gehouden 452e zitting goedgekeurd.

2.5. Om de doeltreffendheid van Verordening (EG) nr. 1222/2009 te beoordelen, heeft de Europese Commissie opdracht gegeven tot een gedetailleerde studie en effectbeoordeling (SWD(2018) 189 final), waarvan de conclusies de basis hebben gelegd voor het voorstel tot wijziging. Er worden twee parameters toegevoegd aan de verordening inzake algemene veiligheid, nl. **iv) de grip op sneeuw** en **v) de grip op ijs**. Een overzicht van de parameters en het betreffende toepassingsgebied is te vinden in onderstaande tabel:

Toepassingsgebied	Parameter				
	Rolweerstand	Grip op nat wegdek	Geluid	Sneeuw	Ijs
Milieu	X		X		
Energie	X				
Veiligheid		X		X	X

3. Algemene opmerkingen

3.1. De vervoersector is goed voor meer dan 30 % van het energieverbruik in de Europese Unie. Het wegvervoer is verantwoordelijk voor 22 % van de totale uitstoot van broeikasgassen. Het doel van de mededeling uit 2016 getiteld „Een Europese strategie voor **emissiearme mobiliteit**” is om vóór 2050 de broeikasgasemissies van de vervoersector met ten minste 60 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 1990. Het **derde mobiliteitspakket** heeft tot doel de emissies van personenauto's en vrachtwagens terug te brengen, de veiligheid van het wegvervoer te verbeteren en de vervuiling te

⁽²⁾ PB L 200 van 31.7.2009, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 198 van 28.7.2017, blz. 1.

verminderen. De maatregelen dragen ook er toe bij dat de Unie **minder afhankelijk** wordt van **geïmporteerde energie**. Banden hebben een invloed op het brandstofverbruik (en dus op de uitstoot van broeikasgassen), het geluid en de veiligheid van voertuigen.

3.2. Uit een evaluatie van de huidige verordening inzake de etikettering van banden is gebleken dat het **beoogde doel** — de milieuefficiëntie van het wegvervoer vergroten door het gebruik van veilige, geluidsarme en brandstofefficiënte banden te bevorderen — **met etikettering alleen niet volledig kan worden gehaald**. Dit is **voornamelijk te wijten aan**:

- a) de geringe bekendheid van en het gebrek aan kennis bij het publiek over de etikettering van banden;
- b) problemen met de naleving van de voorschriften en ontoereikende handhaving door de lidstaten;
- c) onduidelijkheid over de prestatieklassen en onvolledige en onjuiste informatie.

3.3. Dankzij **Europese regelgeving**:

- a) beschikken alle eindgebruikers over dezelfde informatie, ongeacht in welke lidstaat zij hun banden kopen;
- b) zijn de kosten voor de leveranciers beperkt, omdat zij hun banden in de hele Unie met één en hetzelfde etiket kunnen verkopen.

3.4. Deze voordelen **komen vooral de consument ten goede, verhogen de veiligheid** en versterken het concurrentievermogen van de Europese bandenindustrie. Dit zal de **handel in banden** op de interne markt vergemakkelijken en de consument zal in het algemeen minder moeten betalen en een ruimere keuze hebben. Willen de EU-maatregelen vruchten afwerpen, dan moet in de hele Unie **hetzelfde markttoezicht** worden uitgeoefend ter ondersteuning van de interne markt. Fabrikanten moeten worden **aangemoedigd** om te investeren in het ontwerp, de productie en de verkoop van energiezuinige banden.

3.5. Uit de openbare raadpleging is de breed gevoelde wens naar voren gekomen om **meer bekendheid** te geven aan de **etikettering** van banden door bewustmakingscampagnes te voeren, etikettering online verplicht te stellen en ook de originele banden van nieuwe auto's te labelen. Respondenten waren het erover eens dat, om het **consumentenvertrouwen** te vergroten, het markttoezicht moet worden aangescherpt en de autoriteiten van een beter platform moeten worden voorzien om hun activiteiten uit te voeren en te coördineren.

3.6. Het is een goede zaak dat er meer en belangrijker **veiligheidskenmerken** op het etiket worden genoemd. Dat valt echter moeilijk te rijmen met de relatief kleinere ruimte die door deze kenmerken wordt ingenomen op het etiket, waardoor **het etiket er anders uit komt te zien**. Evenmin is duidelijk waarom de **afmetingen van het etiket** moeten worden gewijzigd.

3.7. Uit de grondige effectbeoordeling is gebleken dat het **vertrouwen in etiketteringssystemen** een gevoelige en belangrijke kwestie is, in de zin dat regelgevers een grote verantwoordelijkheid dragen omdat er een klein aantal **precieze en betrouwbare parameters** moet worden gekozen en weergegeven. Bovendien is dit een dure aangelegenheid voor de nationale instanties die belast zijn met markttoezicht, aangezien zij niet alleen **consumenten** maar ook eerlijke producenten moeten **beschermen**, om te voorkomen dat deze in een ongunstige concurrentiepositie terechtkomen ten opzichte van bedrijven die minder — of zelfs helemaal niet — betrouwbaar zijn en daarom lagere kosten hebben en lagere prijzen vragen.

3.8. De aanwezigheid van alle bovengenoemde elementen kan een passend **kader** creëren voor **onderzoek, ontwikkeling en innovatie** en kan ervoor zorgen dat de doelstellingen en de daarvoor uitgetrokken middelen doeltreffend op elkaar worden afgestemd.

4. Specifieke opmerkingen

4.1. Om nieuwe eisen in te voeren en de bijlagen aan te passen aan de technische vooruitgang, zal de Europese Commissie, op basis van bevoegdheidsdelegatie, een **beroep** moeten doen op **deskundigen**. Wijziging van deze verordening **op basis van gedelegeerde bevoegdheid moet echter beperkt blijven tot maatregelen die voortvloeien uit de technologische vooruitgang en mag geen betrekking hebben op substantiële wijzigingen zoals nieuwe bepalingen voor kilometrage, slijtage of coverbanden**, waarvoor een periodieke herziening wordt voorgesteld. Dat is in overeenstemming met de regels voor beter wetgeven⁽⁴⁾. In dit verband moet worden gezorgd voor een **sterke vertegenwoordiging van de beroepsorganisaties van het maatschappelijk middenveld**. Deze organisaties ontvangen — in tegenstelling tot andere instanties, die slechts over fragmentarische, cyclische en/of indirecte gegevens beschikken — directe, permanent bijgewerkte informatie van gebruikersgemeenschappen (individuele consumenten en wagenparkbeheerders).

⁽⁴⁾ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

4.2. Op basis van het onderzoeksrapport dat is opgesteld met het oog op de herziening van de verordening en de marktonderzoekgegevens acht het EESC het **nog te vroeg om de parameterklassen te wijzigen**: in het geval van de rolweerstandsklassen en de grip op nat wegdek krijgt in de praktijk minder dan 1 % van de producten op de markt een A, zodat deze categorie praktisch leeg is. Overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1369 is een wijziging van de schaal slechts gerechtvaardigd als 30 % van de producten in de hoogste klasse wordt ingedeeld. Bovendien is een schaal met zes of zeven niveaus, waarvan de bovenste twee niet worden gebruikt, niet erg motiverend. Vanuit technisch oogpunt moet ook rekening worden gehouden met het feit dat bij tests van één en dezelfde bandenreeks er soms een verschil van twee klassen optreedt.

4.3. Het EESC staat achter het plan om in de toekomst **kilometrage en slijtage** als parameters te vermelden, op voorwaarde dat er duidelijke en significante gegevens voorhanden zijn. Feit is echter dat er in de afgelopen honderd jaar nog geen enkele adequate en geschikte testmethode is ontwikkeld (afgezien van praktische tests) om kilometrage en slijtage te meten. Uit een dergelijke test zou moeten blijken hoe duurzaam een band is, hoeveel hij slijt en hoe lang hij meegaat. Om al deze eigenschappen op een efficiënte manier en tegen een redelijke prijs te testen in een laboratoriumopstelling, wordt een kortdurende overbelastingstest uitgevoerd, die zeker niet representatief is voor de **diverse eisen** die in de praktijk worden gesteld en voor het **uiteenlopende natuurlijke weggedrag** onder dergelijke omstandigheden. Deze tests, die onder wisselende omstandigheden worden uitgevoerd, leiden tot verschillende classificaties en rangschikkingen van producten voor wat kilometrage en slijtage betreft.

4.3.1. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het gevaarlijk en zelfs funest zou zijn voor de **geloofwaardigheid van het etiket** als de consument zou constateren dat de prestaties in de praktijk anders zijn dan wat er op het etiket staat vermeld. Dit probleem doet zich niet voor bij de andere parameters, omdat het hier gaat om de modellering en demonstratie van op zichzelf staand en geïsoleerd gedrag. Het opnemen van de twee bovengenoemde parameters brengt risico's met zich mee en wordt momenteel niet aanbevolen.

4.3.2. Nu er allerlei negatieve milieugevolgen aan het licht zijn gekomen, wordt duidelijk hoe belangrijk het is om **slijtage terug te dringen**, die heeft geleid tot de aanwezigheid van a) **plastic** deeltjes in het water, ook al is het aandeel rubber in het water relatief gering, en b) **benzopyreen** in de lucht, zij het in zeer lage concentraties (waarschijnlijk als gevolg van de terugwinning van energie), die op haar beurt grotendeels verantwoordelijk is voor de vorming van smog en bepaalde aandoeningen van de luchtwegen.

4.4. Het EESC deelt, in grote lijnen, de mening dat **loopvlakvernieuwing van C3-banden** wereldwijd tot **besparingen op grondstoffen en energie** kan leiden. Er zij echter op gewezen dat alleen de drie parameters die momenteel op het etiket staan, van toepassing zijn op coverbanden en dan nog slechts in beperkte mate. Wat de gegevens over levensduur en slijtage betreft, is het allesbehalve duidelijk wie voor welk deel van de kwaliteit verantwoordelijk is: de fabrikant van het karkas van de band of de loopvlakvernieuwer. Het is daarom niet aan te bevelen deze parameters op het etiket te vermelden. Gezien hun verwaarloosbare marktaandeel is het uit economisch en milieuoogpunt onredelijk om **C1- en C2-banden die een nieuw loopvlak hebben gekregen**, onder de verordening inzake de etikettering van banden te laten vallen. Wel zou kunnen worden overwogen om fabrikanten van C1- en C2-coverbanden de mogelijkheid te bieden om deze banden **naar eigen inzicht** te etiketteren om tegemoet te komen aan de vraag van kopers die een minimum aan informatie op het etiket willen zien.

4.4.1. Het EESC waarschuwt voor de exponentiële toename van het aantal vermeldingen in de **productendatabank** als ook **coverbanden** worden opgenomen in plaats van alleen nieuwe banden. De combinatie van loopvlakvernieuwer en fabrikant van het bandenkarkas, het aantal loopvlakvernieuwingen en de verschillende technieken om dit te doen zijn allemaal aspecten die een nieuw artikelnummer genereren. Het grote aantal producttests legt een veel te zware **financiële last** op de schouders van de fabrikanten, voor het overgrote deel **kleine en middelgrote ondernemingen**, en consumenten raken door de **enorme verscheidenheid** aan producten het overzicht kwijt.

4.5. Het EESC vindt dat de **termijn voor de voorbereiding** van de tenuitvoerlegging van de verordening **kort** is en met een jaar moet worden verlengd. In het geval van de producten die onder deze bepalingen vallen zou het veel eenvoudiger en gemakkelijker zijn om uit te gaan van de **fabricagedatum** in plaats van de datum van in de handel brengen. De fabricagedatum is immers permanent zichtbaar op de band en zo wordt voorkomen dat eenzelfde band twee keer wordt opgenomen in de databank.

4.6. Verder kunnen consumenten ook met de nieuwe verordening alleen nog steeds niet de prestaties en prijzen van banden vergelijken met het oog op het brandstofverbruik. Hoewel er vaak informatie over het brandstofverbruik beschikbaar is op verkooppunten of in de gebruiksaanwijzing van het voertuig, beschikken de meeste **consumenten** nog steeds niet over **voldoende kennis of volledige informatie** over dit onderwerp.

4.6.1. Aangezien de **prestaties** van banden bovendien **onderling verband** houden maar ook met elkaar **in tegenspraak** zijn, is de informatie bedoeld om een **optimale keuze** te maken tussen deze parameters. Maar dat zorgt er nog niet voor dat de consument met volledige kennis van zaken een keuze kan maken, omdat hij niet op de hoogte is van het **verband tussen de parameters**.

4.6.2. Het EESC beveelt de nationale en Europese beroepsorganisaties, de **civiele en politiediensten** die verantwoordelijk zijn voor de verkeersveiligheid en het vervoer, en de rijsscholen aan om in hun **opleidings-, communicatie- en bijscholingsprogramma's** en examens kennis over banden op te nemen, samen met alle technische parameters en symbolen die krachtens de verordening van toepassing zullen zijn.

4.6.3. Het is ook belangrijk dat **fabrikanten** op hun beurt ervoor zorgen dat hun handelspartners, vaak banden**handelaren**, kopers goed **informer**en over het verkochte voertuig of de banden die zij wensen te kopen en hun, voor zover mogelijk, adviseren over **alternatieve opties**.

4.6.4. De EU zou er bij de **lidstaten** op aan moeten dringen om voorlichtings- en bewustmakings**campagnes** op te zetten, niet alleen over de verordening, maar ook over andere kwesties die verband houden met banden, zoals het gebruik van de juiste banden naargelang van het seizoen, algemeen gebruik van banden enz.

4.7. Voor toekomstige overweging

4.7.1. Op langere termijn zou de Unie moeten overwegen om niet op het etiket, maar in de technische documentatie en het technisch promotiemateriaal advies te verstrekken over de **recycleerbaarheid van banden aan het einde van hun levensduur**.

4.7.2. Bij de volgende evaluatie van de verordening zou kunnen worden gekeken naar mogelijkheden voor extra **differentiatie** tussen **sneeuwbanden** (in tests, in de technische documentatie en het technisch promotiemateriaal of op het etiket).

Brussel, 17 oktober 2018.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Luca JAHIER