Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry

KOM(2008) 779 v konečném znění – 2008/0221 (COD)

(2009/C 228/15)

Dne 17. prosince 2008 se Rada, v souladu s článkem 95 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

„návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry"

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 12. března 2009. Zpravodajem byl pan RANOCCHIARI.

Na 452. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 24. a 25. března 2009 (jednání dne 25. března 2009), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 130 hlasy pro, 5 členů se zdrželo hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 EHSV souhlasí s rozhodnutím Evropské komise, která poté, co navrhla nařízení týkající se obecné bezpečnosti motorových vozidel, které je ve fázi schvalování, již plánuje systém certifikace hodnot, které budou stanoveny tímto nařízením v souvislosti se třemi důležitými parametry pneumatik, tj. palivovou účinností, bezpečností a hlukem.

1.2 EHSV rovněž oceňuje, že se na základě certifikace plánuje poskytovat spotřebitelům přímo informační nástroje, které spotřebitele nasměrují k vědomějšímu nákupu náhradních pneumatik vyrobených po schválení tohoto návrhu, tj. pneumatik, jež tvoří 78 % evropského trhu s pneumatikami.

1.3 Pokud se však jedná o nové pneumatiky, tedy pneumatiky montované výrobci automobilů, považuje EHSV iniciativu za zbytečnou, neboť platné předpisy již výrobcům ukládají povinnost poskytovat příslušné informace již v okamžiku schvalování typu vozidel a uvádět je v technické propagační literatuře a v návodech k použití vozidel.

1.4 V souvislosti s prostředkem navrženým Komisí v zájmu informování spotřebitelů, tj. nálepkou s označením, která má být přilepena na pneumatiku, navrhuje EHSV stanovit také alternativu pro nijak ojedinělé případy ztráty či poškození označení.

1.5 EHSV v neposlední řadě doufá, že po přijetí předpisů týkajících se obecné bezpečnosti motorových vozidel bude i v tomto případě přijat právní předpis ve formě nařízení namísto směrnice, což zajistí jednotné lhůty a způsoby monitorování ve všech členských státech.

2. Úvod

2.1 Záměrem akčního plánu pro energetickou účinnost je, jak známo, úspora ve výši 20 % do roku 2020 prostřednictvím řady opatření, která snížením energetické náročnosti přispějí ke snížení spotřeby, a tedy k omezení znečištění životního prostředí.

2.2 V tomto rámci se věnuje zvláštní a neustálá pozornost systému silniční dopravy, který je odpovědný za více než 20 % emisí CO_2.

2.3 Kromě četných opatření pro motorová vozidla, která již platí nebo jsou ve fázi schvalování, zamýšlel evropský zákonodárce upravit také tematiku vlastností pneumatik, které představují jediný spojovací článek mezi vozidlem a vozovkou a musí přispívat zejména k bezpečnosti řidičů, ale také ke snížení spotřeby paliva.

2.4 Za tímto účelem návrh nařízení Evropské komise týkající se obecné bezpečnosti motorových vozidel, který je v současné době projednáván v Evropském parlamentu [1], zamýšlí mezi jiným stanovit nové, přísnější parametry pro schvalování typu pneumatik, a to jak s ohledem na palivovou účinnost, tak na bezpečnost a hluk.

[1] KOM(2008) 316 v konečném znění, k němuž se EHSV vyjádřil ve svém stanovisku přijatém na plenárním zasedání dne 14. ledna 2009 (viz stanovisko CESE 37/2009).

2.5 K tématu úspor energie je totiž nutné podotknout, že pneumatiky mohou ovlivnit až 20 % spotřeby paliva vozidla, a to díky valivému odporu, tj. ztrátě energie v důsledku odporu při pohybu, která je způsobena zahřátím a deformací kol při odvalování. Také je třeba dodat, že valivý odpor i hluk pneumatik je zásadním způsobem ovlivněn stavem vozovky, který může v určitých případech zmařit výhody technologického vylepšení pneumatik.

3. **Návrh Evropské komise**

3.1 Cílem zkoumaného návrhu směrnice je zaručit uživatelům harmonizované informace zejména o palivové účinnosti vyplývající z různého valivého odporu, ale také o různé přilnavosti za mokra a hluku odvalování, což jsou tři parametry, které jsou předmětem již zmíněného návrhu nařízení KOM(2008) 316.

3.2 Záměrem Komise je, aby spotřebitel znal nejen minimální požadavky, které budou určeny v souvislosti s valivým odporem, ale především aby zvolil pneumatiky s ještě nižším valivým odporem, které následně sníží spotřebu. U osobních automobilů totiž rozdíl ve spotřebě mezi sadami pneumatik s různým valivým odporem může díky novým technologiím činit až 10 %.

3.3 To je mimořádně důležité pro trh s náhradními pneumatikami, který činí 78 % celého trhu. U pneumatik, které výrobci montují na nové vozy (22 % trhu), totiž výrobci automobilů v okamžiku koupě příslušné informace a údaje o spotřebě příhodně propagují a uvádějí v návodech k použití vozidel. Naopak na trhu s náhradními pneumatikami spotřebitelé takové informace k dispozici nemají, a nemohou tak porovnat rozdíl v ceně pneumatik související s jejich vlivem na spotřebu paliva.

3.4 Jelikož navíc vlastnosti pneumatik vzájemně souvisejí, ale zároveň si odporují (valivý odpor vzhledem k přilnavosti za mokra a přilnavost vzhledem k hluku odvalování), informovanost může odrážet optimalizaci dosažitelnou mezi třemi hlavními parametry, což spotřebiteli umožní se na základě obdržených informací rozhodnout.

3.5 Návrh Komise tedy stanoví „označení energetickým štítkem“, které musí být nalepeno na pneumatikách, se stupnicí tříd A až G pro valivý odpor a přilnavost za mokra podle vzoru uplatňovaného pro označování domácích elektrospotřebičů a s doplňujícím uvedením hluku v decibelech.

3.6 Návrh ponechává na členských státech, aby kontrolovaly pravidla týkající se označování a určily sankce použitelné v případě porušení předpisů.

4. **Obecné připomínky**

4.1 EHSV podporuje iniciativu Komise zaměřenou jednak na zaručení udržitelnější spotřeby a jednak na poskytnutí více informací spotřebitelům, které jim umožní informovanější nákup náhradních pneumatik, a to nejen v souvislosti se spotřebou, ale také s dalšími parametry, např. přilnavostí za mokra a hlukem. Spotřebitel tedy bude s to posoudit, zda je vyšší cena pneumatiky oproti jiné pneumatice kompenzována výhodami, které poskytují lepší vlastnosti. Informovanější spotřebitel přispěje ke zvýšení hospodářské soutěže mezi výrobci, které to přiměje ke kvalitativnímu zlepšení svých výrobků.

4.2 Počátečním záměrem Evropské komise totiž bylo omezit informovanost na údaje týkající se palivové účinnosti. Přidání dalších dvou parametrů vyplynulo z výsledků veřejné konzultace k této tematice. Přestože EHSV s konečným rozhodnutím souhlasí, obává se, že znesnadní správu dat a příslušné kontroly.

4.3 EHSV má nicméně určité pochybnosti o prostředku navrženém v zájmu informování spotřebitelů o příslušných údajích. Při pouhém a výlučném stanovení nálepky s označením totiž hrozí, že nebude vždy dosaženo očekávaného výsledku.

4.3.1 Kupující obvykle náhradní pneumatiky vidí až tehdy, kdy jsou v okamžiku prodeje vyzvednuty ze skladu a montovány na vozidlo. Navíc se může stát, že se ve skladu nebo v prodejně označení odlepí a ztratí nebo se omylem přilepí na jinou pneumatiku. Ještě pravděpodobnější je případ, že se označení ztratí během přepravy nebo skladování, zejména u pneumatik se silikonovým pláštěm, na němž nálepky špatně drží. Zkušenosti s výrobci, kteří již pneumatiky označují, prokázaly, že určité jistě nezanedbatelné procento nálepek se ztrácí nebo je vážně poškozeno během přepravy nebo manipulace s pneumatikami, které – nutno podotknout – nejsou ze zřejmých nákladových důvodů zabaleny jednotlivě [1].

4.3.2 Podle názoru EHSV je proto nezbytné stanovit také alternativní řešení pro případ neexistence nálepky s označením. V takovém případě by mělo být prodejci umožněno vystavit spolu s fakturou i označení či dokument, který by přesně obsahoval údaje uvedené na nálepce s označením, což jsou údaje, které obdržel od výrobce.

[1] Evropské sdružení ETRMA (European Tyre and Rubber Manufacturer Association) uvádí, že 10 až 15 % označení se ztratí během přepravy a manipulace s pneumatikami.

4.4 Pokud jde o pneumatiky montované na nové vozy, zdá se, že označení naopak představuje zbytečné náklady. V platných předpisech je již definováno, jakým způsobem musejí výrobci automobilů informovat kupující o spotřebě a emisích CO_2 v důsledku schvalování typu motorových vozidel. Situace je podobná i u přilnavosti za mokra a hluku, i tyto parametry již byly upraveny v rámci schvalování typu motorových vozidel, jak uznává sama Komise ve zprávě provázející tento návrh.

Kromě toho je v zájmu samotných výrobců, aby vždy používali pneumatiky poslední technologické generace, a tak snížili emise CO_2 ze stanovených 130 g/km na 120 g/km, kterých lze dosáhnout s pomocí technologií, jež se netýkají motorů, ale například i pneumatik.

4.4.1 V takovém případě by bylo možné požadovat od obchodníka, který je často zároveň i prodejcem pneumatik, aby zákazníkovi poskytl doplňující dokument uvádějící parametry požadované zákonem, kterými se pneumatiky na jím prodávaných vozidlech musí řídit, a aby tam, kde je to možné, navrhl alternativní pneumatiky. Takováto iniciativa by rovněž podpořila příslušné informační kampaně a kampaně na zvyšování povědomí, které by členské státy měly provádět.

4.5 EHSV si je vědom požadavku vzneseného tímto průmyslovým odvětvím ([1]), které by tento návrh směrnice chtělo změnit v nařízení. Uvedené důvody se zdají pochopitelné, neboť nařízení by zaručilo jednotné lhůty provádění a normy kontroly ve všech členských státech, jak je již stanoveno pro již zmíněnou obecnou bezpečnost motorových vozidel, z níž tento návrh vychází.

4.5.1 EHSV proto doufá, že při diskusích mezi Komisí, Parlamentem a Radou bude dosaženo příslušné dohody, jak tomu již bylo při jiných příležitostech týkajících se citlivých témat, např. bezpečnosti a životního prostředí.

4.5.2 EHSV považuje skutečně za zásadní, aby členské státy měly k dispozici jasná a jednotná pravidla pro pečlivou kontrolu souladu pneumatik s požadovanými náležitostmi, neboť tato kontrola je na trhu, na němž se prokazatelně ve vysoké míře pohybují výrobky neevropského původu, mimořádně důležitá.

5. **Konkrétní připomínky**

5.1 EHSV oceňuje, že Komise z navrhovaného právního předpisu vyloučila protektorované pneumatiky a profesionální pneumatiky na terénní vozidla, které již EHSV v citovaném stanovisku k tématu obecné bezpečnosti motorových vozidel doporučoval z nového předpisu vyloučit, aniž by přirozeně byly dotčeny stanovené požadavky na bezpečnost.

5.2 V souladu se svým stanoviskem k tématu obecné bezpečnosti motorových vozidel EHSV doporučuje následující:

a) vyloučit z legislativního návrhu pneumatiky, jež byly vyrobeny před datem vstupu tohoto předpisu v platnost. Distribuční řetězec dotčeného odvětví dodává na evropský trh nepřetržitě průměrně 80 milionů pneumatik. Nalepování označení na tyto již dodané pneumatiky by bylo neproveditelné;

b) průmysl potřebuje alespoň 18 měsíců na zavedení opatření, která budou přijata.

V Bruselu dne 25. března 2009

Předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Mario SEPI

([1]) ETRMA: European Tyre and Rubber Manufacturer Association.