



V Bruselu dne 8.11.2017
COM(2017) 658 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

**Posouzení potřeby přezkumu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009
o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry**

1. Úvod

Tato zpráva předkládá výsledky posouzení potřeby přezkoumat nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009¹ ze dne 25. listopadu 2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry (dále jen „nařízení o označování pneumatik“). Jak to vyžaduje článek 14 uvedeného nařízení, přezkum se zaměřil na:

- účinnost označení, pokud jde o informovanost konečného uživatele, a zejména, zda byl čl. 4 odst. 1 písm. b) stejně účinný jako čl. 4 odst. 1 písm. a) z hlediska přispění k cílům tohoto nařízení;
- informace o parametrech pneumatik poskytované distributory (obchodníky) a dodavateli vozidel konečným uživatelům;
- zda by systém označování měl být rozšířen na protektorované pneumatiky;
- zda by měly být zavedeny nové parametry pneumatik, jako je počet kilometrů.

Byly řešeny také další významné otázky. K nim patří možnost přizpůsobení klasifikace přilnavosti pneumatik určených především k dosažení lepších jízdních vlastností při jízdě na ledě, na sněhu nebo v obou případech než běžné pneumatiky v souladu s čl. 11 písm. b) nařízení; možnost zřízení databáze registrací; a potřeba posílit činnosti v oblasti dozoru nad trhem.

Na podporu přezkumu nařízení byla provedena zvláštní studie².

2. PRÁVNÍ PŘEDPISY PRO OZNAČOVÁNÍ PNEUMATIK

Nařízení o označování pneumatik bylo přijato jako součást úsilí na podporu udržitelné mobility v EU.

Nařízení se vztahuje na pneumatiky pro osobní automobily (pneumatiky třídy C1³), lehká užitková vozidla (pneumatiky třídy C2) a těžká nákladní vozidla (pneumatiky třídy C3). Protektorované pneumatiky, pneumatiky s hroty a pneumatiky pro řadu zvláštních použití, jako např. závodní a náhradní pneumatiky, jsou vyňaty.

Nařízení zahrnuje tři vzájemně související výkonnostní parametry: palivovou účinnost (založenou na valivém odporu), přilnavost za mokra a vnější hluk odvalování. Nařízení definuje pro všechny tři parametry třídy.

Palivová účinnost pneumatik je definována na základě koeficientu valivého odporu (Rolling Resistance Coefficient, RRC). Palivová účinnost je na štítku zobrazena jako barevná stupnice od A do G, přičemž nejlepší třída palivové účinnosti (třída A) má nejnižší koeficient valivého odporu.

Bezpečnostní výkonnost pneumatik je vyjádřena přilnavostí za mokra, tj. schopností pneumatiky zabrzdit na mokré vozovce. Třída přilnavosti za mokra se stanoví na základě indexu přilnavosti za mokra podle stupnice A až G, přičemž nejlepší třídy mají nejvyšší hodnoty indexu přilnavosti za mokra.

¹ Úř. věst. L 342, 22.12.2009, s. 46.

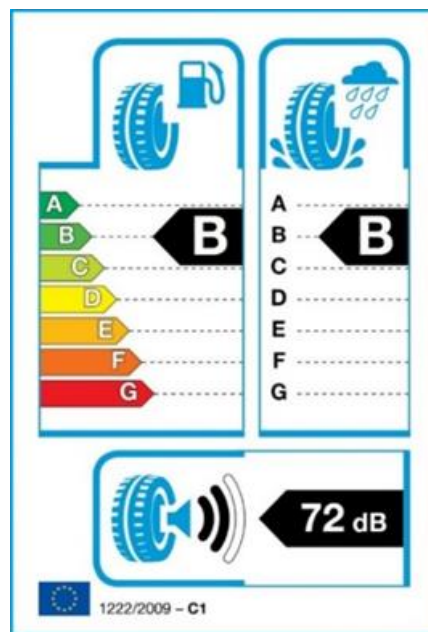
² Studie za účelem přezkumu nařízení (ES) č. 1222/2009 o označování pneumatik (Viegand Maagøe A/S, březen 2016).

³ Pneumatiky tříd C1, C2 a C3 jsou právní pojmy vymezené v nařízení (ES) č. 661/2009. Odkazují na pneumatiky určené především pro osobní automobily, lehká užitková vozidla a těžká nákladní vozidla (v daném pořadí).

Vnější hlukem odvalování se rozumí hluk pneumatik, kterému je vystavena osoba v okolí, tj. vně automobilu. Měří se v decibelech (dB). Třída vnějšího hluku odvalování je na štítku zobrazena jednou až třemi černými „zvukovými vlnami“.

Úroveň výkonnosti pro tyto tři parametry je na štítku uvedena výrobcí bez ověření třetí stranou.

Pro pneumatiky tříd C1 a C2 jsou třídy výkonnosti uvedeny na štítku nebo nálepce (štítek s prostorem pro uvedení obchodního označení). U všech tří typů pneumatik se informace o třídě palivové účinnosti, třídě přilnavosti za mokra, třídě vnějšího hluku odvalování a naměřené hodnotě hluku uvádí v technických propagačních materiálech, jakož i na internetových stránkách dodavatelů.



Hlavním cílem nařízení o označování pneumatik je učinit silniční dopravu ekonomicky a environmentálně účinnější, jakož i bezpečnější, prostřednictvím podpory bezpečných pneumatik se sníženou spotřebou paliva a s nízkým vnějším hlukem odvalování. Jeho záměrem je rovněž poskytovat prostřednictvím standardního štítku více informací spotřebitelům a ovlivňovat tak rozhodnutí o koupi. Palivová účinnost je velmi důležitá pro obavy EU ohledně bezpečnosti dodávek energie do EU, její závislosti na dovozu energie a potřeby řešit změnu klimatu.

Jelikož odvětví dopravy je odpovědné za třetinu spotřeby energie v EU, zvýšení palivové účinnosti silniční dopravy hraje při řešení těchto problémů významnou úlohu. Pneumatiky ovlivňují svým valivým odporem 20–30 % spotřeby paliva vozidla. Snížení valivého odporu je proto významné pro zvýšení palivové účinnosti a snížení emisí skleníkových plynů. Zlepšená přilnavost pneumatik za mokra přinese snížení počtu nehod a počtu usmrcených a zraněných osob. Hluk ze silnic způsobuje druhou nejnebezpečnější environmentální zdravotní zátěž po emisích pevných částic. Budou-li v EU používány pouze pneumatiky nejlepší třídy vnějšího hluku odvalování, může to snížit dopady na zdraví související s emisí hluku.

3. ROZSAH ANALÝZY

Analýza se věnovala tomu, zda po uplatnění nařízení o označování pneumatik zůstává ještě potenciál ke zlepšení výkonnostních parametrů pneumatik v oblasti palivové účinnosti, přilnavosti za mokra a vnějšího hluku.

Přezkoumání se týkalo ustanovení pro provádění a prosazování nařízení v EU od jeho dne použitelnosti v listopadu 2012. Šetření zahrnovalo také požadavky na zadávání veřejných zakázek obsažené ve směrnici 2012/27/EU⁴ o energetické účinnosti a odkazující na nařízení o označování pneumatik.

Analýza vzala jako zdroje inspirace v úvahu příslušná ustanovení směrnice 2010/30/EU⁵ o uvádění spotřeby energie v podobě revidované nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/1369⁶, kterým se stanoví rámec pro označování energetickými štítky.

Šetření zohlednilo rovněž příslušná ustanovení nařízení (ES) č. 661/2009⁷ o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel týkajících se pneumatik. Toto nařízení je navrženo tak, aby z trhu vyloučilo výrobky, které vykazují nejhorší parametry (valivý odpor, přilnavost za mokra a vnější hluk).

Analýza se zaměřila především na tyto otázky:

1. míra zlepšení průměrné tržní výkonnosti od počátku používání nařízení;
2. účinnost označení, pokud jde o informovanost konečného uživatele a pokud jde o zlepšování energetické účinnosti, přilnavosti za mokra a dopadu hluku;
3. srozumitelnost a přesnost informací o parametrech pneumatik poskytovaných dodavateli a distributory vozidel konečným uživatelům; zlepšení informací před prodejem včetně viditelnosti označení;
4. osvobození určitých typů pneumatik (pneumatiky protektorované a pneumatiky s hroty) od systému označování;
5. nezařazení jiných parametrů pneumatik, jako je počet kilometrů a oděr;
6. nepřizpůsobení systému klasifikace přilnavosti pneumatikám určeným především k dosažení lepších jízdních vlastností při jízdě na ledě, na sněhu nebo v obou případech;
7. zřízení databáze registrací;
8. dozor nad trhem a prosazování.

4. VÝSLEDKY

4.1. Vývoj trhu

Nařízení o označování pneumatik se uplatňuje od listopadu 2012. Pokud jde o „palivovou účinnost“ a „přilnavost za mokra“, vykazoval trh mezi lety 2013 a 2015 pozitivní vývoj

⁴ Článek 6 a příloha III.

⁵ Směrnice 2010/30/EU (Úř. věst. L 153, 18.6.2010, s. 1).

⁶ Nařízení (EU) 2017/2006 (Úř. věst. L 198, 28.7.2017, s. 1).

⁷ Nařízení (ES) č. 661/2009 (Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1.).

směrem k pneumatikám lepší výkonnosti, částečně v důsledku vlivu označení. Tento vývoj byl však méně výrazný u „vnějšího hluku odvalování“.

Průměrná palivová účinnost i přilnavost za mokra se v období od roku 2013 do roku 2015 zlepšily u všech typů pneumatik.

Pokud jde o třídy s nejlepší energetickou účinností (A a B), je rozšíření na trhu stále ještě velmi nízké (<1 % pro všechny typy pneumatik). To naznačuje, že stále ještě existuje velký potenciál pro zlepšování.

Pokud jde o přilnavost za mokra, je podíl třídy B na trhu vysoký pro všechny typy pneumatik (více než 40 %) a podíl třídy A uspokojivý (přibližně 15 %).

U vnějšího hluku odvalování nedošlo v období 2013 až 2015 k žádnému skutečnému zlepšení, především proto, že odvětví se více zaměřilo na zlepšování ostatních parametrů. Důvodem je skutečnost, že vnější hluk odvalování je parametr hodnocený jako nejméně důležitý pro konečné uživatele, jak prokázal průzkum provedený jako součást studie na podporu přezkumu.

Navíc, v třídě A palivové účinnosti, jakož i přilnavosti za mokra se na trh uvádí méně než 0,5 % pneumatik, a to pro vyšší náklady a technický kompromis mezi těmito dvěma parametry.

Dopad systému označování do roku 2020 se odhaduje na 35 PJ⁸ (neboli 0,8 Mtoe⁹) ročně s odpovídajícím snížením emisí CO₂ ve výši 2,5 milionu tun za rok¹⁰.

4.2. Informovanost uživatelů a porozumění označení

Spotřebitelský průzkum provedený jako součást studie na podporu přezkumu prokázal, že více než polovina vlastníků vozidel neměla povědomí o označení pneumatik.

Koneční uživatelé pneumatik tříd C2 a C3 a někteří koneční uživatelé pneumatik třídy C1 mimoto často nenakupují pneumatiky přímo, ale v rámci leasingových smluv a řešení vozových parků.

Informační kampaně by mohly zahrnovat odkaz na kalkulačtor úspor paliva na internetových stránkách Komise EU¹¹, který konečným uživatelům umožňuje vypočítat si své možné úspory paliva pomocí pneumatik.

Jiná otázka zvyšování povědomí se týká požadavků na zadávání veřejných zakázek ve směrnici 2012/27/EU o energetické účinnosti, i když na to nebylo v průzkumu výslovně upozorněno. Pro podporu používání energeticky účinných pneumatik je důležité, aby členské státy zajistily, aby si jejich ústřední vládní instituce byly vědomy požadavku nakupovat pneumatiky nejvyšší třídy palivové účinnosti. Měly by tento aspekt zahrnout také do svých veřejných soutěží na poskytování služeb v souladu s požadavkem v příloze III směrnice 2012/27/EU o energetické účinnosti.

Průzkum prokázal také setrvalý pokrok v informovanosti uživatelů a porozumění označení.

Pochopení označení pneumatik spotřebiteli je obecně dobré. Když jim bylo označení ukázáno, spotřebitelé byli schopni porozumět uvedeným informacím, i když s ním nebyli předem obeznámeni. Respondenti hodnotili piktogram pro vnější hluk odvalování jako nejobtížnější

⁸ PJ nebo Peta Joule: 10¹⁵ Joule.

⁹ Mtoe: miliony tun ropného ekvivalentu.

¹⁰ Na základě modelu zásob vypracovaného pro studii na podporu přezkumu nařízení o označování pneumatik.

¹¹. [Kalkulátor](#): Úspory jsou založeny na energetické účinnosti pneumatiky a počtu kilometrů, který může sada pneumatik ujet.

k porozumění (60% míra porozumění), zatímco přilnavost za mokra byla hodnocena jako nejsnazší k porozumění (81 %) a parametr palivová účinnost jako středně obtížný (73 %).

Průzkum prokázal, že při koupi pneumatik je pro spotřebitele převažujícím zájmem bezpečnost. Většina spotřebitelů proto považuje přilnavost za mokra za nejdůležitější z označovaných parametrů. I když jsou zvažovány také neoznačované parametry (jako cena a obchodní značka), přilnavost za mokra je stále nejdůležitější a po ní následuje cena.

Odvětví, obchodníci a organizace spotřebitelů doporučují uspořádání kampaní propagujících označení s cílem zvýšit jeho znalost u spotřebitelů a vysvětlit jeho smysl. Cílovými skupinami by měli být koneční uživatelé v segmentech pneumatik tříd C1, C2 a C3. Informační kampaně zaměřené na konečné uživatele pneumatik třídy C1 jsou však nejdůležitější, neboť ti představují největší podíl prodeje pneumatik.

Informační kampaně by mohly organizovat orgány členských států na vnitrostátní úrovni, Komise na úrovni EU nebo tyto orgány a Komise zároveň. Bylo by výhodou zahrnout do kampaní dodavatele a distributory pneumatik za účelem účinnějšího oslovení konečných uživatelů. Některé členské státy již podpořily informační kampaně o označení pneumatik nebo to plánují učinit. Zkušenosti a doporučení z těchto kampaní by měly být zohledněny.

4.3. Přesnost informací, zlepšení informací před prodejem

Spotřebitelé obecně považují označení za užitečné a srozumitelné. Velký podíl spotřebitelů má vysokou nebo středně vysokou důvěru k informacím, které označení poskytuje. Mnoho spotřebitelů uvedlo, že by jejich důvěru zvýšila větší kontrola trhu a více sankcí za nesplnění požadavků. To je také v souladu s odpověďmi dodavatelů pneumatik i sdružení obchodníků, kteří rovněž požadovali větší dozor nad trhem.

Pokud jde o přesnost informací, je nutné zmínit, že několik organizací spotřebitelů vyjádřilo ohledně označení pneumatik EU určité obavy. Tvrdí, že označení EU nadhodnocuje výkonnost pneumatik a že se hodnoty liší od jejich zkoušek. Neupřeshňují však, zda se tento rozdíl týká všech tří parametrů, či pouze jednoho nebo dvou. Kritizují také skutečnost, že označení pneumatik EU je odvozeno z procesu „vlastního prohlášení“, a tedy bez ověření třetí stranou.

Mnoho spotřebitelů mimoto požaduje více informací ve formě nezávislého testování sdruženími spotřebitelů nebo orgány, nebo veřejnou databázi, která by obsahovala údaje o pneumatikách ze systému označování.

Většina spotřebitelů kupuje pneumatiky v obchodech s pneumatikami nebo v opravnách automobilů, ale pouze přibližně jedna třetina z nich viděla před svým posledním nákupem vystavené pneumatiky. Orgány dozoru nad trhem, které provádí kontroly v obchodech, navíc konstatovaly, že je v místě prodeje vystaveno pouze několik málo modelů pneumatik, zatímco zbytek je umístěn na skladě. To znamená, že spotřebitelé pneumatiku, a tudíž ani označení, často před jejím zakoupením nevidí. Jelikož se výkonnost pneumatiky stárnutím zhoršuje, a to i při skladování, mohlo by se kromě toho zvážit informování spotřebitele o datu výroby, například v informačním listu výrobku, společně s údaji o průměrném zhoršení výkonnosti, jež lze očekávat.

Tyto praktiky nejsou slučitelné s čl. 5 odst. 2 nařízení, podle kterého pokud konečný uživatel pneumatiku nabízenou k prodeji nevidí, musí mu distributoři poskytnout informace o výkonnostních parametrech označení. Proto by mohlo být zváženo rozšíření a vyjasnění těchto ustanovení s cílem zajistit, aby byly informace ze štítku poskytnuty před prodejem.

Dodavatelé a distributoři vozidel by měli mít povinnost poskytnout informace o označení pneumatik pro typy pneumatik, jež mají být na vozidlo namontovány. Mělo by to zahrnovat situace, kdy konečnému uživateli není nabízena volba mezi různými typy pneumatik určených k montáži na vozidlo nabízené k prodeji. Informace by mohly být obsaženy například v technických propagačních materiálech poskytnutých konečnému uživateli.

V místě prodeje lze označení pneumatiky ukazovat buď jako vytištěný štítek v blízkosti pneumatiky, nebo jako nálepku na pneumatice. Většina spotřebitelů považuje nálepku na běhounu pneumatiky za nejlépe viditelnou. Význam toho, jak je označení ukazováno, je však oslaben skutečností, že většina pneumatik není vystavena.

Jak ukazuje průzkum, podíl nákupů pneumatik na internetu roste. Stává se proto stále důležitějším ukazovat označení a příslušné informace, když jsou pneumatiky nabízeny k prodeji online.

4.4. Nepokrytí určitých typů pneumatik (protektorované pneumatiky a pneumatiky s hroty)

Protektorované pneumatiky

Protektorování pneumatik je proces užívaný k prodloužení životnosti použitých pneumatik. Když je pneumatika protektorována, nahradí se opotřebovaný běhoun novým. Toto nahrazení lze opakovat, dokud je zaručena integrita pláště pneumatiky. Protektorování přináší úspory energie i materiálu.

Výkonnost protektorované pneumatiky určuje kombinace pláště, běhounu a použitý proces protektorování. Hlavním problémem zahrnutí protektorovaných pneumatik do systému označování je nutnost stanovit pro každou kombinaci tři výkonnostní parametry označení (palivovou účinnost, přilnavost za mokra a vnější hluk odvalování). Jelikož jsou protektorované pneumatiky vyráběny v malých sériích, náklady na zkoušky každé kombinace by učinily podnikání v oblasti protektorování ekonomicky neproveditelným, zejména pro malé a střední podniky.

Metody měření a nástroje pro výpočet výkonnostních parametrů označení pro protektorované pneumatiky C3 se vyvíjejí.

Před zvažováním, zda zahrnout protektorované pneumatiky C3 do oblasti působnosti nařízení o označování pneumatik, by mělo být provedeno důkladné posouzení těchto metod a nástrojů. Práce na posuzování by měla zapojit všechny příslušné zainteresované strany, jako např. odvětví pneumatik, společnosti provozující protektorování, orgány dozoru nad trhem a příslušné nevládní organizace.

Pneumatiky s hroty

Pneumatiky s hroty se používají především ve Finsku, Švédsku a Norsku, kde představují 12 % trhu s pneumatikami (v porovnání s 0,25 % ve zbytku EU). V mnoha členských státech je používání pneumatik s hroty zakázáno a ve většině ostatních je jejich používání omezeno na zimní měsíce. Malý podíl na trhu omezuje potenciál úspor paliva vyplývajících ze zahrnutí pneumatik s hroty do systému označování. Hlavním environmentálním problémem vyplývajícím z používání pneumatik s hroty je navíc znečištění částicemi z opotřebování silnic. To vedlo skandinávské země k regulaci designu pneumatik, aby tento dopad omezily.

Zkoušky valivého odporu a přilnavosti za mokra pneumatik s hroty nejsou podle současných zkušebních norem možné. Při zkouškách valivého odporu i přilnavosti za mokra je povolena

omezená drsnost povrchu (silnice nebo bubnů stroje). Použití hrotů na těchto površích během zkoušky by je poškodilo do té míry, že by již nesplňovaly zkušební normy.

4.5. Počet kilometrů a oděr

Počet kilometrů

Dopad zvýšení počtu kilometrů pneumatiky na životní prostředí a hospodářství závisí výhradně na tom, jak to ovlivní valivý odpor. Je-li zvýšeného počtu kilometrů dosaženo za cenu zvýšeného valivého odporu, budou dopady s největší pravděpodobností negativní v důsledku zvýšení spotřeby paliva ve fázi používání. Existuje navíc také riziko, že by se mohla snížit přilnavost za mokra.

Počet kilometrů je parametr důležitý pro konečného uživatele, ale jeho začlenění není v současné době proveditelné, neboť neexistuje žádná spolehlivá, přesná a opakovatelná normalizovaná zkušební metoda pro určení počtu kilometrů, jehož mohou pneumatiky dosáhnout. Takovou metodu by bylo třeba vyvinout s cílem poskytnout spotřebitelům tyto důležité informace, i když je uznáváno, že počet kilometrů naměřený pomocí normalizované zkušební metody se může výrazně odchylovat od počtu kilometrů, kterých dosáhnou spotřebitelé ve skutečnosti. Pokud k tomu dojde, existuje riziko, že by spotřebitelé ztratili v označení důvěru.

Zatímco počet kilometrů přímo souvisí s opotřebením běhounu při používání pneumatiky (jež může záviset na tlaku pneumatiky, povrchu vozovky, zatížení a stylu jízdy), pneumatiky degradují také stářím nebo vystavením slunečnímu záření (UV), horku, dešti atd. Životnost pneumatik závisí tudíž rovněž na vystavení klimatu, ve kterém jsou používány, a jeho drsnosti, což však platí také pro ostatní parametry uváděné v označení, jako např. hospodárnost spotřeby paliva.

Spotřebitelé by proto měli být o možných příčinách těchto odchylek a způsobu, jak je snížit (lepší řízení tlaku v pneumatikách, styl jízdy atd.), informováni, aby se udržela jejich důvěra v označení.

Normy jednotné klasifikace kvality pneumatik (Uniform Tire Quality Grading, UTQG) poskytují jedinou normalizovanou zkušební metodu, která se vztahuje pouze na pneumatiky C1. Tato zkušební metoda vyžaduje, aby na pneumatikách bylo ujetu celkem 7 200 mil (11 600 km), což ji činí velmi nákladnou (mohla by být zvážena hospodárnější laboratorní zkušební metodika). Naměřený počet kilometrů se bude odchylovat od počtu kilometrů, kterých dosáhne konečný uživatel ve skutečnosti, neboť na opotřebení pneumatiky a počet kilometrů mají silný vliv vnější faktory jako tlak pneumatiky, povrch vozovky, zatížení a styl jízdy.

Odvětví a orgány dozoru nad trhem se shodují v tom, že není možné měřit počet kilometrů s přesností požadovanou pro označování, a orgány dozoru nad trhem nepovažují za možné provádět dozor nad trhem ohledně tohoto požadavku. Odvětví pneumatik, orgány dozoru nad trhem a organizace v oblasti pneumatik se navíc shodují v tom, že zavedení počtu kilometrů jako parametru v systému označování pneumatik by bylo velmi nákladné a nepomáhalo by spotřebitelům vybrat si lepší pneumatiky. Tato otázka, jež je úzce spojena s oděrem, by však mohla být dále prošetřena v budoucí revizi nařízení.

Oděr

Oděr, což je odstraňování materiálů z pneumatiky při interakci s povrchem vozovky, souvisí s najetým počtem kilometrů pneumatiky. Odstraněné materiály nazývané „částice

z opotřebenosti pneumatik vozovkou“ (Tyre Road Wear Particles, TRWP) přispívají k znečištění ovzduší pevnými částicemi. Jelikož jiné zdroje znečištění ovzduší, jako jsou emise vozidel, jsou regulovány, relativní význam částic z opotřebenosti pneumatik vozovkou se pravděpodobně zvýší. Příspěvek částic z opotřebenosti pneumatik vozovkou ke znečištění ovzduší a ke znečištění oceánů mikroplasty je však stále ještě nejistý a nebyla ještě vyvinuta normalizovaná metoda měření. Mnoho nejnovějších studií poukazuje na pneumatiky jako potenciálně významný zdroj znečištění oceánů mikroplasty¹².

Stejně jako počet kilometrů závisí oděr z velké části na vnějších faktorech (tj. tlaku pneumatiky, povrchu vozovky, zatížení, stylech jízdy atd.). Systém označování pneumatik nemusí být nutně vhodný pro regulování emisí částic z opotřebenosti pneumatik vozovkou. Tato otázka by však mohla být dále zkoumána v budoucí revizi nařízení. Ta by měla zohlednit rostoucí obavy ze znečištění ovzduší a z mikroplastů v oceánech a důsledky pro životní prostředí a lidské zdraví.

Chemické složení materiálů pneumatik, jež je významné pro účinky částic z opotřebenosti pneumatik vozovkou na zdraví, je již regulováno nařízením REACH¹³.

Kromě toho se zdá relevantní zmínit, že tuto otázku by bylo možno zkoumat také podle právních předpisů o schvalování typu pro pneumatiky¹⁴.

4.6. Přílnavost na sněhu a ledu

V systému označování pneumatik se jako měřítko bezpečnosti používá přílnavost za mokra. To však s sebou nese riziko uvedení spotřebitelů, kteří si kupují pneumatiky pro zimní podmínky, v omyl, neboť pneumatiky určené k dosažení lepších jízdních vlastností při jízdě na sněhu a ledu mají často nižší přílnavost za mokra než standardní letní¹⁵ pneumatiky. Začlenění výkonnosti na sněhu a ledu do systému označování by řešilo bezpečnostní rizika a poskytovalo spotřebitelům úplnější informace, což by mohlo v konečném důsledku vést ke zvýšené důvěře v označení, zvláště ve skandinávských regionech. V této souvislosti by mohlo být také zvaženo informování spotřebitele o významu stáří pneumatiky, neboť výkonnost pneumatik při nízkých teplotách se většinou silně zhoršuje.

Pojem „pneumatika pro jízdu na sněhu“ je v nařízení (ES) č. 661/2009 a v předpisu EHK OSN č. 117 definován jako „pneumatika, jejíž vzorek běhounu, složení běhounu nebo struktura jsou konstruovány především k dosažení lepší výkonnosti ve sněhových podmínkách, než jaké dosahuje normální pneumatika, pokud jde o schopnost uvádět vozidlo do pohybu a udržovat je v něm“. Takové pneumatiky mohou být označeny značkou „M+S“, což je vlastní prohlášení výrobce pro pneumatiky, u nichž se předpokládají lepší jízdní vlastnosti při jízdě na blátě a/nebo sněhu. V současnosti však neexistují žádné další požadavky nebo zkoušky výkonnosti pneumatiky nutné pro označení „M+S“.

Pojem „pneumatika do náročných sněhových podmínek“ je v předpisu EHK OSN č. 117 také definován jako „pneumatika pro jízdu na sněhu, jejíž vzorek běhounu, složení běhounu nebo

¹² Studie o [primárním znečištění mikroplasty](#), s. 31, a studie [o zdrojích odpadků v moři](#), s. 365.

¹³ Nařízení (ES) č. 1907/2006, REACH (Úř. věst. L 396, 31.7.2006, s. 1).

¹⁴ Nařízení (ES) č. 661/2009 (Úř. věst. L 200, 31.7.2006, s. 1).

¹⁵ Název „letní pneumatika“ neodpovídá právní definici konkrétního výrobku. Odkazuje na normální pneumatiku, jež má být za podmínek mírného zimního počasí používána přednostně. Pro informaci, existují „celoroční pneumatiky“, což také neodpovídá právní definici a což jsou pneumatiky, které lze podle prohlášení výrobce používat za letních i zimních podmínek. Obvykle jsou označeny „M+S“, ale neodpovídají nutně schválené certifikaci 3-PMSF (3 Peak Mountain Snow Flake) jako právně definovaná „pneumatika do náročných sněhových podmínek“. Všechny tyto různé názvy pneumatik („letní“ a „celoroční“) odpovídají prohlášení výrobce bez dalších požadavků nebo zkoušek výkonnosti pneumatiky.

konstrukce jsou navrženy zejména k použití v náročných sněhových podmínkách“ a která splňuje určité požadavky za účelem používání označení 3-PMSF (3 Peak Mountain Snow Flake) na bočnici pneumatiky. Tyto pneumatiky jsou také známy jako „zimní pneumatiky“ a jsou v různých členských státech za zimních podmínek povinné.

Oba pojmy „pneumatika pro jízdu na sněhu“ a „pneumatika do náročných sněhových podmínek“ platí stejně pro typy pneumatik C1, C2 a C3. Jiná kategorie pneumatik pro zimní podmínky jsou „skandinávské zimní pneumatiky“, což jsou pneumatiky bez hrotů navržené speciálně pro jízdu na ledu a mokřím ledu. V současnosti neexistuje žádná právní definice skandinávských zimních pneumatik, ale připravuje se norma ISO pro zkoušku výkonnosti na ledu podobnou zkoušce výkonnosti na sněhu používané pro pneumatiky do náročných sněhových podmínek a předpokládá se, že bude hotova v průběhu roku 2017. Zkouška výkonnosti na ledu platí pouze pro pneumatiky třídy C1.

Pro přilnavost na sněhu je nejvhodnějším řešením zkouška a označení 3-PMSF, neboť odvětví pneumatik je již široce používá, a tak by měly nízké náklady na zavedení. Tato doplňující informace kompenzuje obvykle slabé střední skóre přilnavosti za mokra na štítku EU.

Pro „skandinávské zimní pneumatiky“ (tj. pneumatiky pro jízdu na ledu) by také mohla být užitečným řešením očekávaná norma ISO v kombinaci s prahovou hodnotou a odpovídajícím piktogramem. Tyto pneumatiky často mají na štítku nejnižší hodnoty přilnavosti za mokra.

V obou případech (pneumatiky pro jízdu na sněhu a ledu) by doplňující informace na štítku, jsou-li uvedeny, měly platit pouze pro pneumatiky certifikované třetí stranou podle standardního zkušebního postupu. To je nezbytné pro zachování a posílení důvěry spotřebitelů v označení.

4.7. Databáze registrací

Studie za účelem přezkumu šetřila vhodnost zřízení databáze registrací pro označení pneumatik a související technickou dokumentaci na úrovni EU s cílem zlepšit prosazování. Analýza zjistila, že by to mohlo být užitečné pro poskytování informací o trhu pro politická rozhodnutí a usnadnění dozoru nad trhem a databáze by mohla sloužit jako nástroj pro informování spotřebitelů. Mohl by to být také dobrý nástroj pro získání větší transparentnosti ohledně zkušebních metod a podmínek používaných dodavateli, což podle některých orgánů dozoru nad trhem v současnosti chybí. Pro konečné uživatele by databáze registrací mohla poskytovat informace před prodejem o označovaných parametrech.

Jakákoli možná databáze by musela doplňovat stávající databázi Informační a komunikační systém pro dozor nad trhem (ICSMS)¹⁶, která zahrnuje výrobky v oběhu v EU, jež nejsou v souladu s právními předpisy EU pro výrobky, jakož i databázi, jež má být zřízena podle revidovaného nařízení (EU) 2017/1369 o označování energetickými štítky. Úvaha o možné databázi registrací pro pneumatiky bude těžit ze zkušeností s budoucí databází označování energetickými štítky.

4.8. Dozor nad trhem a prosazování

Činnosti v oblasti dozoru nad trhem se liší mezi členskými státy, které jsou odpovědné za vykonávání dozoru. Převažujícím typem dozoru nad trhem jsou kontroly „v místě prodeje“. Některé orgány kontrolovaly technickou dokumentaci, ale pouze velmi málo z nich provádělo

¹⁶ Jde o celoevropskou databázi ve vlastnictví Evropské komise pro archivaci a výměnu informací o otázkách týkajících se činností prosazování mezi členskými státy a Komisí.

laboratorní zkoušky s cílem ověřit hodnoty označení. Podle orgánů dozoru nad trhem jsou největšími překážkami pro laboratorní zkoušky pneumatik vysoké náklady a nedostatečný počet akreditovaných zkušebních zařízení.

Nízká úroveň dozoru nad trhem podkopává důvěru spotřebitelů a vytvořila u maloobchodníků dojem, že označování pneumatik má pro orgány nízkou prioritu.

Většina členských států vnímá spolufinancovaný zkušební program společné akce EU pro označování pneumatik¹⁷ jako příležitost začít provádět laboratorní zkoušky pneumatik. Účelem společné akce je jak získat více zkušebních údajů, tak vyvinout osvědčené postupy pro zkoušky dozoru nad trhem.

Některé zkoušky pneumatik provedené orgány dozoru nad trhem ukazují, že by se výsledky mohly odchylovat od hodnot označení, i když byl zkoušen stejný model pneumatik na/v různých akreditovaných zkušebních drahách/laboratořích, aniž by bylo možné přesně určit, zda je problém stejný u všech tří parametrů nebo pouze u některých z nich. Stejný problém oznámilo mnoho časopisů o automobilech a organizací spotřebitelů provádějících zkoušky. Aniž by byly schopny vyčíslit různé příčiny, orgány dozoru nad trhem se domnívají, že velká část tohoto problému by mohla být důsledkem:

- samotné metody měření (zejména pro přilnavost za mokra);
- různých podmínek, za kterých byly zkoušky vykonávány;
- nesprávného uplatňování zkušebních metod; a
- nedostatečné transparentnosti podmínek použitých pro zkoušky a pro výpočet hodnot označení.

Zkušenosti doposud nashromážděné odvětvím a orgány dozoru nad trhem ohledně zkušebních norem pro přilnavost za mokra naznačují, že je možné dále zlepšovat přesnost zkušební metody. Mohlo by toho být dosaženo například přezkumem souborů rozsahů podmínek zkoušky a/nebo matematických vzorců, aby bylo možné sladit výsledky, když jsou zkoušky prováděny za různých podmínek, například v důsledku různých zkušebních prostor nebo různých období roku. To je významný aspekt, jež je třeba v budoucnosti řešit, neboť bezpečnost je při nákupu pneumatik převažujícím zájmem spotřebitelů. Ohledně zkoušek hluku a valivého odporu není situace tak citlivá. Pro měření valivého odporu pneumatik (který vypovídá o palivové účinnosti) byla zřízena síť „referenčních laboratoří“¹⁸ s cílem optimalizovat přesnost a reprodukovatelnost výsledků prostřednictvím postupu sladění zkušebních strojů.

Nařízení o označování pneumatik samotné neobsahuje podrobná ustanovení o dozoru nad trhem a prosazování. Namísto toho nařízení odkazuje na ustanovení v nařízení (ES) č. 765/2008¹⁹, jež obsahuje obecná pravidla pro dozor nad trhem a kontroly výrobků vstupujících na trh EU. To se liší od nařízení (EU) 2017/1369 o označování energetickými štítky, jež zahrnuje podrobnější ustanovení o dozoru nad trhem kromě ustanovení obsažených v nařízení (ES) č. 765/2008. Prováděcí opatření podle nařízení o označování energetickými štítky musí kromě toho obsahovat podrobný popis obsahu technické dokumentace, jež má být požadována orgány dozoru nad trhem pro účely dozoru nad trhem.

¹⁷ Projekt dozoru nad trhem ES MSTyr15 financovaný v rámci programu Horizont 2020 s cílem zlepšit prosazování nařízení (ES) č. 1222/2009 o označování pneumatik pomocí účinnějších orgánů dozoru nad trhem (odborná příprava, pokyny atd.). Viz www.mstyr15.eu.

¹⁸ [Sdělení Komise 2012/C 86/03](#).

¹⁹ Nařízení (ES) č. 765/2008 (Úř. věst. L 218, 22.5.2008, s. 30).

Ačkoli jsou ustanovení o prosazování v nařízení o označování pneumatik méně podrobná, orgány dozoru nad trhem obecně nehlásí nedostatečné zmocnění pro provádění kontrol a uplatňování sankcí v souvislosti se systémem označování pneumatik.

Orgány dozoru nad trhem a organizace spotřebitelů jsou více znepokojeny náklady na zkoušky, nejasnými zkušebními metodami a nepřesnými výsledky zkoušek.

5. ZÁVĚRY

Studie za účelem přezkumu zdůraznila potenciál pro zjednodušení a zvýšenou účinnost stávajících právních předpisů. Existuje zejména velký potenciál pro další úspory paliva a také by mohly být dále zlepšeny aspekty bezpečnosti silničního provozu a hluku odvalování.

Studie za účelem přezkumu a podkladové rozhovory s dodavateli pneumatik, distributory (obchodníky), orgány dozoru nad trhem, organizacemi spotřebitelů a nevládními organizacemi působícími v oblasti životního prostředí poukázaly na mnoho záležitostí, jež by mohly nařízení a jeho provádění zlepšit.

Existuje prostor pro zlepšování jasnosti, přesnosti, spolehlivosti a reprezentativnosti označení a pro lepší prosazování členskými státy. To by bylo možno učinit například zdokonalením měření, posílením dozoru nad trhem a zvážením jiných možností.

Existuje nedostatečné povědomí o označení mezi konečnými uživateli a několik dalších aspektů, jež by mohly přinést značné úspory energie, aniž by došlo k nepřiměřenému zvýšení nákladů a složitosti systému.

Možný dopad je značný. Řešení problémů uvedených v této zprávě by mohlo směřovat trh k výkonnějším pneumatikám. Pokud by v roce 2030 všechny typy pneumatik měly dosáhnout třídy palivové účinnosti B (namísto třídy C, jak se předpokládá v současnosti), možné úspory energií by v roce 2030 mohly být na úrovni 256 PJ (neboli 6,1 Mtoe) ročně, což by odpovídalo snížení emisí CO₂ ve výši 18,6 milionu tun za rok.

Komise otázky řešené v této zprávě dále přezkoumá a může v přiměřené lhůtě navrhnout revidované nařízení o označování pneumatik.