

Úterý, 26. března 2019

P8_TA(2019)0230

Označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry ***I

Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 26. března 2019 o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry a o zrušení nařízení (ES) č. 1222/2009 (COM(2018)0296 – C8-0190/2018 – 2018/0148(COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

(2021/C 108/23)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2018)0296),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 2, článek 114 a čl. 194 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu se kterými Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C8-0190/2018),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
 - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 17. října 2018 ⁽¹⁾,
 - po konzultaci s Výborem regionů,
 - s ohledem na článek 59 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku a stanovisko Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (A8-0086/2019),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
 2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, jestliže svůj návrh nahradí jiným textem, podstatně jej změní nebo má v úmyslu jej podstatně změnit;
 3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě, Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

P8_TC1-COD(2018)0148

Postoj Evropského parlamentu a Rady přijatý v prvním čtení dne 26. března 2019 k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) .../... o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry a o zrušení nařízení (ES) č. 1222/2009

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 a čl. 194 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

⁽¹⁾ Úř. věst. C 62, 15.2.2019, s. 280.

Úterý, 26. března 2019

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Unie se zavázala budovat energetickou unii s progresivní politikou v oblasti změny klimatu. Palivová účinnost je stěžejním prvkem rámce politiky Unie v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 a má klíčový význam pro zmírňování poptávky po energii.
- (2) Komise přezkoumala ⁽³⁾ účinnost nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 ⁽⁴⁾ a dospěla k závěru, že za účelem zvýšení této účinnosti je třeba jeho ustanovení aktualizovat.
- (3) Nařízení (ES) č. 1222/2009 je vhodné nahradit novým nařízením, které zahrnuje změny provedené v roce 2011 a mění a zdokonaluje některá z jeho ustanovení v zájmu vyjasnění a aktualizace jejich obsahu, přičemž bere v potaz technologický pokrok, k němuž u pneumatik za poslední roky došlo. **Avšak vzhledem k tomu, že nabídka a poptávka se ve vztahu k palivové účinnosti téměř nezměnily, není v této fázi zapotřebí klasifikační stupnici pro palivovou účinnost jakkoli měnit. Mimoto by se měly zkoumat příslušné kupní faktory, jako je cena, výkon atd., a důvody, proč k tomuto vývoji nedošlo. [pozm. návrh 1]**
- (4) Na odvětví dopravy připadá třetina spotřeby energie v Unii. Silniční doprava v roce 2015 zodpovídala za přibližně 22 % celkových emisí skleníkových plynů v Unii. Na pneumatiky – především kvůli jejich valivému odporu – připadá 5 % až 10 % spotřeby paliva vozidly. Snížení valivého odporu pneumatik by tudíž významně přispělo k palivové účinnosti silniční dopravy, a tedy ke snížení emisí **a dekarbonizaci odvětví dopravy. [pozm. návrh 2]**
- (4a) **Má-li být dosaženo snížení emisí CO₂ ze silniční dopravy, je vhodné, aby členské státy ve spolupráci s Komisí poskytovaly pobídky k inovacím nového technologického procesu ve prospěch bezpečných pneumatik třídy C1, C2 a C3 s vyšší palivovou účinností. [pozm. návrh 3]**
- (5) Pneumatiky se vyznačují řadou parametrů, které jsou vzájemně provázané. Zlepšení jednoho parametru, například valivého odporu, může mít nepříznivý dopad na ostatní, jako je přilnavost za mokra, a zlepšení přilnavosti za mokra může nepříznivě ovlivnit vnější hluk odvalování. Výrobci pneumatik by měli být motivováni k tomu, aby optimalizovali všechny parametry nad již dosaženou úroveň. **[pozm. návrh 4 se netýká českého znění]**
- (6) Pneumatiky s vysokou palivovou účinností mohou být nákladově efektivní, neboť úspory paliva více než vyrovnají vyšší pořizovací cenu pneumatik danou vyššími výrobními náklady.
- (7) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ⁽⁵⁾ stanoví minimální požadavky na valivý odpor pneumatik. Technologický vývoj umožňuje snížit energetické ztráty způsobené valivým odporem pneumatik v míře významně překračující tyto minimální požadavky. V zájmu snížení dopadu silniční dopravy na životní prostředí je proto vhodné aktualizovat ustanovení o označování pneumatik s cílem motivovat konečné uživatele ke koupi pneumatik s vyšší palivovou účinností, a to poskytováním aktualizovaných harmonizovaných informací o tomto parametru.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 62, 15.2.2019, s. 280.

⁽²⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 26. března 2019.

⁽³⁾ COM(2017)0658.

⁽⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 ze dne 25. listopadu 2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry (Úř. věst. L 342, 22.12.2009, s. 46).

⁽⁵⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1).

Úterý, 26. března 2019

- (7a) **Díky lepšímu označování pneumatik se ke spotřebitelům dostane více důležitých a navzájem porovnatelných informací o palivové účinnosti, bezpečnosti a hluku, a při nákupu pneumatik se tak budou moci rozhodovat se nákladově účinným a ekologickým způsobem. [pozm. návrh 5]**
- (8) Hluk z dopravy významně obtěžuje okolí a škodí zdraví. Nařízení (ES) č. 661/2009 stanoví minimální požadavky na vnější hluk odvalování pneumatik. Technologický vývoj umožňuje snížit vnější hluk odvalování v míře významně překračující tyto minimální požadavky. Za účelem snížení hluku z dopravy je proto vhodné aktualizovat ustanovení o označování pneumatik, tak aby byli koneční uživatelé motivováni ke koupi pneumatik s nižším vnějším hlukem odvalování, a to poskytováním harmonizovaných informací o tomto parametru.
- (9) Poskytování harmonizovaných informací o vnějším hluku odvalování rovněž usnadňuje provádění opatření omezujících hluk z dopravy a přispívá k větší informovanosti o vlivu pneumatik na hluk z dopravy v rámci směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ⁽⁶⁾.
- (10) Nařízení (ES) č. 661/2009 stanoví minimální požadavky na přilnavost pneumatik za mokra. Technologický vývoj umožňuje zlepšit přilnavost za mokra významně nad rámec těchto požadavků a zkrátit tak brzdovou dráhu na mokřem povrchu. Za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu je proto vhodné aktualizovat ustanovení o označování pneumatik, tak aby byli koneční uživatelé motivováni ke koupi pneumatik s vysokou přilnavostí za mokra, a to poskytováním harmonizovaných informací o tomto parametru.
- (11) Aby byl zajištěn soulad s mezinárodním rámcem, odkazuje nařízení (ES) č. 661/2009 na předpis EHK OSN č. 117 ⁽⁷⁾, který obsahuje příslušné metody měření valivého odporu, hluku a přilnavosti za mokra a na sněhu u pneumatik.
- (12) **S cílem zlepšit bezpečnost silničního provozu v Unii tam, kde vládnu chladnější podnebné podmínky, a poskytovat konečným uživatelům informace o výkonnosti pneumatik navržených speciálně pro jízdu na sněhu a ledu je vhodné vyžadovat, aby byly na označení doplněny požadavky na informace o pneumatikách pro jízdu na sněhu a ledu. *Pneumatiky pro jízdu na sněhu a ledu mají specifické parametry, které nejsou plně srovnatelné s parametry ostatních typů pneumatik. Má-li se zajistit, aby koneční uživatelé mohli činit uvážená a informovaná rozhodnutí, měly by na označení být spolu s QR kódem zobrazeny informace o přilnavosti na sněhu a na ledu. Komise by měla vypracovat výkonnostní stupnici pro přilnavost na sněhu a přilnavost na ledu. U sněhu by tyto stupnice měly vycházet z předpisu EHK OSN č. 117 a u ledu z normy ISO 19447. Na pneumatikách, které splňují minimální hodnoty indexu přilnavosti na sněhu stanovené v předpisu EHK OSN č. 117, by v každém případě mělo být vytlačeno logo třívrcholové hory se sněhovou vločkou („3PMSF“). Obdobně i pneumatiky, které splňují minimální hodnoty indexu přilnavosti na ledu stanovené v normě ISO 19447, by měly být označeny logem pneumatik pro jízdu na ledu stanoveným v této normě. [pozm. návrh 6]***
- (13) Oděr pneumatik během užívání je významným zdrojem mikroplastů, které poškozují životní prostředí, a sdělení Komise „Evropská strategie pro plasty v oběhovém hospodářství“ ⁽⁸⁾ proto zmiňuje nutnost řešit nezáměrné uvolňování mikroplastů z pneumatik, mimo jiné prostřednictvím informačních opatření, jako je označování, a minimálních požadavků na pneumatiky. ~~V současnosti však není k dispozici vhodná zkušební metoda~~ **Uplatňování požadavků na označování ohledně uvádění míry oděru pneumatik by tedy mělo podstatný přínos pro měření oděru pneumatik lidské zdraví a životní prostředí.** Komise by proto měla zadat vypracování takové metody, a to s plným zohledněním všech nejmodernějších norem nebo předpisů vytvořených nebo navržených na mezinárodní úrovni, **jakož i výsledků průmyslového výzkumu**, aby byla vhodná zkušební metoda zavedena co nejdříve. [pozm. návrh 7]

⁽⁶⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12).

⁽⁷⁾ Úř. věst. L 307, 23.11.2011, s. 3.

⁽⁸⁾ COM(2018)0028.

Úterý, 26. března 2019

- (14) Protektorované pneumatiky tvoří významnou část trhu s pneumatikami pro těžká vozidla. Protektorování pneumatik prodlužuje jejich životnost a přispívá k cílům oběhového hospodářství, jako je snižování množství odpadu. Uplatňování požadavků na označování u těchto pneumatik by přineslo značné úspory energie. Jelikož však v současnosti není k dispozici vhodná zkušební metoda pro měření výkonnosti protektorovaných pneumatik, mělo by toto nařízení počítat s jejich zařazením v budoucnosti.
- (15) Energetický štítek v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/1369⁽⁹⁾, který u výrobků hodnotí spotřebu energie na stupnici „A“ až „G“, zná **coby nástroj podávající jasné a transparentní informace** více než 85 % spotřebitelů v Unii a ukázalo se, že účinně podporuje energeticky účinnější výrobky. Označení pneumatik by mělo mít v maximální možné míře i nadále stejný vzhled, i když se zohledněním zvláštností parametrů pneumatik. [pozm. návrh 8]
- (16) Poskytování srovnatelných informací o parametrech pneumatik formou standardního označení pravděpodobně ovlivní rozhodování konečných uživatelů o koupi ve prospěch bezpečnějších, **udržitelných** a tišších pneumatik s vyšší palivovou účinností. To pak nejspíše bude výrobce pneumatik motivovat k optimalizaci těchto parametrů, což povede k udržitelnější spotřebě a výrobě. [pozm. návrh 9]
- (17) Potřeba větší informovanosti o palivové účinnosti pneumatik a dalších parametrech má význam pro všechny konečné uživatele, včetně uživatelů kupujících náhradní pneumatiky nebo pneumatiky montované na nová vozidla, správců vozových parků a podniků silniční dopravy, kteří při neexistenci režimu označování a harmonizovaných zkoušek nemohou snadno porovnávat parametry různých značek pneumatik. Je proto vhodné ve všech případech vyžadovat, aby byly pneumatiky dodávané s vozidly označeny.
- (18) V současnosti se označení výslovně vyžadují u pneumatik pro osobní automobily (třídy C1) a pneumatik pro dodávky (třídy C2), ale nikoli u pneumatik pro těžká vozidla (třídy C3). Vozidla s pneumatikami třídy C3 spotřebovávají více paliva a ujedou více kilometrů za rok než vozidla s pneumatikami C1 a C2, a potenciál ke snížení spotřeby paliva a emisí z těžkých nákladních vozidel je tedy významný.
- (19) Plné zahrnutí pneumatik třídy C3 do oblasti působnosti tohoto nařízení je rovněž v souladu s dvěma návrhy Komise: návrhem nařízení o sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel⁽¹⁰⁾ a návrhem, který se týká norem CO₂ pro těžká vozidla⁽¹¹⁾.
- (20) Mnoho konečných uživatelů se o koupi pneumatik rozhoduje, aniž by danou pneumatiku viděli, a tudíž nevidí ani označení, které je k ní připevněno. Ve všech takových situacích by mělo být konečnému uživateli označení ukázáno předtím, než se o koupi definitivně rozhodne. Uvedení označení na pneumatikách v místě prodeje a jeho uvedení v technických propagačních materiálech by mělo zajistit, aby distributoři i potenciální koneční uživatelé získali harmonizované informace o důležitých parametrech pneumatik na místě a v okamžiku, kdy činí rozhodnutí o koupi.
- (21) Někteří koneční uživatelé si vybírají pneumatiky předtím, než se dostaví na místo prodeje, nebo je kupují prostřednictvím zásilkového prodeje či na internetu. Aby mohli i tito koneční uživatelé činit informovaná rozhodnutí podle harmonizovaných informací o palivové účinnosti, přilnavosti za mokra, vnějším hluku odvalování a dalších parametrech pneumatik, mělo by být označení uvedeno ve veškerých technických propagačních materiálech, včetně materiálů dostupných na internetu.

⁽⁹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/1369 ze dne 4. července 2017, kterým se stanoví rámec pro označování energetickými štítky a zrušuje směrnice 2010/30/EU (Úř. věst. L 198, 28.7.2017, s. 1).

⁽¹⁰⁾ COM(2017)0279.

⁽¹¹⁾ Odkaz se doplní po přijetí návrhu.

Úterý, 26. března 2019

- (22) Potenciální koneční uživatelé by měli obdržet informace vysvětlující všechny prvky označení a jejich význam. Tyto informace by měly být obsaženy v technických propagačních materiálech, například na internetových stránkách dodavatelů. **Technické propagační materiály by neměly být chápány tak, že mezi ně náleží reklamy na velkoplošných reklamních panelech, v novinách, časopisech, rozhlasovém vysílání a televizi.** [pozm. návrh 10]
- (23) Palivová účinnost, přilnavost za mokra, větší hluk a další parametry pneumatik by měly být měřeny pomocí spolehlivých, přesných a opakovatelných metod, které zohledňují obecně uznávané nejmodernější metody měření a výpočtů. Tyto metody by měly pokud možno odrážet chování průměrného spotřebitele a měly by být robustní, aby odrazovaly od úmyslného obcházení a zabránily neúmyslnému porušení. V rámci omezení daných potřebou zajistit spolehlivé, přesné a opakovatelné laboratorní zkoušky by označení pneumatik mělo odrážet poměrnou výkonnost pneumatik při skutečném používání, aby mohli koneční uživatelé porovnávat různé pneumatiky a aby byly omezeny náklady výrobců na zkoušky.
- (24) Dodržování předpisů o označování pneumatik dodavateli a distributory má zásadní význam pro zajištění rovných podmínek v Unii. Členské státy by proto měly toto dodržování sledovat prostřednictvím dozoru nad trhem a pravidelných kontrol *ex post* v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ⁽¹²⁾.
- (25) S cílem usnadnit sledování souladu, poskytnout užitečný nástroj konečným uživatelům a umožnit obchodníkům, aby získávali informační listy výrobků alternativním způsobem, by pneumatiky měly být zařazeny do databáze výrobků zřízené podle nařízení (EU) 2017/1369. Nařízení (EU) 2017/1369 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (26) Aniž jsou dotčeny povinnosti členských států v oblasti dozoru nad trhem a povinnost dodavatelů kontrolovat shodu výrobků, měli by dodavatelé v databázi výrobků v elektronické podobě zpřístupnit požadované informace o souladu výrobků.
- (27) Aby měli koneční uživatelé v označení pneumatik důvěru, neměla by být povolena jiná označení, která je napodobují. Ze stejného důvodu by nemělo být povoleno ani používání doplňujících štítků, značek, symbolů či nápisů, které by mohly uvádět konečné uživatele v omyl nebo vést k nejasnostem, pokud jde o parametry, jichž se označení pneumatiky týká.
- (28) Sankce ukládané za porušení tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (29) Za účelem podpory energetické účinnosti, zmírňování změny klimatu a ochrany životního prostředí by členské státy měly mít možnost vytvářet pobídky k používání energeticky účinných výrobků. Členské státy mohou samy rozhodnout o povaze těchto pobídek. Tyto pobídky by měly být v souladu s pravidly Unie v oblasti státní podpory a neměly by představovat neodůvodněné překážky na trhu. Tímto nařízením není dotčen výsledek jakéhokoli budoucího řízení o státní podpoře, které může být ohledně takových pobídek zahájeno v souladu s články 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie.
- (30) Za účelem změny obsahu a formátu označení, zavedení požadavků týkajících se protektorovaných pneumatik, **pneumatik pro jízdu na sněhu nebo na ledu**, oděru a počtu kilometrů a přizpůsobení příloh technickému pokroku by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016 ⁽¹³⁾. Aby se zajistila rovná účast na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci, měly by Evropský parlament a Rada zejména obdržet všechny dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci by měli mít automaticky přístup na zasedání odborných skupin Komise, které se přípravou aktů v přenesené pravomoci zabývají. [pozm. návrh 12]

⁽¹²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

⁽¹³⁾ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

Úterý, 26. března 2019

- (30a) *Jakmile bude k dispozici vhodná zkušební metoda, údaje o ujetých kilometrech a oděru pneumatik se stanou přírodním nástrojem pro informování spotřebitelů o výdrži a životnosti jimi zakoupené pneumatiky a také o nezáměrném uvolňování mikroplastů z ní. Informace o ujetých kilometrech by spotřebitelům rovněž umožnila učinit informovanou volbu o koupi pneumatik s delší životností, což by napomohlo ochraně životního prostředí a zároveň umožnilo odhadnout provozní náklady spojené s používáním těchto pneumatik po delší časový úsek. Výkonnostní údaje o ujetých kilometrech a oděru by proto měly být přidány na označení, až bude pro účely uplatňování tohoto nařízení k dispozici vhodná, smysluplná a reprodukovatelná zkušební metoda. Výzkum a vývoj nových technologií v této oblasti by měl pokračovat. [pozm. návrh 13]*
- (31) Pneumatiky, které již byly uvedeny na trh před datem použitelnosti požadavků uvedených v tomto nařízení, by nemělo být nutné opatřovat novým označením.
- (32) V zájmu posílení důvěry v označení a zajištění jeho přesnosti by údaje, které dodavatelé na označení uvádějí ohledně hodnot valivého odporu, přilnavosti za mokra, **přilnavosti na sněhu** a hluku, měly podléhat procesu schválení typu podle nařízení (ES) č. 661/2009. [pozm. návrh 14]
- (32a) *Velikost označení by měla zůstat shodná s tou, jež je stanovena v nařízení (ES) č. 1222/2009. Na označení by také měly být uvedeny podrobné informace o přilnavosti na sněhu, přilnavosti na ledu a QR kód. [pozm. návrh 15]*
- (33) Komise by měla provést hodnocení tohoto nařízení. V souladu s bodem 22 interinstitucionální dohody mezi Evropským parlamentem, Radou Evropské unie a Evropskou komisí o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016 by uvedené hodnocení mělo být založeno na pěti kritériích: účinnosti, účelnosti, relevanci, soudržnosti a přidané hodnotě Unie a mělo by sloužit jako základ pro posouzení dopadů možných dalších opatření.
- (34) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž zvýšení bezpečnosti a ekonomické a environmentální účinnosti silniční dopravy tím, že budou konečným uživatelům poskytovány informace umožňující volit bezpečnější a tišší pneumatiky s vyšší palivovou účinností, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, neboť vyžaduje harmonizované informace pro konečné uživatele, ale spíše jej z důvodu harmonizovaného regulačního rámce a rovných podmínek pro výrobce může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. Vhodným právním nástrojem zůstává nařízení, protože stanoví jasná a podrobná pravidla, jež znemožňují rozdílné provedení jednotlivými členskými státy, a tak zajišťuje vyšší míru harmonizace v celé Unii. Harmonizovaný právní rámec na úrovni Unie, a nikoli členských států, snižuje náklady pro dodavatele, zaručuje rovné podmínky a zajišťuje volný pohyb zboží v rámci celého vnitřního trhu. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (35) Nařízení (ES) č. 1222/2009 by proto mělo být zrušeno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Cíl a předmět

1. Cílem tohoto nařízení je ~~zvýšit bezpečnost, ochranu zdraví a ekonomickou a environmentální účinnost silniční dopravy prostřednictvím podpory bezpečných pneumatik s vysokou palivovou účinností a nízkou hlučností~~ **podporovat bezpečné pneumatiky s vysokou palivovou účinností a nízkou hlučností, které by mohly napomoci k minimalizování dopadu na životní prostředí a zdraví a zároveň zvýšit bezpečnost a ekonomickou účinnost silniční dopravy.** [pozm. návrh 16]

Úterý, 26. března 2019

2. Toto nařízení stanoví rámec pro poskytování harmonizovaných informací o parametrech pneumatik prostřednictvím jejich označování, aby se koncoví uživatelé mohli při nákupu pneumatik informovaně rozhodovat.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na pneumatiky tříd C1, C2 a C3, **kteřé jsou uváděné na trh.** [pozm. návrh 17]
2. Toto nařízení se bude vztahovat také na protektorované pneumatiky, až bude prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci podle článku 12 do příloh doplněna vhodná zkušební metoda pro měření výkonnosti těchto pneumatik.
3. Toto nařízení se nevztahuje na:
 - a) profesionální terénní pneumatiky;
 - b) pneumatiky určené pouze pro montáž na vozidla poprvé zaregistrovaná před 1. říjnem 1990;
 - c) náhradní pneumatiky pro dočasné užití typu T;
 - d) pneumatiky s kategorií rychlosti nižší než 80 km/h;
 - e) pneumatiky se jmenovitým průměrem ráfku nepřekračujícím 254 mm a pneumatiky se jmenovitým průměrem ráfku 635 mm nebo více;
 - f) pneumatiky vybavené dalšími prostředky ke zlepšení trakčních vlastností, například pneumatiky s hroty;
 - g) pneumatiky určené pouze k montáži na závodní vozidla.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „pneumatikami tříd C1, C2 a C3“ třídy pneumatik vymezené v článku 8 nařízení (ES) č. 661/2009;
- 2) „protektorovanou pneumatikou“ použitá pneumatika, která byla repasována nahrazením opotřebovaného běhounu novým materiálem;
- 3) „náhradní pneumatikou pro dočasné užití typu T“ náhradní pneumatika pro dočasné užití navržená pro použití při tlaku v pneumatice vyšším, než jaký je stanoven pro standardní a zesílené pneumatiky;
- 4) „označením“ grafické vyobrazení v tištěné nebo elektronické podobě, včetně podoby nálepky, které obsahuje symboly informující konečné uživatele o výkonnosti pneumatiky nebo série pneumatik ve vztahu k parametrům stanoveným v příloze I;
- 5) „místem prodeje“ místo, kde jsou pneumatiky vystaveny nebo skladovány a nabízeny k prodeji konečným uživatelům, včetně předváděcích prostor pro automobily, pokud jde o pneumatiky nabízené k prodeji konečným uživatelům, které nejsou namontovány na vozidlech;
- 6) „technickým propagačním materiálem“ dokumentace v tištěné nebo elektronické podobě, kterou vytvořil dodavatel, aby doplnil reklamní materiály alespoň o technické informace podle přílohy V;

Úterý, 26. března 2019

- 7) „informačním listem výrobku“ normalizovaný dokument v tištěné či elektronické podobě obsahující informace stanovené v příloze IV;
- 8) „technickou dokumentací“ dokumentace dostatečně umožňující orgánům dozoru nad trhem posoudit přesnost označení a informačního listu výrobku, včetně informací stanovených v příloze III;
- 9) „databází výrobků“ databáze zřízená podle nařízení (EU) 1369/2017, jež je tvořena veřejnou částí zaměřenou na spotřebitele, ve které jsou v elektronické podobě zpřístupněny informace o jednotlivých parametrech výrobku, internetovým portálem pro zpřístupnění a částí věnovanou souladu, s jasně stanovenými požadavky na přístupnost a bezpečnost;
- 10) „prodejem na dálku“ nabízení ke koupi, pronájmu či koupi na splátky prostřednictvím zásilkového prodeje, katalogu, internetu, telemarketingu nebo jakýmkoli jiným způsobem, při němž nelze předpokládat, že potenciální konečný uživatel vystavený výrobek uvidí;
- 11) „výrobcem“ fyzická nebo právnická osoba, která vyrábí výrobek nebo dává výrobek navrhnout nebo vyrobit a tento výrobek uvádí na trh pod svým jménem nebo ochrannou známkou;
- 12) „dovozcem“ fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, která uvádí na trh Unie výrobek ze třetí země;
- 13) „zplnomocněným zástupcem“ fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, která byla písemně pověřena výrobcem, aby jednala jeho jménem při plnění konkrétních úkolů;
- 14) „dodavatelem“ výrobce usazený v Unii, zplnomocněný zástupce výrobce neusazeného v Unii nebo dovozce, který uvádí výrobek na trh Unie;
- 15) „distributorem“ fyzická nebo právnická osoba v dodavatelském řetězci, jiná než dodavatel, která výrobek dodává na trh;
- 16) „dodáním na trh“ dodání výrobku k distribuci nebo použití na trhu Unie v rámci obchodní činnosti, ať za úplatu, nebo bezplatně;
- 17) „uvedením na trh“ první dodání výrobku na trh Unie;
- 18) „konečným uživatelem“ spotřebitel, správce vozového parku nebo podnik silniční dopravy, který pneumatiky nakupuje, nebo se očekává, že je koupí;
- 19) „parametrem“ parametr pneumatik uvedený v příloze I, například valivý odpor, přilnavost za mokra, vnější hluk odvalování, přilnavost na sněhu, ~~přilnavost~~ **nebo** na ledu, počet kilometrů nebo oděr, který má při užívání značný dopad na životní prostředí, bezpečnost silničního provozu nebo zdraví; **[pozm. návrh 18]**
- 20) „typem pneumatiky“ verze pneumatiky, jejíž všechny kusy výrobku mají stejné technické vlastnosti s významem pro označení a informační list výrobku a nesou shodnou identifikační značku modelu.

Článek 4

Povinnosti dodavatelů pneumatik

1. Dodavatelé zajistí, aby pneumatiky tříd C1, C2 a C3 uváděné na trh byly **bezplatně** opatřeny: **[pozm. návrh 19]**
 - a) v případě každé jednotlivé pneumatiky označením v podobě nálepky podle přílohy II uvádějícím informace a třídu u každého z parametrů stanovených v příloze I a informačním listem výrobku stanoveným v příloze IV; **nebo [pozm. návrh 20]**

Úterý, 26. března 2019

- b) v případě každé série jedné nebo více totožných pneumatik označením v tištěné podobě podle přílohy II uvádějícím informace a třídu u každého z parametrů stanovených v příloze I a informačním listem výrobku stanoveným v příloze IV;
2. Pokud jde o pneumatiky **inzerované nebo** prodávané na internetu, dodavatelé **označení zpřístupní a při prodeji zajistí**, aby bylo označení **viditelně** zobrazeno v blízkosti ceny a aby byl informační list výrobku přístupný. **Označení může být zobrazeno za pomoci vnořeného obrázku po kliknutí myši, ukázání myši na obrázek, rozevření obrázku gestem na dotykovém displeji či po použití podobné metody.** [pozm. návrh 21]
3. Dodavatelé zajistí, aby bylo označení uvedeno na vizuální reklamě na konkrétní typ pneumatiky, včetně reklamy na internetu. [pozm. návrh 22]
4. Dodavatelé zajistí, aby technické propagační materiály týkající se konkrétního typu pneumatiky, včetně materiálů na internetu, **zobrazovaly označení a** splňovaly požadavky uvedené v příloze V. [pozm. návrh 23]
5. Dodavatelé zajistí, aby hodnoty, související třídy, **identifikační značka modelu** a veškeré další informace o výkonnosti, které uvádějí na označení u důležitých parametrů stanovených v příloze I, **stejně jako parametry technické dokumentace stanovené v příloze III**, byly **podrobeny procesu schválení typu podle nařízení (ES) č. 661/2009 před uvedením pneumatiky na trh předloženy schvalovacím orgánům. Schvalovací orgán potvrdí, že dokumentaci od dodavatele obdržel, a ověří ji.** [pozm. návrh 24]
6. Dodavatelé zajistí přesnost jimi poskytovaných označení a informačních listů výrobků.
7. Dodavatelé na vyžádání zpřístupní orgánům členských států **nebo jakékoli akreditované třetí straně** technickou dokumentaci podle přílohy III. [pozm. návrh 25]
8. Dodavatelé spolupracují s orgány dozoru nad trhem a z vlastního podnětu nebo na pokyn orgánů dozoru nad trhem přijímají okamžitá nápravná opatření v případě nesouladu s požadavky stanovenými tímto nařízením, za něž nesou odpovědnost.
9. Dodavatelé neposkytují ani nevystavují jiná označení, značky, symboly či nápisy, které nesplňují požadavky tohoto nařízení, jestliže by to mohlo uvést konečné uživatele v omyl nebo vést k nejasnostem, pokud jde o důležité parametry.
10. Dodavatelé neposkytují ani nevystavují označení, která napodobují označení stanovené tímto nařízením.

Článek 5

Povinnosti dodavatelů pneumatik ve vztahu k databázi výrobků

1. S účinkem od ~~1. ledna 2020~~ **devět měsíců po... [vložte, prosím, datum vstupu tohoto nařízení v platnost]** mají dodavatelé povinnost před uvedením pneumatiky **vyrobené po tomto datu** na trh zadat do databáze výrobků informace uvedené v příloze I nařízení (EU) 2017/1369, **s výjimkou naměřených technických parametrů modelu.**
2. V případě pneumatik, které jsou ~~uvedeny na trh~~ **vyrobeny** mezi ... [vložte, prosím, datum vstupu tohoto nařízení v platnost] a ~~31. prosincem 2019~~ **devět měsíců minus jeden den po ... [vložte, prosím, datum vstupu tohoto nařízení v platnost]**, zadá dodavatel do **12 měsíců po ... [vložte, prosím, datum vstupu tohoto nařízení v platnost]** do databáze výrobků informace uvedené v příloze I nařízení (EU) 2017/1369, ~~jež se těchto pneumatik týkají, do 30. června 2020~~ **s výjimkou naměřených technických parametrů modelu.**

Úterý, 26. března 2019

2a. V případě pneumatik, které jsou uvedeny na trh před ... [vlote, prosím, datum vstupu tohoto nařízení v platnost], může dodavatel zadat do databáze výrobků informace uvedené v příloze I nařízení (EU) 2017/1369, jež se těchto pneumatik týkají.

3. Dokud nejsou informace uvedené v odstavcích 1 a 2 zadány do databáze výrobků, dodavatel zpřístupní pro účely kontroly technickou dokumentaci v elektronické podobě do deseti dnů od obdržení žádosti od orgánů dozoru nad trhem.

4. Pneumatika, u které byly provedeny změny, jež mají dopad na označení nebo informační list výrobku, se považuje za nový typ pneumatiky. Pokud již dodavatel neuvádí na trh kusy některého typu pneumatiky, uvede to v databázi.

5. Po uvedení posledního kusu určitého typu pneumatiky na trh uchová dodavatel informace týkající se tohoto typu pneumatiky po dobu pěti let v části databáze výrobků věnované souladu. **[pozm. návrh 58]**

Článek 6

Povinnosti distributorů pneumatik

1. Distributoři zajistí, aby

a) pneumatiky byly v místě prodeje opatřeny označením podle přílohy II v podobě nálepky na snadno viditelném místě, kterou v souladu s čl. 4 odst. 1 písm. a) poskytne dodavatel; **nebo [pozm. návrh 26]**

b) před prodejem pneumatiky, která patří do série jedné nebo více totožných pneumatik, bylo označení uvedené v čl. 4 odst. 1 písm. b) ~~ukázáno~~ **předloženo** konečnému uživateli a bylo jasně viditelné v bezprostřední blízkosti pneumatiky v místě prodeje; **[pozm. návrh 27]**

ba) označení musí být upevněno přímo na pneumatice a být v celém svém rozsahu čitelné, aniž by cokoli rušilo jeho viditelnost. [pozm. návrh 28]

2. Distributoři zajistí, aby bylo označení uvedeno na vizuální reklamě na konkrétní typ pneumatiky, včetně reklamy na internetu. **[pozm. návrh 29]**

3. Distributoři zajistí, aby technické propagační materiály týkající se konkrétního typu pneumatiky, včetně materiálů na internetu, **zobrazovaly označení a** splňovaly požadavky uvedené v příloze V. **[pozm. návrh 30]**

4. V případě, že konečný uživatel pneumatiku nabízenou k prodeji fyzicky nevidí, distributoři zajistí, aby mu byla před prodejem poskytnuta kopie označení.

5. Distributoři zajistí, aby při prodeji na dálku prostřednictvím tištěných materiálů muselo být ukázáno označení a aby měl konečný uživatel přístup k informačnímu listu výrobku prostřednictvím volně přístupných internetových stránek nebo si mohl vyžádat jeho vytištěnou verzi.

6. Distributoři využívající prodej na dálku založený na telemarketingu výslovně informují konečné uživatele o třídách důležitých parametrů na označení a o tom, že mají přístup k plnému označení a informačnímu listu výrobku prostřednictvím volně přístupných internetových stránek nebo si mohou vyžádat vytištěnou verzi.

Úterý, 26. března 2019

7. Pokud jde o pneumatiky **inzerované nebo** prodávané přímo na internetu, distributoři **označení zpřístupní a při prodeji** zajistí, aby bylo označení zobrazeno v blízkosti ceny a aby byl informační list výrobku přístupný. **Označení může být zobrazeno za pomoci vnořeného obrázku po kliknutí myši, ukázání myši na obrázek, rozevření obrázku gestem na dotykovém displeji či po použití podobné metody.** [pozm. návrh 31]

Článek 7

Povinnosti dodavatelů a distributorů vozidel

Jestliže si konečný uživatel zamýšlí pořídit nové vozidlo, poskytnou mu dodavatel i distributor vozidla před uskutečněním prodeje označení pneumatik nabízených spolu s vozidlem, jakož i příslušné technické propagační materiály.

Článek 8

Zkušební metody a metody měření

Informace o parametrech uvedených na označení, které mají být poskytnuty podle článků 4, 6 a 7, se získají ~~použitím zkušebních metod a~~ **v souladu se zkušebními metodami měření uvedenými** v příloze I a s postupy pro sladění laboratoří uvedeného v příloze VI. [pozm. návrh 32]

Článek 9

Postup ověřování

Členské státy postupem stanoveným v příloze VII posoudí shodu uváděných tříd u každého z důležitých parametrů uvedených v příloze I.

Článek 10

Povinnosti členských států

1. Členské státy na svém území nesmějí ztěžovat uvádění pneumatik, které jsou v souladu s tímto nařízením, na trh nebo do provozu.
2. Členské státy neposkytnou pobídky pro pneumatiky třídy nižší než B v případě palivové účinnosti nebo přilnavosti za mokra ve smyslu přílohy I částí A a B. Daňová a fiskální opatření nepředstavují pobídky pro účely tohoto nařízení.

2a. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní orgány dozoru nad trhem zavedly systém pravidelných a jednorázových inspekcí prodejních míst s cílem zajistit soulad s tímto nařízením. [pozm. návrh 33]

3. Členské státy stanoví pravidla pro sankce a mechanismy vynucování použitelné v případě porušení tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě a přijmou veškerá opatření nezbytná pro zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.
4. Členské státy do 1. června 2020 oznámí Komisi pravidla uvedená v odstavci 3, jež doposud nebyla Komisi oznámena, a neprodleně Komisi oznámí i všechny jejich následné změny.

Článek 11

Dozor nad trhem Unie a kontrola výrobků, které vstupují na trh Unie

1. U výrobků, na něž se vztahuje toto nařízení a příslušné akty v přenesené pravomoci přijaté na jeho základě, se použijí [články 16 až 29 nařízení (ES) č. 765/2008 / nařízení o dodržování a vymáhání předpisů navrhované v dokumentu COM(2017)0795].

Úterý, 26. března 2019

2. Komise podněcuje a podporuje spolupráci a výměnu informací v oblasti dozoru nad trhem týkající se označování výrobků mezi vnitrostátními orgány členských států, které jsou odpovědné za dozor nad trhem nebo za kontrolu výrobků vstupujících na trh Unie, jakož i mezi nimi a Komisí, zejména větším zapojením odborné skupiny pro správní spolupráci při dozoru nad trhem v oblasti označování pneumatik.

3. Obecné programy pro dozor nad trhem zavedené členskými státy podle [článku 13 nařízení (ES) č. 765/2008 / nařízení o dodržování a vymáhání předpisů navrhovaného v dokumentu COM(2017)0795] zahrnují opatření k zajištění účinného vynucování tohoto nařízení **a musí být posíleny**. [pozm. návrh 34]

Článek 11a

Protektorované pneumatiky

Do ... [dva roky po vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise akty v přenesené pravomoci na základě článku 13 s cílem doplnit toto nařízení tím, že do příloh zavede nové požadavky na informace o protektorovaných pneumatikách, jestliže bude k dispozici vhodná a proveditelná metoda. [pozm. návrh 35]

Článek 12

Akty v přenesené pravomoci

Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 13 za účelem:

a) provádění změn obsahu a formátu označení;

aa) stanovení parametrů a požadavků na informace týkajících se přilnavosti pneumatik pro jízdu na sněhu a na ledu; [pozm. návrh 37]

ab) zavedení vhodné zkušební metody pro měření přilnavosti pneumatik pro jízdu na sněhu a na ledu; [pozm. návrh 38]

~~b) zařazení parametrů nebo požadavků na informace do příloh, zejména pokud jde o počet kilometrů a oděr, budou-li k dispozici vhodné zkušební metody;~~ [pozm. návrh 39]

c) přizpůsobení hodnot, metod výpočtů a požadavků uvedených v přílohách technickému pokroku.

~~Ve vhodných případech~~ Komise při vypracovávání aktů v přenesené pravomoci ověří provedení a obsah označení ~~pro~~ konkrétní skupiny výrobků **pro pneumatiky** na reprezentativních skupinách zákazníků z Unie s cílem zajistit, aby pro ně byla tato označení jasně srozumitelná. [pozm. návrh 40]

Článek 13

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 12 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne ... [vlozte, prosím, datum vstupu tohoto nařízení v platnost]. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

Úterý, 26. března 2019

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 12 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 12 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 14

Hodnocení a podávání zpráv

Do 1. června ~~2026~~ **2022** provede Komise hodnocení tohoto nařízení, **přiloží k němu posouzení dopadu a výsledky průzkumu mezi spotřebiteli** a předloží **zprávu** Evropskému parlamentu, Radě a Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru ~~zprávu~~. **Ve zprávě budou k dispozici vhodné zkušební metody, přičemž zprávu bude případně doprovázet legislativní návrh na změnu nařízení.** [pozm. návrh 41]

V této zprávě posoudí, jak účinně toto nařízení a akty v přenesené pravomoci přijaté na jeho základě umožnily konečným uživatelům volit výkonnější pneumatiky, přičemž zohlední jeho dopady na podniky, spotřebu paliva, bezpečnost, emise skleníkových plynů a činnosti v oblasti dozoru nad trhem **a informovanost spotřebitelů**. Rovněž v ní posoudí náklady a přínosy nezávislého a povinného ověření třetí stranou informací uvedených na označení, přičemž zohlední rovněž zkušenosti s širším rámcem stanoveným v nařízení (ES) č. 661/2009. [pozm. návrh 42]

Článek 15

Změna nařízení (EU) 2017/1369

V čl. 12 odst. 2 nařízení (EU) 2017/1369 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) podporovat orgány dozoru nad trhem při plnění jejich úkolů podle tohoto nařízení a příslušných aktů v přenesené pravomoci, včetně jejich vynucování, a podle nařízení (EU) [vložit odkaz na toto nařízení]“.

Článek 16

Zrušení nařízení (ES) č. 2009/1222

Nařízení (ES) č. 2009/1222 se zrušuje.

Odkazy na zrušené nařízení se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze VIII.

Článek 17

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne ~~1. června 2020~~ ... [12 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost]. [pozm. návrh 43]

Úterý, 26. března 2019

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V ... dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

Úterý, 26. března 2019

PŘÍLOHA I

Zkoušení, klasifikace a měření parametrů pneumatik

Část A: Třídy palivové účinnosti

Třída palivové účinnosti se stanoví a uvede na označení na základě koeficientu valivého odporu (RRC) podle níže uvedené stupnice od A do G, ~~měř~~ a v souladu s přílohou 6 předpisu EHK OSN č. 117 ve znění pozdějších předpisů a je sladěna podle postupu stanoveného v příloze VI. **[pozm. návrh 44]**

Je-li jeden typ pneumatiky schválen pro více než jednu třídu pneumatik (např. C1 a C2), pro stanovení třídy palivové účinnosti tohoto typu pneumatiky se použije klasifikační stupnice použitelná pro nejvyšší třídu pneumatik (např. C2, nikoli C1).

Třída F pneumatik tříd C1, C2 a C3 nesmí být dále uváděna na trh poté, co budou plně provedena ustanovení o požadavcích pro schvalování typu uvedená v nařízení (ES) č.

| Pneumatiky třídy C1 | | Pneumatiky třídy C2 | | Pneumatiky třídy C3 | |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| RRC v kg/t | Třída energetické účinnosti | RRC v kg/t | Třída energetické účinnosti | RRC v kg/t | Třída energetické účinnosti |
| RRC ≤ 5,4 6,5 | A | RRC ≤ 4,4 5,5 | A | RRC ≤ 3,4 4,0 | A |
| 5,5 6,6 ≤ RRC ≤ 6,5 7,7 | B | 4,5 5,6 ≤ RRC ≤ 5,5 6,7 | B | 3,2 4,1 ≤ RRC ≤ 4,0 5,0 | B |
| 6,6 7,8 ≤ RRC ≤ 7,7 9,0 | C | 5,6 6,8 ≤ RRC ≤ 6,7 8,0 | C | 4,4 5,1 ≤ RRC ≤ 5,0 6,0 | C |
| 7,8 ≤ RRC ≤ 9,0 prázdná | D | 6,8 ≤ RRC ≤ 8,0 prázdná | D | 5,4 6,1 ≤ RRC ≤ 6,0 7,0 | D |
| 9,1 ≤ RRC ≤ 10,5 | E | 8,1 ≤ RRC ≤ 9,2 | E | 6,4 7,1 ≤ RRC ≤ 7,0 8,0 | E |
| 10,6 RRC ≥ 10,6 12,0 | F | 9,3 RRC ≥ 9,3 10,5 | F | RRC ≥ 7,4 8,1 | F |

[pozm. návrh 46]Část B: Třídy přilnavosti za mokra

1. Třída přilnavosti za mokra se stanoví a uvede na označení na základě indexu přilnavosti za mokra (G) podle stupnice od A do G uvedené v tabulce níže, vypočítá v souladu s bodem 2 a ~~změří~~ s přílohou 5 předpisu EHK OSN č. 117. **[pozm. návrh 47]**

Úterý, 26. března 2019

1a. Třída F pneumatik tříd C1, C2 a C3 nesmí být dále uváděna na trh poté, co budou plně provedena ustanovení o požadavcích pro schvalování typu uvedená v nařízení (ES) č. 661/2009, a na označení musí být vyobrazena v šedé barvě. [pozm. návrh 48]

2. Výpočet indexu přilnavosti za mokra (G)

$$G = G(T) - 0,03$$

kde:

$G(T)$ = index přilnavosti zkoušené pneumatiky za mokra změřený v jednom zkušebním cyklu

| Pneumatiky třídy C1 | | Pneumatiky třídy C2 | | Pneumatiky třídy C3 | |
|--------------------------------------------|----------------------------|--------------------------------------------|----------------------------|--------------------------------------------|----------------------------|
| G | Třída přilnavosti za mokra | G | Třída přilnavosti za mokra | G | Třída přilnavosti za mokra |
| 1,68 ≤ G 1,55 ≤ G | A | 1,53 ≤ G 1,40 ≤ G | A | 1,38 ≤ G 1,25 ≤ G | A |
| 1,55 ≤ G ≤ 1,67 1,40 ≤ G ≤ 1,54 | B | 1,40 ≤ G ≤ 1,52 1,25 ≤ G ≤ 1,39 | B | 1,25 ≤ G ≤ 1,37 1,10 ≤ G ≤ 1,24 | B |
| 1,40 ≤ G ≤ 1,54 1,25 ≤ G ≤ 1,39 | C | 1,25 ≤ G ≤ 1,39 1,10 ≤ G ≤ 1,24 | C | 1,10 ≤ G ≤ 1,24 0,95 ≤ G ≤ 1,09 | C |
| 1,25 ≤ G ≤ 1,39 prázdná | D | 1,10 ≤ G ≤ 1,24 prázdná | D | 0,95 ≤ G ≤ 1,09 0,80 ≤ G ≤ 0,94 | D |
| 1,10 ≤ G ≤ 1,24 | E | 0,95 ≤ G ≤ 1,09 | E | 0,80 ≤ G ≤ 0,94 0,65 ≤ G ≤ 0,79 | E |
| G ≤ 1,09 | F | G ≤ 0,94 | F | 0,65 ≤ G ≤ 0,79 G ≤ 0,64 | F |
| prázdná | G | prázdná | G | G ≤ 0,64 | G |

[pozm. návrh 49]

Část C: Třídy a ~~naměřená~~ hodnota vnějšího hluku odvalování [pozm. návrh 50]

Naměřená Hodnota vnějšího hluku odvalování (N) se uvede v decibelech a ~~vypočítá se~~ v souladu s přílohou 3 předpisu EHK OSN č. 117. [pozm. návrh 51]

Třída vnějšího hluku odvalování se stanoví a uvede na označení ~~na základě mezních hodnot~~ **souladu s mezními hodnotami (LV) uvedených v příloze II části C nařízení (ES) stupně 2 uvedenými v předpisu EHK OSN č. 661/2009** takto: 117. [pozm. návrh 52]

Úterý, 26. března 2019

N v dB

Třída vnějšího hluku odvalování



$N \leq LV - 6$



$LV - 6 < N \leq LV - 3$



$N > LV$

[pozm. návrh 53]

Část D: Přilnavost na sněhu

Výkonnost při jízdě na sněhu se ~~zkouší~~ **označí** v souladu s přílohou 7 předpisu EHK OSN č. 117. [pozm. návrh 54]

Pneumatika, která splňuje minimální hodnoty indexu přilnavosti na sněhu stanovené v předpisu EHK OSN č. 117, se klasifikuje jako pneumatika pro jízdu na sněhu a na označení se ~~uvede~~ **může být uveden** tento piktogram: [pozm. návrh 55]



Část E: Přilnavost na ledu:

Výkonnost při jízdě na ledu se ~~zkouší~~ **označí** podle normy ISO 19447. [pozm. návrh 56]

Pneumatika, která splňuje minimální hodnotu indexu přilnavosti na ledu stanovenou v normě ISO 19447 **a která byla typově schválena v souladu s výkonností při jízdě na sněhu stanovenou v předpisu EHK OSN č. 117**, se klasifikuje jako pneumatika pro jízdu na ledu a na označení se ~~uvede~~ **může být uveden** tento piktogram: [pozm. návrh 57]



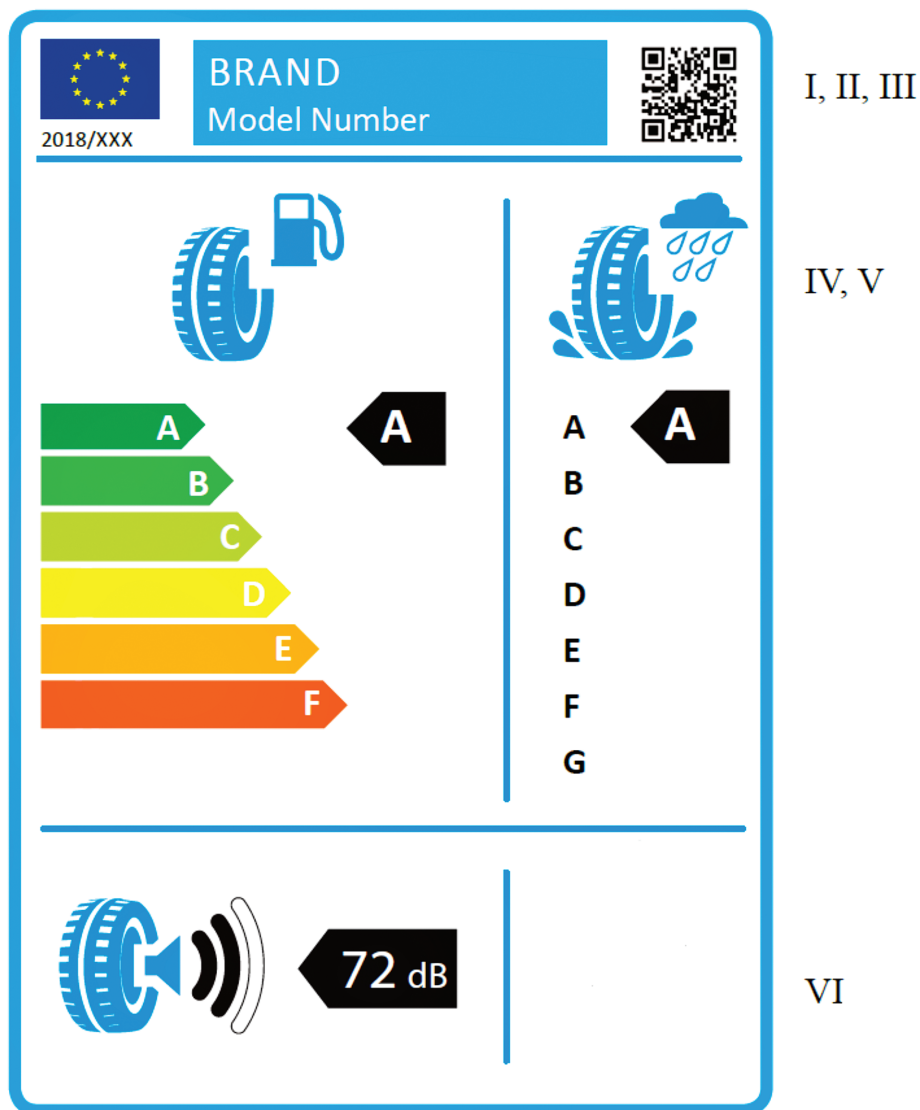
Úterý, 26. března 2019

PŘÍLOHA II

Formát označení

1. OZNAČENÍ

1.1. Označení ve shodě s níže uvedenými obrázky obsahuje tyto informace:



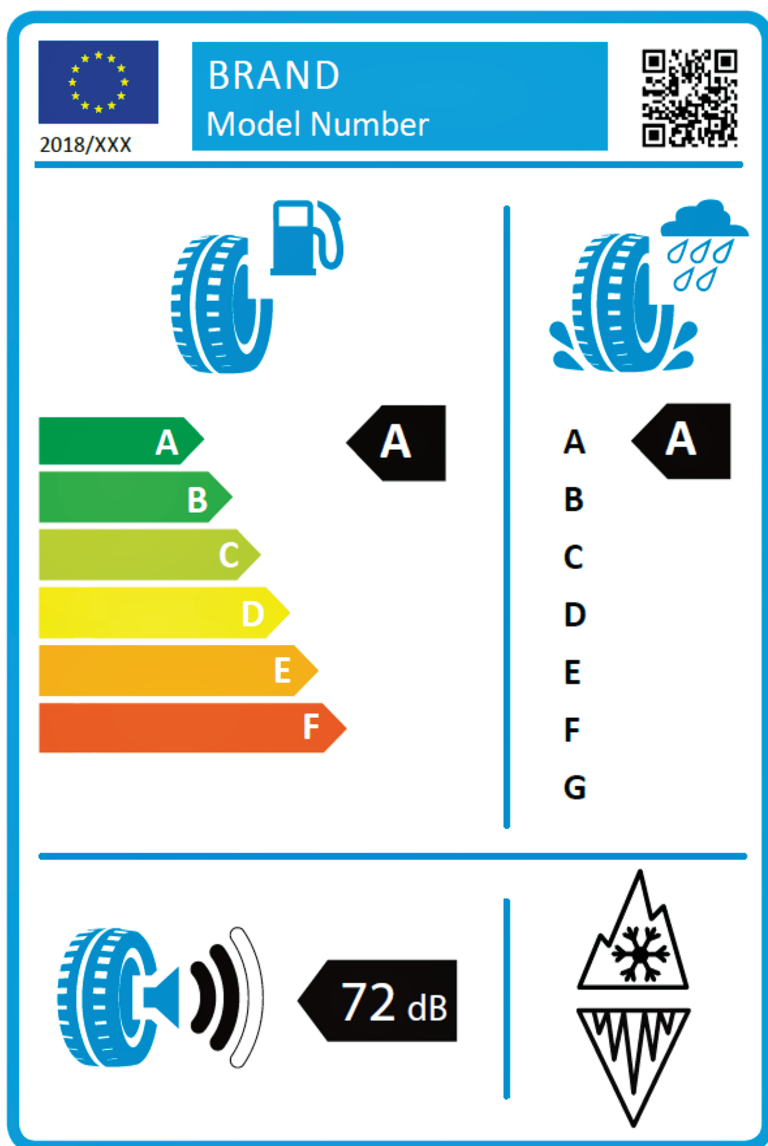
Úterý, 26. března 2019

The image shows a standard EU energy label for tires, enclosed in a blue border. At the top left is the European Union flag and the text "2018/XXX". To its right, a blue box contains the text "BRAND" and "Model Number". A QR code is located at the top right. The label is divided into four quadrants by a vertical and a horizontal line. The top-left quadrant shows a tire and a fuel pump icon, with a color scale from A (green) to F (orange) and a black arrow pointing to 'A'. The top-right quadrant shows a tire and a rain cloud icon, with a vertical scale from A to G and a black arrow pointing to 'A'. The bottom-left quadrant shows a tire and a speaker icon, with a black arrow pointing to "72 dB". The bottom-right quadrant shows a triangle with a snowflake icon. The label is annotated with Roman numerals I, II, III, IV, V, VI, and VII on the right side.

I, II, III

IV, V

VI, VII



I, II, III

IV, V

VI, VII, VIII

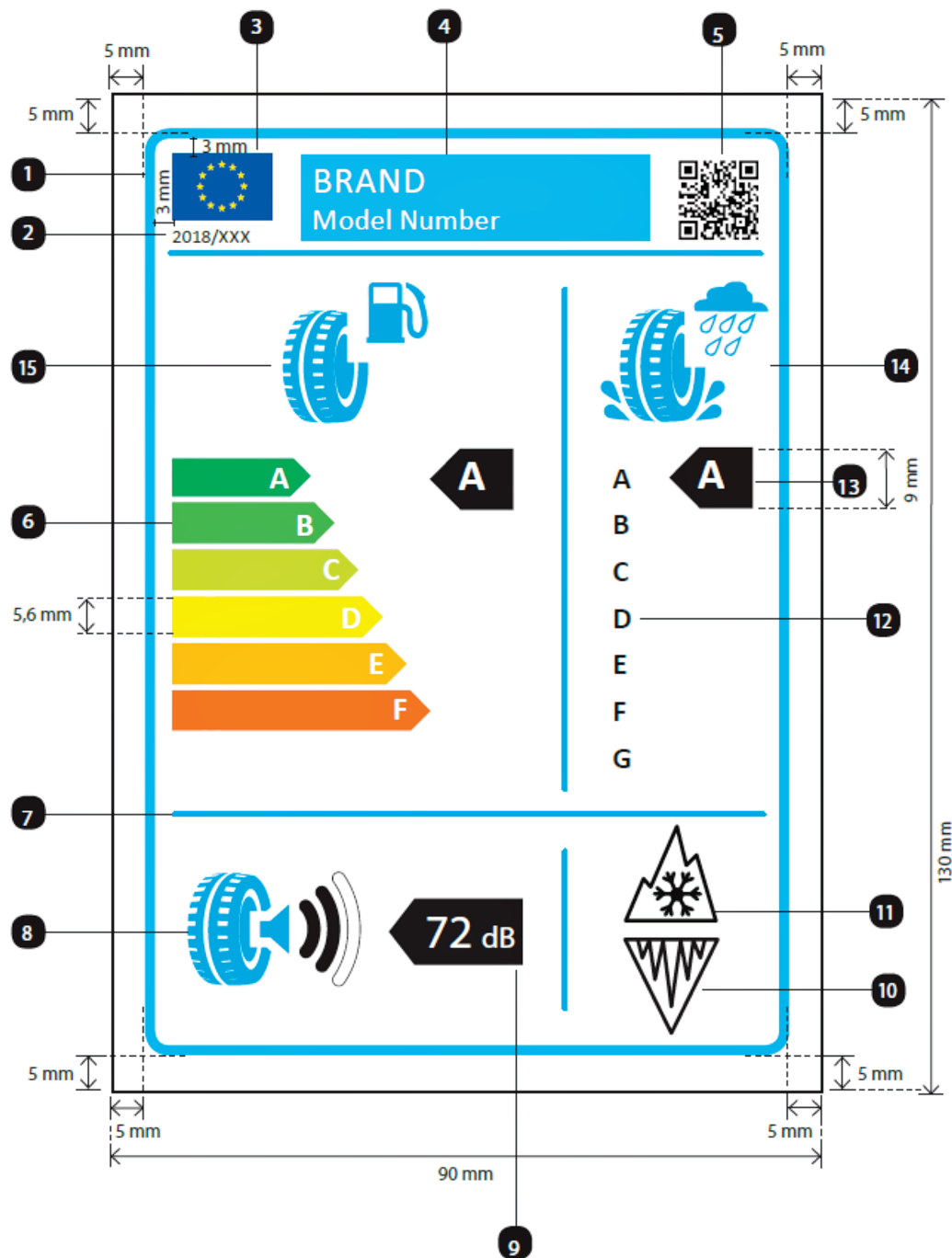
Úterý, 26. března 2019

- I. jméno nebo ochranná známka dodavatele;
- II. identifikační značka modelu dodavatele, přičemž „identifikační značkou modelu“ se rozumí kód, obvykle alfanumerický, který odlišuje konkrétní typ pneumatiky od jiných typů se stejnou ochrannou známkou nebo stejným jménem dodavatele;
- III. kód QR;
- IV. palivová účinnost;
- V. přilnavost za mokra;
- VI. vnější hluk odvalování;
- VII. přilnavost na sněhu;
- VIII. přilnavost na ledu.

Úterý, 26. března 2019

2. NÁVRH OZNAČENÍ

2.1. Návrh označení odpovídá tomuto obrázku:



2.2. Označení má minimální šířku 90 mm a minimální výšku 130 mm. Je-li označení vtištěno ve větším formátu, jeho obsah zachovává poměry dle výše uvedené specifikace.

2.3. Označení splňuje tyto požadavky:

- a) barevné provedení CMYK – azurová, purpurová, žlutá a černá – podle tohoto vzoru: 00-70-X-00: 0 % azurová, 70 % purpurová, 100 % žlutá, 0 % černá;

Úterý, 26. března 2019

- b) čísla níže uvedených bodů se týkají očíslovaných prvků na vyobrazení v bodě 2.1:
- 1) ohraničení označení: tloušťka čáry: 1,5 bodu – barva: X-10-00-05;
 - 2) Calibri, obyčejný řez, 8 bodů;
 - 3) evropská vlajka: šířka: 15 mm, výška: 10 mm;
 - 4) proužek: šířka: 51,5 mm, výška: 13 mm;
text „BRAND“ (ZNAČKA): Calibri, obyčejný řez, 15 bodů, 100 % bílá;
text „Model Number“ (číslo modelu): Calibri, obyčejný řez, 13 bodů, 100 % bílá;
 - 5) kód QR: šířka: 13 mm, výška: 13 mm;
 - 6) stupnice A až F:
šipky: výška: 5,6 mm, mezera: 0,78 mm, tloušťka černé čáry: 0,5 bodu – barvy:
 - A: X-00-X-00;
 - B: 70-00-X-00;
 - C: 30-00-X-00;
 - D: 00-00-X-00;
 - E: 00-30-X-00;
 - F: 00-70-X-00;
 - 7) čára: šířka: 88 mm, výška: 2 body – barva: X-00-00-00;
 - 8) piktogram vnějšího hluku odvalování:
piktogram podle vzoru: šířka: 25,5 mm, výška: 17 mm – barva: X-10-00-05;
 - 9) šipka:
šipka: šířka: 20 mm, výška: 10 mm, 100 % černá;
text: Helvetica, tučný řez, 20 bodů, 100 % bílá;
text jednotky: Helvetica, tučný řez, 13 bodů, 100 % bílá;
 - 10) piktogram přilnavosti na ledu:
piktogram podle vzoru: šířka: 15 mm, výška: 15 mm – tloušťka čáry: 1,5 bodu – barva: 100 % černá;
 - 11) piktogram přilnavosti na sněhu:
piktogram podle vzoru: šířka: 15 mm, výška: 15 mm – tloušťka čáry: 1,5 bodu – barva: 100 % černá;
 - 12) A až G: Calibri, obyčejný řez, 13 bodů – 100 % černá;
 - 13) šipky:
šipky: šířka: 11,4 mm, výška: 9 mm, 100 % černá;
text: Calibri, tučný řez, 17 bodů, 100 % bílá;
 - 14) piktogram palivové účinnosti:
piktogram podle vzoru: šířka: 19,5 mm, výška: 18,5 mm – barva: X-10-00-05;
 - 15) piktogram přilnavosti za mokra:
piktogram podle vzoru: šířka: 19 mm, výška: 19 mm – barva: X-10-00-05;

Úterý, 26. března 2019

c) pozadí je bílé.

2.4. Třída pneumatik je na označení uvedena ve formátu předepsaném na obrázku v bodě 2.1.

Úterý, 26. března 2019

Příloha III

Technická dokumentace

Technická dokumentace uvedená v čl. 4 odst. 7 obsahuje:

- a) jméno a adresu dodavatele;
 - b) jméno a podpis osoby oprávněné přijímat závazky jménem dodavatele;
 - c) obchodní firmu nebo ochrannou známku dodavatele;
 - d) model pneumatiky;
 - e) rozměry pneumatiky, index nosnosti a kategorii rychlosti;
 - f) odkazy na použité metody měření.
-

Úterý, 26. března 2019

PŘÍLOHA IV

Informační list výrobku

Informace v informačním listu výrobku pneumatik jsou obsaženy v brožuře k výrobku nebo v jiné dokumentaci poskytované s výrobkem a zahrnují:

- a) jméno nebo ochrannou známku dodavatele;
 - b) identifikační značku modelu používanou dodavatelem;
 - c) třídu palivové účinnosti pneumatiky v souladu s přílohou I;
 - d) třídu přilnavosti pneumatiky za mokra v souladu s přílohou I;
 - e) třídu vnějšího hluku odvalování a příslušný počet decibelů v souladu s přílohou I;
 - f) údaj o tom, zda jde o pneumatiku pro jízdu na sněhu;
 - g) údaj o tom, zda jde o pneumatiku pro jízdu na ledu.
-

Úterý, 26. března 2019

PŘÍLOHA V

Informace poskytované v technických propagačních materiálech

1. Informace o pneumatikách v technických propagačních materiálech se uvádějí v tomto pořadí:
 - a) třída palivové účinnosti (písmeno A až F);
 - b) třída přilnavosti za mokra (písmeno A až G);
 - c) třída a naměřená hodnota (dB) vnějšího hluku odvalování;
 - d) údaj o tom, zda jde o pneumatiku pro jízdu na sněhu;
 - e) údaj o tom, zda jde o pneumatiku pro jízdu na ledu.
 2. Informace uvedené v bodě 1 splňují tyto požadavky:
 - a) snadná čitelnost;
 - b) snadná srozumitelnost;
 - c) existují-li pro daný typ pneumatiky různé klasifikace v závislosti na rozměru nebo dalších parametrech, uvede se rozsah klasifikací mezi nejhorší a nejlepší pneumatikou.
 3. Dodavatelé na svých internetových stránkách rovněž uvedou
 - a) odkaz na příslušnou internetovou stránku Komise věnovanou tomuto nařízení;
 - b) vysvětlení piktogramů uvedených na označení;
 - c) upozornění, že skutečná úspora paliva a bezpečnost silničního provozu výrazně závisejí na chování řidičů, a zejména uvedou, že
 - ekologická jízda může výrazně snížit spotřebu paliva,
 - pro optimalizaci přilnavosti za mokra a palivové účinnosti je třeba pravidelně kontrolovat tlak v pneumatikách,
 - je nezbytné vždy přísně dodržovat vzdálenosti mezi vozidly s ohledem na brzdnou dráhu.
-

Úterý, 26. března 2019

PŘÍLOHA VI

Postup pro sladění laboratoří pro měření valivého odporu

1. DEFINICE

Pro účely postupu pro sladění laboratoří se rozumí:

1. „referenční laboratoř“ laboratoř, která je součástí sítě laboratoří, jejíž název byl pro účely postupu sladění zveřejněn v *Úředním věstníku Evropské unie*, a která je pomocí svého referenčního zařízení schopna dosahovat přesnosti výsledků zkoušek stanovené v bodě 3;
2. „posuzovanou laboratoř“ laboratoř, která se účastní postupu sladění, ale není referenční laboratoř;
3. „sladěnou pneumatikou“ pneumatika, která je zkoušena za účelem provedení postupu sladění;
4. „sadou sladěných pneumatik“ sada pěti nebo více sladěných pneumatik pro účely sladění jediného zařízení;
5. „přiřazenou hodnotou“ teoretická hodnota koeficientu valivého odporu (RRC) jedné sladěné pneumatiky změřená teoretickou laboratoří, která je reprezentativní pro síť referenčních laboratoří, jež se používá v rámci postupu sladění;
6. „zařízením“ každá hřídel pro zkoušení pneumatik v rámci jedné konkrétní metody měření. Za jedno zařízení se nepovažují například dvě hřídele působící na stejný buben.

2. OBECNÁ USTANOVENÍ**2.1. Princip**

Naměřený (m) koeficient valivého odporu v referenční laboratoři (l) ($RRC_{m,l}$) se sladí s přiřazenými hodnotami sítě referenčních laboratoří.

Naměřený (m) koeficient valivého odporu získaný pomocí zařízení v posuzované laboratoři (c), $RRC_{m,c}$, se sladí prostřednictvím jedné referenční laboratoře sítě podle vlastní volby.

2.2. Požadavky na výběr pneumatik

Pro postup sladění se vybere sada pěti nebo více sladěných pneumatik v souladu s níže uvedenými kritérii. Jedna sada se vybere pro pneumatiky třídy C1 spolu s pneumatikami třídy C2 a jedna sada pro pneumatiky třídy C3.

- a) Sada sladěných pneumatik se vybere tak, aby pokrývala škálu různých RRC pneumatik třídy C1 spolu s pneumatikami třídy C2, nebo pneumatik třídy C3. V každém případě musí být rozdíl mezi nejvyšším RRC_m sady pneumatik a nejnižším RRC_m sady pneumatik před sladěním i po sladění roven alespoň
 - i) 3 kg/t u pneumatik třídy C1 a C2 a
 - ii) 2 kg/t u pneumatik třídy C3.
- b) RRC_m v posuzovaných nebo referenčních laboratořích ($RRC_{m,c}$ nebo $RRC_{m,l}$) na základě uvedených hodnot RRC u každé sladěné pneumatiky sady musí být rozmístěn rovnoměrně.
- c) Hodnoty indexu nosnosti musí náležitě pokrývat škálu pneumatik, které mají být zkoušeny, tak aby hodnoty síly valivého odporu rovněž pokrývaly škálu pneumatik, které mají být zkoušeny.

Úterý, 26. března 2019

Každá sladěná pneumatika se před použitím zkontroluje a nahradí, pokud

- a) je ve stavu, který ji činí nepoužitelnou pro další zkoušky; a/nebo
- b) objevují se odchylky $RRC_{m,c}$ nebo $RRC_{m,l}$, které jsou větší než 1,5 % v porovnání s dřívějšími měřeními po korekci o případné vybočení zařízení.

2.3. Metoda měření

Referenční laboratoř měří každou sladěnou pneumatiku čtyřikrát a tři poslední výsledky použije pro další analýzu v souladu s bodem 4 přílohy 6 předpisu EHK OSN č. 117 ve znění pozdějších předpisů, přičemž uplatní podmínky uvedené v bodě 3 přílohy 6 předpisu EHK OSN č. 117 ve znění pozdějších předpisů.

Posuzovaná laboratoř měří každou sladěnou pneumatiku $(n + 1)$ krát, kde n je specifikováno v oddíle 5, a n posledních výsledků použije pro další analýzu v souladu s bodem 4 přílohy 6 předpisu EHK OSN č. 117 ve znění pozdějších předpisů, přičemž uplatní podmínky uvedené v bodě 3 přílohy 6 předpisu EHK OSN č. 117 ve znění pozdějších předpisů.

Pokaždé, když je měřena sladěná pneumatika, musí být sestava pneumatiky a kola ze zařízení odstraněna a celý zkušební postup podle bodu 4 přílohy 6 předpisu EHK OSN č. 117 ve znění pozdějších předpisů musí být proveden znovu od začátku.

Posuzovaná nebo referenční laboratoř vypočítá

- a) naměřenou hodnotu každé sladěné pneumatiky pro každé měření, jak je uvedeno v příloze 6 bodech 6.2 a 6.3 předpisu EHK OSN č. 117 ve znění pozdějších předpisů (tj. korigovanou na teplotu 25 °C a na průměr bubnu 2 m);
- b) střední hodnotu ze tří (v případě referenčních laboratoř) nebo n (v případě posuzovaných laboratoř) posledně naměřených hodnot u každé sladěné pneumatiky a
- c) směrodatnou odchylku (σ_m) podle tohoto vzorce:

$$\sigma_m = \sqrt{\frac{1}{p} \cdot \sum_{i=1}^p \sigma_{m,i}^2}$$

$$\sigma_{m,i} = \sqrt{\frac{1}{n-1} \cdot \sum_{j=2}^{n+1} \left(Cr_{i,j} - \frac{1}{n} \cdot \sum_{j=2}^{n+1} Cr_{i,j} \right)^2}$$

kde:

i je počítadlo od 1 do p pro sladěné pneumatiky,

j je počítadlo od 2 do $n+1$ pro n posledních opakování každého měření dané sladěné pneumatiky,

$n+1$ je počet opakování měření pneumatiky ($n+1 = 4$ u referenčních laboratoř a $n+1 \geq 4$ u posuzovaných laboratoř),

p je počet sladěných pneumatik ($p \geq 5$).

2.4. Formáty dat pro výpočty a výsledky

- Naměřené hodnoty RRC korigované na průměr bubnu a na teplotu se zaokrouhlí na 2 desetinná místa.
- Výpočty se následně provádějí se všemi desetinnými místy: s výjimkou konečných rovnic pro sladění se již dále nezaokrouhluje.

Úterý, 26. března 2019

- Všechny hodnoty směrodatných odchylek se uvedou na 3 desetinná místa.
- Všechny hodnoty RRC se uvedou na 2 desetinná místa.
- Všechny sladěné koeficienty ($A1_p$, $B1_p$, $A2_c$ a $B2_c$) se zaokrouhlí a uvedou na 4 desetinná místa.

3. POŽADAVKY NA REFERENČNÍ LABORATOŘE A STANOVENÍ PŘIŘAZENÝCH HODNOT

Přiřazené hodnoty každé sladěné pneumatiky určí síť referenčních laboratoří. Každé dva roky síť posoudí stálost a platnost přiřazených hodnot.

Každá referenční laboratoř zapojená do sítě musí být v souladu s požadavky přílohy 6 předpisu EHK OSN č. 117 ve znění pozdějších předpisů a musí mít směrodatnou odchylku (σ_m)

- a) ne větší než 0,05 kg/t u pneumatik třídy C1 a C2 a
- b) ne větší než 0,05 kg/t u pneumatik třídy C3.

Sady sladěných pneumatik odpovídající požadavkům bodu 2.2 měří každá referenční laboratoř sítě podle bodu 2.3.

Přiřazená hodnota každé sladěné pneumatiky je průměrem naměřených hodnot poskytnutých referenčními laboratořemi sítě pro tuto sladěnou pneumatiku.

4. POSTUP PRO SLADĚNÍ REFERENČNÍ LABORATOŘE S PŘIŘAZENÝMI HODNOTAMI

Každá referenční laboratoř (l) provede sladění s každou novou sadou přiřazených hodnot a po každé významné změně zařízení nebo v případě posunu v údajích o sledování kontrolní pneumatiky zařízení.

V rámci sladění se pro všechna jednotlivá data použije technika lineární regrese. Regresní koeficienty $A1_l$ a $B1_l$ se vypočítají takto:

$$RRC = A1_l * RRC_{m,l} + B1_l$$

kde:

RRC je přiřazená hodnota koeficientu valivého odporu,

$RRC_{m,l}$ je jednotlivá hodnota koeficientu valivého odporu naměřená referenční laboratoří „l“ (včetně korekcí týkajících se teploty a průměru bubnu).

5. POŽADAVKY NA POSUZOVANÉ LABORATOŘE

Posuzované laboratoře postup sladění opakují u každého zařízení alespoň jednou za dva roky a po každé významné změně zařízení nebo v případě posunu v údajích o sledování kontrolní pneumatiky zařízení.

Společná sada pěti různých pneumatik, která odpovídá požadavkům bodu 2.2, se změří v souladu s bodem 2.3 nejprve v posuzované laboratoři a následně v jedné referenční laboratoři. Na žádost posuzované laboratoře může být zkoušeno více než pět sladěných pneumatik.

Posuzovaná laboratoř poskytne sadu sladěných pneumatik vybrané referenční laboratoři.

Posuzovaná laboratoř (c) musí být v souladu s požadavky přílohy 6 předpisu EHK OSN č. 117 ve znění pozdějších předpisů a pokud možno musí mít směrodatnou odchylku (a_m)

- a) ne větší než 0,075 kg/t u pneumatik třídy C1 a C2 a

Úterý, 26. března 2019

b) ne větší než 0,06 kg/t u pneumatik třídy C3.

Je-li směrodatná odchylka (σ_m) v posuzované laboratoři vyšší než výše uvedené hodnoty u čtyř měření, přičemž poslední tři se použijí pro výpočty, zvýší se počet opakování měření $n+1$ u celé série takto:

$n+1 = 1 + (\sigma_m / \gamma)^2$, zaokrouhleno nahoru na nejbližší vyšší celé číslo,

kde:

$\gamma = 0,043$ kg/t u pneumatik třídy C1 a C2,

$\gamma = 0,035$ kg/t u pneumatik třídy C3.

6. POSTUP PRO SLADĚNÍ POSUZOVANÉ LABORATOŘE

Jedna z referenčních laboratoří (i) sítě vypočítá funkci lineární regrese pro všechna jednotlivá data posuzované laboratoře (c). Regresní koeficienty $A2_c$ a $B2_c$ se vypočítají takto:

$$RRC_{m,l} = A2_c \times RRC_{m,c} + B2_c$$

kde:

$RRC_{m,l}$ je jednotlivá hodnota koeficientu valivého odporu naměřená referenční laboratoří (i) (včetně korekcí týkajících se teploty a průměru bubnu),

$RRC_{m,c}$ je jednotlivá hodnota koeficientu valivého odporu naměřená posuzovanou laboratoří (c) (včetně korekcí týkajících se teploty a průměru bubnu).

Je-li koeficient určení R^2 nižší než 0,97, posuzovaná laboratoř se nesladí.

Sladěný koeficient RRC pneumatik zkoušených v posuzované laboratoři se vypočítá takto:

$$RRC = (A1_l \times A2_c) \times RRC_{m,c} + (A1_l \times B2_c + B1_l)$$

Úterý, 26. března 2019

PŘÍLOHA VII

Postup ověřování

Shodnost s tímto nařízením u uvedených tříd palivové účinnosti, přilnavosti za mokra a vnějšího hluku odvalování, jakož i uvedených hodnot a veškerých dalších informací o výkonnosti na označení se posuzuje u každého typu pneumatik nebo skupiny pneumatik podle rozhodnutí dodavatele, a to použitím jednoho z těchto postupů:

- a) nejprve se provede zkouška na jedné pneumatice nebo sadě pneumatik:
1. splňují-li naměřené hodnoty parametry uvedených tříd nebo shodují-li se s uvedenou hodnotou vnějšího hluku odvalování v rámci tolerance uvedené v tabulce 1, je zkouška úspěšná;
 2. nespĺňují-li naměřené hodnoty parametry uvedených tříd nebo neshodují-li se s uvedenou hodnotou vnějšího hluku odvalování v rozsahu stanoveném v tabulce 1, přezkouší se ještě tři další pneumatiky nebo sady pneumatik. Průměrná hodnota naměřená u těchto tří odzkoušených pneumatik nebo sad pneumatik se použije pro posouzení shody s uvedenými informacemi v rozsahu stanoveném v tabulce 1;
- b) pokud jsou třídy nebo hodnoty uvedené na označení odvozeny z výsledků zkoušek schválení typu, které byly získány v souladu s nařízením (ES) č. 661/2009 nebo předpisem EHK OSN č. 117 ve znění pozdějších předpisů, mohou členské státy využít údaje naměřené při zkouškách shodnosti výroby pneumatik.

Při posuzování údajů naměřených při zkouškách shodnosti výroby se přihlíží k tolerancím uvedeným v tabulce 1.

Tabulka 1

| Měřený parametr | Tolerance pro ověřování |
|------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Koeficient valivého odporu (palivová účinnost) | Sladěná naměřená hodnota nesmí být větší než horní mez (nejvyšší RRC) uvedené třídy o více než 0,3 kg/1 000 kg. |
| Vnější hluk odvalování | Naměřená hodnota nesmí být větší než uvedená hodnota <i>N</i> o více než 1 dB(A). |
| Přilnavost za mokra | Naměřená hodnota <i>G(T)</i> nesmí být nižší než dolní mez (nejnižší hodnota <i>G</i>) uvedené třídy. |
| Přilnavost na sněhu | Naměřená hodnota nesmí být nižší než minimální hodnota indexu přilnavosti na sněhu. |
| Přilnavost na ledu | Naměřená hodnota nesmí být nižší než minimální hodnota indexu přilnavosti na ledu. |

Úterý, 26. března 2019

PŘÍLOHA VIII

Srovnávací tabulka

| Nařízení (ES) č. 1222/2009 | Toto nařízení |
|----------------------------|----------------|
| Čl. 1 odst. 1 | Čl. 1 odst. 1 |
| Čl. 1 odst. 2 | Čl. 1 odst. 2 |
| Čl. 2 odst. 1 | Čl. 2 odst. 1 |
| Čl. 2 odst. 2 | Čl. 2 odst. 2 |
| Čl. 3 odst. 1 | Čl. 3 odst. 1 |
| Čl. 3 odst. 2 | Čl. 3 odst. 2 |
| — | Čl. 3 odst. 3 |
| Čl. 3 odst. 3 | Čl. 3 odst. 4 |
| Čl. 3 odst. 4 | Čl. 3 odst. 5 |
| — | Čl. 3 odst. 6 |
| Čl. 3 odst. 5 | Čl. 3 odst. 7 |
| — | Čl. 3 odst. 8 |
| — | Čl. 3 odst. 9 |
| Čl. 3 odst. 6 | Čl. 3 odst. 10 |
| Čl. 3 odst. 7 | Čl. 3 odst. 11 |
| Čl. 3 odst. 8 | Čl. 3 odst. 12 |
| Čl. 3 odst. 9 | Čl. 3 odst. 13 |
| Čl. 3 odst. 10 | Čl. 3 odst. 14 |
| Čl. 3 odst. 11 | Čl. 3 odst. 15 |
| — | Čl. 3 odst. 16 |
| Čl. 3 odst. 12 | Čl. 3 odst. 17 |
| Čl. 3 odst. 13 | Čl. 3 odst. 18 |
| — | Čl. 3 odst. 19 |
| Článek 4 | Článek 4 |

Úterý, 26. března 2019

| Nařízení (ES) č. 1222/2009 | Toto nařízení |
|----------------------------|------------------------|
| Čl. 4 odst. 1 | Čl. 4 odst. 1 |
| Čl. 4 odst. 1 písm. a) | Čl. 4 odst. 1 písm. b) |
| Čl. 4 odst. 1 písm. b) | Čl. 4 odst. 1 písm. b) |
| Čl. 4 odst. 2 | — |
| — | Čl. 4 odst. 2 |
| — | Čl. 4 odst. 3 |
| Čl. 4 odst. 3 | Čl. 4 odst. 4 |
| Čl. 4 odst. 4 | Čl. 4 odst. 6 |
| — | Čl. 4 odst. 5 |
| — | Čl. 4 odst. 6 |
| — | Čl. 4 odst. 7 |
| — | Čl. 4 odst. 8 |
| — | Čl. 4 odst. 9 |
| — | Článek 5 |
| Článek 5 | Článek 6 |
| Čl. 5 odst. 1 | Čl. 6 odst. 1 |
| Čl. 5 odst. 1 písm. a) | Čl. 6 odst. 1 písm. a) |
| Čl. 5 odst. 1 písm. b) | Čl. 6 odst. 1 písm. b) |
| — | Čl. 6 odst. 2 |
| — | Čl. 6 odst. 3 |
| Čl. 5 odst. 2 | Čl. 6 odst. 4 |
| Čl. 5 odst. 3 | — |
| — | Čl. 6 odst. 5 |
| — | Čl. 6 odst. 6 |
| — | Čl. 6 odst. 7 |
| Článek 6 | Článek 7 |
| Článek 7 | Článek 8 |

Úterý, 26. března 2019

| Nařízení (ES) č. 1222/2009 | Toto nařízení |
|----------------------------|-----------------|
| Článek 8 | Článek 9 |
| Čl. 9 odst. 1 | Čl. 10 odst. 1 |
| Čl. 9 odst. 2 | — |
| Článek 10 | Čl. 10 odst. 2 |
| Článek 11 | Článek 12 |
| — | Čl. 12 písm. a) |
| — | Čl. 12 písm. b) |
| — | Čl. 12 písm. c) |
| Čl. 11 písm. a) | — |
| Čl. 11 písm. b) | — |
| Čl. 11 písm. c) | Čl. 12 písm. d) |
| Článek 12 | Článek 11 |
| — | Čl. 11 odst. 1 |
| — | Čl. 11 odst. 2 |
| — | Čl. 11 odst. 3 |
| — | Článek 13 |
| Článek 13 | — |
| Článek 14 | — |
| — | Článek 14 |
| Článek 15 | — |
| — | Článek 15 |
| — | Článek 16 |
| Článek 16 | Článek 17 |