

SL

SL

SL



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 13.11.2008
COM(2008) 779 konč.

2008/0221 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o označevanju pnevmatik glede na izkoristek goriva in druge bistvene parametre

(predložila Komisija)

{SEC(2008) 2860}

{SEC(2008) 2861}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

- **Razlogi za predlog in njegovi cilji**

Cestni promet¹ povzroča 23 % skupnih emisij CO₂, zato je glavni izziv za Evropsko unijo znižanje energetske intenzivnosti in emisij, ki jih povzročajo vozila.

V akcijskem načrtu za energetske učinkovitost² in sporočilu o okolju prijaznejšem prometu³ je za leto 2008 napovedan predlog za energetske označevanje pnevmatik. To naj bi spodbudilo takšno preobrazbo trga, da bodo pnevmatike energetske učinkovite glede na porabljeni gorivo, t.i. pnevmatike z nizkim kotalnim uporom (PNKU).

Predlog za označevanje temelji na povezanem pristopu za pnevmatike, ki bo zagotovil, da bosta v standardiziranih podatkih poleg izkoristka goriva upoštevana tudi oprijem na mokri podlagi in zunanji kotalni hrup, tako da bodo potrošniki in končni uporabniki pri svoji izbiri dobro obveščeni. Namen tega je doseči, da bodo tržne sile delovale tako, da bodo spodbujale dinamično izboljšanje vseh parametrov in da bodo ti presegli minimalne zahteve, določene za homologacijo (postopek, s katerim se odobri dostop na trg EU).

- **Splošno ozadje**

Pnevmatike lahko bistveno zmanjšajo energetske intenzivnost in emisije, ki jih povzroča promet, saj predstavljajo 20 % do 30 % skupne porabe goriva pri vozilih. Ta odstotek goriva se porabi za premostitev kotalnega upora (KU), ki nastane zaradi „histerezne izgube“ (izguba energije zaradi segrevanja in deformacije pnevmatik med kotaljenjem). Z novimi tehnologijami je kotalni upor mogoče zmanjšati, tako da se lahko ta pri vseh razredih pnevmatik razlikuje tudi do 100 %. Pri npr. osebnih vozilih to pomeni, da se poraba goriva med najmanj in najbolj zmogljivimi pnevmatikami razlikuje do 10 %.

Stroškovna učinkovitost pnevmatik z velikim izkoristkom goriva je bila dokazana s študijami: višja cena bolj zmogljivih pnevmatik se povrne s prihranki med njihovo življenjsko dobo. Zato je v neposrednem interesu kupcev pnevmatik, da plačujejo manj za porabljeni gorivo, kot tudi družbe kot celote, da se zmanjšajo emisije v cestnem prometu. Učinek na ravni EU bi lahko bil izjemen; v zunanji študiji, opravljeni med oceno učinka, je bil ugotovljen potencial prihranka 0,56 do 1,51 Mtoe letno, odvisno od tega, kako hitro se bo preobrazil trg. To ustreza zmanjšanju osebnih vozil na cestah EU za 0,5 do 1,3 milijona (ali 3 % do 8 % novih registriranih osebnih vozil).

Boljši kotalni upor spodbuja tudi trg originalne opreme⁴, tj. proizvajalci vozil, ki bi radi svoja vozila opremili s pnevmatikami z visokim izkoristkom goriva ter tako zmanjšali

¹ Evropska agencija za okolje, letni inventar toplogrednih plinov Evropske skupnosti za obdobje 1990–2005 in poročilo o inventarju iz leta 2007, str. 88.

² COM(2006) 545.

³ COM(2008) 433.

⁴ Pnevmatike, ki se namestijo na nova vozila, predstavljajo 22 % tržnega deleža.

emisije vozil, ugotovljene na podlagi homologacijskih predpisov. Poleg tega bodo z Uredbo o splošni varnosti motornih vozil⁵ pnevmatike z zelo majhnim izkoristkom goriva prepovedane zaradi izpolnjevanja minimalnih zahtev za kotalni upor. Vendar pa preobrazba trga, ki bo posledica delovanja teh dveh dejavnikov, zaradi pomanjkanja podatkov končnim uporabnikom, zlasti na trgu nadomestnih delov, ne bo dosegla najvišje možne ravni.

Na trgu nadomestnih delov, ki predstavlja 78 % tržnega deleža⁶, potrošniki in podjetja nimajo dostopa do objektivnih podatkov o kotalnem uporju pnevmatik in zato povečanih stroškov pri nakupu ne morejo primerjati s prihranjenim gorivom. Tržne raziskave so pokazale, da bi potrošniki kupovali pnevmatike z velikim izkoristkom goriva.

Poleg tega so lastnosti pnevmatik med seboj odvisne, tj. sprememba enega parametra, npr. energetske učinkovitosti, ima lahko neželene učinke na druge parametre, npr. na oprijem na mokri podlagi, medtem ko ima lahko optimizacija oprijema na mokri podlagi neželene učinke na zunanji kotalni hrup. Pri lastnostih oprijema na mokri podlagi in zunanjega kotalnega hrupa je bil ugotovljeno, da bi se te lahko izboljšale in tako presegle minimalne zahteve, predvidene v homologacijskih predpisih⁷. Zato je v interesu družbe, da se optimizacijo teh dveh parametrov spodbuja skupaj s kotalnim uporom.

Sistem označevanja pnevmatik na ravni EU je odgovor na nepopolno preobrazbo trga v smeri pnevmatik z velikim izkoristkom goriva, nastale zaradi pomanjkanja podatkov. Potrošnikom bi omogočil, da bodo pri svoji izbiri dobro obveščeni, proizvajalce pnevmatik pa bo spodbujal, da bodo izboljšali svoje proizvode in prispevali k večji ozaveščenosti.

- **Obstoječe določbe na področju, na katero se nanaša predlog**

Predlog o označevanju pnevmatik je del povezanega pristopa, s katerim naj bi se zmanjšale poraba goriva in emisije v cestnem prometu. S svojo naravnostjo k potrošnji bo dopolnil homologacijske predpise za pnevmatike, ki so s svojimi minimalnimi zahtevami naravnani k ponudbi. Minimalne zahteve za kotalni upor, oprijem na mokri podlagi in zunanji kotalni hrup, ki naj bi v skladu s predlogom Uredbe o splošni varnosti motornih vozil začele veljati oktobra 2012, bodo zagotovile standardno raven kakovosti pnevmatik, nadaljnje izboljšanje nad temi ravnmi pa bo zagotovljeno s sistemom označevanja. Ob vedno večji konkurenci na trgu pnevmatik bodo uvedeni enaki konkurenčni pogoji za vse, pri čemer bo lahko proizvajalcem koristila diferenciacija proizvodov, zaradi česar konkurenca ne bo temeljila le na cenah, ampak tudi na kakovosti proizvodov. Poleg tega bo to novim udeležencem verjetno zmanjšalo ovire za vstop na trg, odvisne od njihovega ugleda. Industrija bo imela večji donos pri naložbah v raziskave in razvoj, saj bodo potrošniki in končni uporabniki imeli dostop do objektivnih, zanesljivih in primerljivih podatkov o parametrih pnevmatik.

⁵ Predlog COM(2008) 316, v postopku sprejemanja, UL C ..., ..., str. .

⁶ Pnevmatike, ki se namestijo na vozila, ko so originalne pnevmatike izrabljene (pri osebnih vozilih je to ponavadi po 40 000 km).

⁷ COM(2008) 316, glej opombo 5.

Pri zagotavljanju primerljivih podatkov o parametrih pnevmatik bodo bistvene usklajene in natančne testne metode. Da bi zmanjšali upravne ovire za proizvajalce in stroške testiranja je treba uporabljati testne metode, opredeljene v homologacijskih predpisih za pnevmatike.

- **Usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije**

Večja razširjenost pnevmatik z velikim izkoristkom goriva, ki bo prisotna zaradi uvedbe sistema energetskega označevanja pnevmatik, bo pripomogla k doseganju 20-odstotnega potenciala prihranka energije do leta 2020 – potenciala, ki je opredeljen v akcijskem načrtu za energetske učinkovitost⁸ in ki so ga podprli Svet za energetiko, Evropski svet in Evropski parlament⁹.

Predlog je v skladu s prenovljeno strategijo Komisije za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil¹⁰ in prispevkom skupine na visoki ravni CARS 21¹¹. Strategija temelji na povezanem pristopu za doseganje cilja 120g/km CO₂ do leta 2012, pri čemer naj bi bil cilj 130g/km doseženem z zakonodajnim instrumentom za emisije iz vozil, izmerjene pri homologaciji¹², nadaljnjih 10g/km pa z zaključenim seznamom dodatnih ukrepov, vključno s spodbujanjem pnevmatik z velikim izkoristkom goriva. Razpoznavnost sistema označevanja pnevmatik bodo povečale tudi sinergije z dopolnjenim predlogom za označevanje vozil¹³.

Spodbujanje preobrazbe trga v smeri pnevmatik z velikim izkoristkom goriva je v skladu z lizbonsko strategijo in obnovljeno strategijo za trajnostni razvoj, saj se bodo na ta način spodbujale naložbe v raziskave in razvoj, zagotovili enaki konkurenčni pogoji za vse in zmanjšal ogljikov odtis cestnega prometa, kar bo pripomoglo k uresničevanju političnega cilja trajnostne mobilnosti.

Eden od ključnih ciljev lizbonskega programa Skupnosti za obdobje 2008–2010¹⁴ je spodbujati „industrijsko politiko, usmerjeno v trajnostno proizvodnjo in potrošnjo“. Ta cilj je bil nadalje razvit v akcijskem načrtu za trajnostno potrošnjo in proizvodnjo in trajnostno industrijsko politiko¹⁵.

Označevanje pnevmatik bo pomembno vplivalo tudi na cilj „usposabljanja potrošnikov“, ki je opredeljen v strategiji EU za potrošniško politiko 2007–2013¹⁶, saj bo potrošnikom omogočil, da bodo pri nakupu nadomestnih pnevmatik dobro obveščeni.

⁸ COM(2006) 545.

⁹ TTE, Svet za energetiko, 23. 11. 2006, 15210/06; Evropski svet v Bruslju, 8. in 9. marca 2007 – sklepi predsedstva, 7224/07; Resolucija Evropskega parlamenta z dne 24. oktobra 2007 o strategiji Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil (2007/2119(INI)), točka 32.

¹⁰ COM(2007) 19.

¹¹ COM(2007) 22.

¹² COM(2007) 856.

¹³ Prenovljena direktiva 1999/94/ES.

¹⁴ COM(2007) 804.

¹⁵ COM(2008) 397/3.

¹⁶ COM(2007) 99.

2. POSVETOVANJE Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENA UČINKA

• Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

Posvetovalne metode, glavni ciljni sektorji in splošni profil vprašanih

Mnenja zainteresiranih strani so se zbirala med celotnim postopkom na dvostranskih srečanjih in različnih posvetovanjih s predstavniki držav članic, nevladnimi organizacijami, združenji potrošnikov in poslovnimi združenji, proizvajalci pnevmatik, upravljavci voznih parkov, trgovci s pnevmatikami in proizvajalci avtomobilov.

– Prvi odzivi so bili zbrani med javnim posvetovanjem GD ENTR o večji varnosti motornih vozil, ki je potekalo od avgusta do oktobra 2007 in vključevalo predlog za razvrščanje pnevmatik glede na izkoristek. Ta predlog je bilo nato črtan iz predloga GD ENTR, zato da bi se omogočila bolj poglobljena analiza, vendar so bile povratne informacije, zbrane med posvetovanjem, upoštevane.

– Srečanje strokovne skupine s predstavniki proizvajalcev pnevmatik, na katerem so bila pojasnjena tehnična vprašanja, je potekalo 21. aprila 2008.

– Delavnica zainteresiranih strani je potekala 26. maja 2008. Delovni dokument, v katerem so zbrana vprašanja o različnih političnih možnostih, ki naj bi bila obravnavana na delavnici, ter odgovori zainteresiranih strani in zapisnik delavnice so bili objavljeni na spletni strani Europa.

Povzetek odgovorov in kako so bili upoštevani

Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi je bilo ključno pri opredeljevanju političnih možnosti in morebitne zasnove sistema označevanja. Vsi udeleženci posvetovalnega postopka so na splošno podprli uvedbo sistema označevanja, vendar so imeli zadržke pri nekaterih tehničnih vprašanjih:

– V prvem javnem posvetovanju, ki ga je organiziral GD ENTR, so poudarili, da se je treba pri snovanju sistema označevanja, ki naj bi spodbujal pnevmatike z velikim izkoristkom goriva, izogibati varnostnim lastnostim pnevmatik. Proizvajalci pnevmatik so razvili koncept „povezani pristop za lastnosti pnevmatik“, pri katerem naj bi se vsi ustrezni parametri upoštevali istočasno. To je bilo upoštevano tudi pri zasnovi sistema označevanja, ki predvideva označevanje z več merili.

– Zahtevali so strožje razrede glede na izkoristek goriva in isto zasnovo kot pri gospodinjstkih aparatih (oznake A do G)¹⁷. V nadaljevanju so bile v zunanji študiji opravljene obsežne raziskave, da bi natančno opredelili stanje tehnike, tehnološki potencial za nadaljnje izboljšanje izkoristka goriva pri pnevmatikah in s tem povezane proizvodne stroške. Rezultati so bili upoštevani pri pripravi osnutka o razredih glede na izkoristek goriva, tako da je razred A dovolj zahteven, da se bo trg usmeril v pnevmatike z velikim izkoristkom goriva ter hkrati ostal stroškovno učinkovit za končne uporabnike, kar pomeni, da bodo prihranki pri gorivu povrnili višje nabavne

¹⁷ Direktiva 1992/75/ES.

stroške.

– Nekatere zainteresirane strani so zahtevale, da se v sistem označevanja vključi tudi zunanji kotalni hrup. Zunanji kotalni hrup, ki v oceno učinka prvotno ni bil vključen, je bil nato upoštevan.

– Potekala je tudi obširna razprava o tem, ali naj se v sistem označevanja vključijo tudi pnevmatike C2 in C3 (pnevmatike, ki se namestijo na lahka in težka gospodarska vozila). Podjetja v cestnem prometu kot tudi njihovo združenje, tj. Mednarodna zveza za cestni prevoz (IRU), so se strinjali, da se ti razredi pnevmatik vključijo v sistem označevanja. Ker je bil v oceni učinka ugotovljen velik potencial za prihranek goriva na teh trgih, so bili ti razredi vključeni v zakonodajni predlog.

Med 28. aprilom 2008 in 30. majem 2008 je potekalo javno posvetovanje prek interneta. Komisija je prejela 14 odgovorov. Rezultati so na voljo na spletni strani: http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm.

- **Zbiranje in upoštevanje izvedenskih mnenj**

Zadevna znanstvena/strokovna področja

European Policy Evaluation Consortium je v obdobju od decembra 2007 do julija 2008 izvedel zunanjo študijo, na kateri je temeljila ocena učinka.

Uporabljena metodologija

V študiji je bilo proučeno tehnično ozadje pri osnovanju sistema označevanja, vključno z združljivostjo parametrov pnevmatik, tržno strukturo ter analizo stroškov in koristi.

Posebna zasnova razredov glede na izkoristek goriva in oprijem na mokri podlagi temelji med drugim na naslednjih dejavnikih: (1) stanju tehnike, (2) proizvodnih stroških, potrebnih za doseg določene ravni izkoristka goriva ali oprijema na mokri podlagi, na podlagi katerih bodo glede na s tem povezane prihranke goriva ali izboljšano varnost določene (3) stroškovno učinkovite ravni, ki naj bi bile na trgu uresničljive, (4) natančnost testnih metod, ki lahko vpliva na obsežnost razredov.

Glavne organizacije/strokovnjaki, s katerimi so potekala posvetovanja

Posvetovanja so potekala s predstavniki držav članic, nevladnimi organizacijami, združenji potrošnikov in poslovnimi združenji, proizvajalci pnevmatik, trgovci s pnevmatikami in proizvajalci avtomobilov.

Povzetek prejetih in upoštevanih mnenj

Na morebitne nevarnosti z nepopravljivimi posledicami ni bilo opozorjeno.

V oceni učinka so bili upoštevani tudi tehnični prispevki ter analiza stroškov in koristi.

Sredstva, uporabljena za objavo strokovnih mnenj

Zunanja študija je na voljo na:

http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm.

- Ocena učinka

Pri oceni učinka so bile proučene naslednje politične možnosti, s katerimi bi se lahko spodbujala preobrazba trga v smeri pnevmatik z velikim izkoristkom goriva.

- 1. možnost: brez ukrepanja EU. To obsega osnovni scenarij, ki predvideva sprejetje minimalnih zahtev za kotalni upor, predlaganih v Uredbi o splošni varnosti motornih vozil, kot tudi obstoječe spodbude za proizvajalce avtomobilov, da svoja vozila opremijo s pnevmatikami z velikim izkoristkom goriva in tako zmanjšajo ravni emisij, izmerjene med homologacijo.
- 2. možnost: sistem označevanja pnevmatik za osebna vozila (pnevmatike C1) z enim merilom glede na izkoristek goriva in z minimalnimi zahtevami za druge parametre (oprijem na mokri podlagi in zunanji kotalni hrup).
- 3. možnost: sistem označevanja pnevmatik C1 z dvema meriloma glede na izkoristek goriva in oprijem na mokri podlagi ter z minimalnimi zahtevami za zunanji kotalni hrup.
- 4. možnost: sistem označevanja pnevmatik C1 z več merili glede na izkoristek goriva, oprijem na mokri podlagi in zunanji kotalni hrup.
- 5. možnost: razširitev sistema označevanja pnevmatik C1 (možnost 2, 3 ali 4) na pnevmatike C2 in C3.
- 6. možnost: ekonomski instrumenti in javna naročila.

Če primerjamo politične možnosti, lahko vidimo, da je sistem označevanja pnevmatik C1 z več merili (4. možnost) najkoristnejši, če se razširi tudi na pnevmatike C2 in C3 (5. možnost). Počasnejša uveljavitev pnevmatik z velikim izkoristkom goriva na trgu bi bila v primerjavi z 2. možnostjo (sistem označevanja z enim merilom) povrnjena z boljšo varnostjo, medtem ko bi razširitev sistema označevanja na pnevmatike C2 in C3 bistveno povečala skupne prihranke pri gorivu.

Komisija je opravila oceno vpliva, navedeno v delovnem programu. Njeno poročilo je na voljo na: http://ec.europa.eu/governance/impact/cia_2008_en.htm

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

- Povzetek predlaganih ukrepov

Predlog se nanaša na uvedbo sistema označevanja parametrov pri pnevmatikah, vključno z izkoristkom goriva, oprijemom na mokri podlagi in zunanjim kotalnim hrupom, za pnevmatike C1, C2 in C3 (pnevmatike, ki se namestijo na osebna vozila, lahka in težka gospodarska vozila). Sistem bo potrošnikom, podjetjem in trgovcem na drobno zagotovil usklajene in lahko razumljive podatke, ki bodo razvrščeni glede na lastnosti pnevmatik. Podatki bodo končnim potrošnikom zagotovljeni z različnimi sredstvi (npr. z elektronskimi sredstvi, katalogi, nalepkami).

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga predloga je člen 95 Pogodbe.

- **Načelo subsidiarnosti**

Načelo subsidiarnosti se uporablja, če predlog ne spada v izključno pristojnost Skupnosti.

Države članice ciljev predloga ne morejo zadovoljivo doseči iz naslednjih razlogov:

Kot je bilo poudarjeno v zvezi z izvajanjem Direktive o označevanju vozil¹⁸, predstavlja 27 različnih sistemov označevanja glavno oviro za proizvajalce, saj morajo ti svoje proizvode razvrstiti različno glede na to, v kateri državi prodajajo svoje proizvode, kar pa ne spodbuja preobrazbe trga. Odstopanja med razvrstitvami proizvodov povečujejo zmedo med potrošniki in jim onemogočajo, da bi bili pri svoji izbiri dobro obveščeni. Poleg tega so države članice, združenja potrošnikov in proizvajalci pnevmatik podprli usklajen sistem označevanja.

Z ukrepom Skupnosti bodo cilji predloga lažje doseženi zaradi naslednjih razlogov:

Usklajen sistem označevanja bo zmanjšal upravno breme za države članice in proizvajalce pnevmatik, preprečil razdrobljenost notranjega trga in zagotovil enake konkurenčne pogoje za vse.

Področje uporabe predloga je omejeno na usklajevanje podatkov o proizvodu, za izvajanje in nadzorovanje trga pa bodo pristojne države članice.

Predlog je zato v skladu z načelom subsidiarnosti.

- **Načelo sorazmernosti**

Predlog je v skladu z načelom sorazmernosti zaradi naslednjih razlogov:

Predlog ne presega tistega, kar je potrebno za dosego ciljev zakonodajnega predloga. Da bi zmanjšali stroške, ki jih imajo proizvajalci pnevmatik, so predvideni isti testni postopki kot pri homologaciji. Stroški testiranja bi se lahko zmanjšali tudi z lastno zavezanostjo, ki so v najslabšem primeru ocenjeni na 0,03 evra na pnevmatiko.

Poleg tega je bilo predlagano, da se zasnuje nalepka, na kateri bo navedena oznaka, ki bo razumljiva brez prevoda. Da bi zmanjšali logistične stroške, bo s piktogrami zagotovljeno, da se sistem označevanja razume, ne da bi proizvajalci in trgovci s pnevmatikami proizvode morali opremiti s posebno nalepko v vseh uradnih jezikih EU. Dodatni podatki v ustreznem jeziku, s katerimi bodo oznake razložene, bodo na voljo na spletu. Da bodo potrošniki hitro razumeli sporočilo oznake, bo izgled nalepke podoben nalepki, ki se uporablja za belo tehniko v skladu z Direktivo o energijskem označevanju gospodinjskih aparatov.

¹⁸ Direktiva 1999/94/ES.

Označevanje pnevmatik ne sme zvišati cen pnevmatik. Cenovno ugodnejše pnevmatike bodo na trgu še vedno na prodaj, edina sprememba je, da bodo potrošniki imeli objektivne podatke o kakovosti pnevmatik, zaradi česar konkurenca ne bo temeljila le na cenah, ampak na dejanski zmogljivosti.

- **Izbira instrumentov**

Predlagani instrumenti: direktiva.

Druga sredstva ne bi bila primerna zaradi naslednjih razlogov.

Ali bo sistem uspešen, bo odvisno predvsem od nadzorovanja trga in skladnosti z direktivo. Zato morajo države članice sprejeti svoje lastne postopke spremljanja. Kampanje ozaveščanja, med katerimi bo pojasnjen sistem označevanja, bodo bolj naravnane na končne uporabnike in potrošnike, če bodo osnovane na nacionalni ravni. Zato se predlaga, da se sprejme direktivo, ki jo bodo države članice prenesle v nacionalno zakonodajo.

Predlog temelji na „večstopenjskem pristopu“, pri katerem bodo osnovne določbe direktive sprejete v postopku soodločanja, tehnične specifikacije in prilagoditev tehničnemu napredku pa po postopku komitologije v skladu z regulativnim postopkom s pregledom, predvidenim v členu 5a Sklepa 1999/468/ES.

4. POSLEDICE ZA PRORAČUN

Predlog ne vpliva na proračun Skupnosti.

5. DODATNI PODATKI

- **Evropski gospodarski prostor**

Predlagani akt se nanaša na zadevo EGP, zato ga je treba razširiti na Evropski gospodarski prostor.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o označevanju pnevmatik glede na izkoristek goriva in druge bistvene parametre

Besedilo velja za EGP

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, zlasti člena 95 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije¹⁹,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora²⁰,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²¹,

ob upoštevanju postopka, določenega v členu 251 Pogodbe²²,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Kot je poudarjeno v sporočilu Komisije o okolju prijaznejšem prometu²³, je trajnostna mobilnost zaradi podnebnih sprememb in potrebe po spodbujanju evropske konkurenčnosti glavni izziv, s katerimi se srečuje Skupnost.
- (2) V sporočilu Komisije z naslovom Akcijski načrt Komisije za energetske učinkovitost: uresničitev možnosti²⁴ je poudarjeno, da je skupno porabo energije z vrsto usmerjenih ukrepov, vključno z označevanjem pnevmatik, do leta 2020 mogoče zmanjšati za 20 %.
- (3) Pnevmatike zlasti zaradi svojega kotalnega upora predstavljajo 20 % do 30 % goriva, ki ga porabijo vozila. Manjši kotalni upor pnevmatik bi zato bistveno prispeval k energetske učinkovitosti cestnega prometa in s tem k zmanjšanju emisij.
- (4) Za pnevmatike je značilna vrsta medsebojno odvisnih parametrov. Izboljšanje enega parametra, npr. kotalnega upora, ima lahko neželene učinke na druge parametre, npr. na oprijem na mokri podlagi, medtem ko ima lahko optimizacija oprijema na mokri

¹⁹ UL C ..., str. ...

²⁰ UL C ..., str. ...

²¹ UL C ..., str. ...

²² UL C ..., str. ...

²³ COM(2008) 433.

²⁴ COM(2006) 545.

podlagi neželene učinke na zunanji kotalni hrup. Proizvajalce pnevmatik je treba spodbuditi, da optimizirajo vse parametre.

- (5) Pnevmatike z velikim izkoristkom goriva so stroškovno učinkovite, ker prihranki energije več kot povrnejo zvišano nabavno ceno pnevmatik, nastalo zaradi višjih proizvodnih stroškov.
- (6) [Uredba (ES) št. .../... o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil]²⁵ določa minimalne zahteve za kotalni upor pnevmatik. Zaradi tehnološkega razvoja je izgube energije, ki nastanejo zaradi kotalnega upora pnevmatik, mogoče še bistveno bolj zmanjšati, kot to določajo minimalne zahteve. Da bi zmanjšali vpliv, ki ga ima cestni promet na okolje, je primerno določiti določbe, ki bodo končnim uporabnikom zagotavljale usklajene podatke o tem parametru in jih tako spodbujale, da kupujejo pnevmatike z velikim izkoristkom goriva.
- (7) Prometni hrup bremeni okolje in škoduje zdravju. [Uredba (ES) št. .../... o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil] določa minimalne zahteve za zunanji kotalni hrup pnevmatik. Zaradi tehnološkega razvoja je izgube energije, ki nastanejo zaradi zunanjega kotalnega hrupa, mogoče še bistveno bolj zmanjšati, kot to določajo minimalne zahteve. Da bi zmanjšali vpliv, ki ga ima cestni promet na okolje, je primerno določiti določbe, ki bodo končnim uporabnikom zagotavljale usklajene podatke o tem parametru in jih tako spodbujale, da pogosteje kupujejo pnevmatike z majhnim zunanjim kotalnim hrupom.
- (8) Z zagotavljanjem usklajenih podatkov o zunanjem kotalnem hrupu pnevmatike bi se poenostavilo izvajanje ukrepov za zmanjšanje hrupa v prometu in v skladu z Direktivo 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa prispevalo k večji ozaveščenosti o tem, kakšen učinek imajo pnevmatike na hrup v prometu²⁶.
- (9) [Uredba (ES) št. .../... o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil] določa minimalne zahteve za oprijem pnevmatik na mokri podlagi. Zaradi tehnološkega razvoja je izgube energije, ki nastanejo zaradi oprijema na mokri podlagi, mogoče še bistveno bolj zmanjšati, kot to določajo minimalne zahteve, s tem pa tudi zavorne razdalje na mokri podlagi. Da bi izboljšali varnost v cestnem prometu, je primerno določiti določbe, ki bodo končnim uporabnikom zagotavljale usklajene podatke o tem parametru in jih tako spodbujale, da pogosteje kupujejo pnevmatike z dobrim oprijemom na mokri podlagi.
- (10) Na varnost v cestnem prometu vplivajo tudi drugi parametri pnevmatik, npr. splavanje ali obnašanje v ovinkih. Vendar v tej fazi usklajene testne metode za te parametre še niso na voljo. Zato je primerno predvideti možnost, da se pozneje in po potrebi določijo določbe, ki bi veljale za usklajene podatke o tem parametrih pnevmatik za končne uporabnike.
- (11) Zagotavljanje podatkov o parametrih pnevmatik v obliki standardne oznake bo verjetno vplivalo na končne uporabnike, da bodo kupovali varnejše, bolj tihe pnevmatike in pnevmatike z velikim izkoristkom goriva. To pa bo verjetno vplivalo na

²⁵ Predlog COM(2008) 316, v postopku sprejemanja, UL C ..., str. .

²⁶ UL L 189, 18.7.2002, str. 12.

proizvajalce pnevmatik, da bodo navedene parametre pnevmatik optimizirali, kar bo omogočilo bolj trajnostno potrošnjo in proizvodnjo.

- (12) Različna pravila za označevanje pnevmatik v državah članicah bi ovirala trgovino znotraj Skupnosti in povečala upravno breme ter stroške testiranja za proizvajalce pnevmatik.
- (13) Nadomestne pnevmatike predstavljajo 78 % trga pnevmatik. Zato je končnega uporabnika upravičeno obvestiti o parametrih nadomestnih pnevmatik ter pnevmatik, ki se namestijo na nova vozila.
- (14) Brez sistema označevanja in usklajenega testiranja potrošniki, vključno z upravljalci voznih parkov in prevoznimi podjetji, le težko primerjajo parametre pnevmatik različnih trgovskih znamk, zato potrebujejo natančnejše podatke o izkoristku goriva in ostalih parametrih. Zato je primerno v področje uporabe direktive vključiti tudi pnevmatike C1, C2 in C3.
- (15) Energetsko označevanje, ki se uporablja za gospodinjske aparate v skladu z Direktivo 1992/75/ES o navajanju porabe energije in drugih virov gospodinjskih aparatov s pomočjo nalepk in standardiziranih podatkov o izdelku²⁷, pri katerem so proizvodi razvrščeni v razrede od „A do G“, potrošniki dobro poznajo in je uspešno spodbujalo učinkovitejše aparate. Isto zasnovo je treba uporabljati tudi pri označevanju izkoristka goriva pri pnevmatikah.
- (16) Oznaka, ki bi bila dobro vidna na prodajnih mestih in v tehničnem promocijskem gradivu, bi morala zagotoviti, da bi distributerji in morebitni končni uporabniki prejeli usklajene podatke o izkoristku goriva, oprijemu na mokri podlagi in zunanjem kotalnem hrupu.
- (17) Nekateri končni uporabniki izberejo pnevmatike, preden prispejo na prodajno mesto, ali pa jih kupijo po pošti. Da bi zagotovili, da bi bili tudi ti končni uporabniki pri nakupu dobro obveščeni s pomočjo usklajenih podatkov o izkoristku goriva, oprijemu na mokri podlagi in zunanjem kotalnem upor, bi morale biti nalepke vidne na vsakem tehničnem promocijskem gradivu, tudi če je tak material objavljen na internetu.
- (18) Podatke bi bilo treba zagotoviti v skladu z usklajenimi testnimi metodami, določenimi v [Uredbi (ES) št. .../... o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil], da bi končni uporabniki lahko primerjali različne pnevmatike in da bi omejili stroške testiranja za proizvajalce.
- (19) Kadar države članice spodbujajo pnevmatike z velikim izkoristkom goriva, je treba določiti najnižje razrede glede na izkoristek goriva, da bi preprečili razdrobljenost notranjega trga. Takšno spodbujanje bi lahko pomenilo državno pomoč. Ta direktiva ne posega v odločitve, sprejete med postopki o državni pomoči, ki jih je v zvezi s tem mogoče sprožiti na podlagi členov 87 in 88 Pogodbe.
- (20) Doseganje skladnosti z določbami o označevanju s strani proizvajalcev, dobaviteljev in distributerjev je bistveno za doseganje ciljev teh določb. Države članice bi zato

²⁷ UL L 297, 13.10.1992, str. 16.

morale spremljati doseganje te skladnosti z nadzorovanjem trga in rednimi naknadnimi nadzori.

- (21) Ukrepe, potrebne za izvajanje te direktive, je treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/368/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil²⁸.
- (22) Zlasti bi se Komisiji morala dodeliti pristojnost, da uvede zahteve za razvrščanje pnevmatik razredov C2 in C3 glede na oprijem na mokri podlagi, da poleg izkoristka goriva, oprijema na mokri podlagi in zunanega kotalnega upora uvede zahteve za druge bistvene parametre pnevmatik in da prilagodi priloge tehničnemu napredku. Ker so navedeni ukrepi splošni ukrepi in so namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te direktive, tako da jih dopolnjujejo, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1 **Področje uporabe in vsebina**

Namen te direktive je povečati izkoristek goriva v cestnem prometu s spodbujanjem pnevmatik z velikim izkoristkom goriva.

Ta direktiva določa okvir za zagotavljanje podatkov o parametrih pnevmatik z označevanjem.

Člen 2 **Področje uporabe**

1. Ta direktiva se uporablja za pnevmatike C1, C2 in C3.
2. Z odstopanjem od odstavka 1 se ta uredba ne uporablja za:
 - (a) obnovljene pnevmatike,
 - (b) profesionalne terenske pnevmatike,
 - (c) pnevmatike, zasnovane za namestitev na vozila, ki so bila prvič registrirana pred 1. oktobrom 1990,
 - (d) zasilne rezervne pnevmatike tipa T,
 - (e) pnevmatike s hitrostnim razredom, manjšim od 80 km/h,
 - (f) pnevmatike z nazivnim premerom platišča, ki ne presega 254 mm ali znaša 635 mm ali več,
 - (g) pnevmatike z dodatnimi lastnostmi za boljši oprijem, npr. ježevke.

²⁸ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

Člen 3 *Opredelitev pojmov*

Pojmi, uporabljeni v tej direktivi, imajo naslednji pomen:

- (1) „pnevmatike C1, C2 in C3“ so razredi pnevmatik, opredeljeni v členu 8 [Uredbe (ES) št. .../... o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil]²⁹,
- (2) „zasilna rezervna pnevmatika tipa T“ je zasilna rezervna pnevmatika, zasnovana za uporabo pri višjem tlaku, kot je določen za standardne in ojačane pnevmatike,
- (3) „prodajno mesto“ je kraj, kjer se pnevmatike razstavijo, hranijo ali prodajajo, vključno z razstavnimi prostori, kjer so razstavljene pnevmatike, ki niso nameščene na vozila,
- (4) „tehnično promocijsko gradivo“ je kakršno koli natisnjeno ali elektronsko gradivo, uporabljeno za trženje pnevmatik ali vozil, namenjenih končnim uporabnikom ali distributerjem, v katerem so opisani posebni parametri pnevmatike, vključno s tehničnimi navodili za uporabo, brošurami, internetnim oglaševanjem, zgibankami in katalogi,
- (5) „tehnična dokumentacija“ so podatki o pnevmatikah, vključno s podatki o proizvajalcu in blagovni znamki pnevmatike, opis tipa pnevmatike ali skupine pnevmatik, določenih za dodeljevanje razreda glede na izkoristek goriva, razreda glede na oprijem na mokri podlagi in izmerjene vrednosti zunanega kotalnega hrupa, ter poročila o testiranju in natančnost testiranja,
- (6) „proizvajalec“ je vsaka fizična ali pravna oseba, ki izdeluje proizvod ali za katero se tak proizvod snuje ali izdeluje in ki trži ta proizvod pod njegovim imenom ali blagovno znamko,
- (7) „uvoznik“ je vsaka fizična ali pravna oseba s sedežem v Skupnosti, ki da proizvod iz tretje države na trg Skupnosti,
- (8) „dobavitelj“ je proizvajalec ali njegov pooblaščen predstavnik v Skupnosti ali uvoznik,
- (9) „distributer“ je vsaka fizična ali pravna oseba v dobavni verigi, razen proizvajalca ali uvoznika, ki na trgu ponuja pnevmatiko,
- (10) „dostopnost na trgu“ je vsaka dobava proizvoda za distribucijo ali uporabo na trgu Skupnosti v okviru gospodarske dejavnosti, za katero je ali ni treba plačati,
- (11) „končni uporabnik“ je potrošnik, vključno z upravljalcem voznega parka ali prevozno podjetje, ki kupuje ali naj bi kupilo pnevmatike,

²⁹ [Opomba: Pri trenutni klasifikaciji pnevmatik iz predloga uredbe (COM(2008) 316) so izključena lahka gospodarska vozila (N1). Na ravni Sveta obstaja soglasje, da se opredelitev, predlagano v členu 8 COM(2008) 316, spremeni in vanjo vključi pnevmatike N1; soglasje bo doseženo najpozneje oktobra pred sprejetjem tega predloga direktive o označevanju pnevmatik. Ta opomba je zgolj informativne narave, zato jo je treba ob sprejetju črtati].

- (12) „bistveni parameter“ je parameter pnevmatike, npr. kotalni upor, oprijem na mokri podlagi ali zunanji kotalni hrup, ki ima med uporabo večji vpliv na okolje, varnost v cestnem prometu ali zdravje.

Člen 4 ***Odgovornosti dobaviteljev pnevmatik***

Države članice zagotovijo, da dobavitelji pnevmatik izpolnjujejo naslednje določbe:

- (1) Dobavitelji zagotovijo, da imajo pnevmatike C1 in C2, ki jih dobavljajo distributerjem ali končnim uporabnikom, na platišču nalepko, na kateri je oznaka, ki označuje razred glede na izkoristek goriva v skladu z delom A Priloge I in izmerjeno vrednost zunanjega kotalnega hrupa v skladu z delom C Priloge I; na oznakah za pnevmatike C1 se navede tudi razred glede na oprijem na mokri podlagi v skladu z delom B Priloge I.
- (2) Format nalepke iz odstavka 1 je predpisan v Prilogi II.
- (3) Dobavitelji v tehničnem promocijskem gradivu navedejo razred glede na izkoristek goriva, razred glede na oprijem na mokri podlagi in izmerjeno vrednost zunanjega kotalnega hrupa v skladu s Prilogo I v vrstnem redu v skladu s Prilogo III.
- (4) Dobavitelji zagotovijo na zahtevo organom držav članic tehnično dokumentacijo pet let po dostopnosti zadnje pnevmatike določenega tipa na trgu. Tehnična dokumentacija je dovolj natančna, da lahko organi preverijo natančnost podatkov, navedenih na oznaki o izkoristku goriva, oprijemu na mokri podlagi in zunanjem kotalnem hrupu.

Člen 5 ***Odgovornosti distributerjev pnevmatik***

Države članice zagotovijo, da distributerji pnevmatik izpolnjujejo naslednje določbe:

- (1) Distributerji zagotovijo, da imajo pnevmatike na prodajnih mestih na vidnih mestih nalepke, s katerimi so jih opremili dobavitelji v skladu s členom 4(1).
- (2) Kadar pnevmatike, namenjene za prodajo, končnim uporabnikom niso vidne, jim distributerji zagotovijo podatke o razredu teh pnevmatik glede na izkoristek goriva, razredu glede na oprijem na mokri podlagi in izmerjeni vrednosti zunanjega kotalnega hrupa.
- (3) Pri pnevmatikah C1 in C2 distributerji na računih, ki jih izstavijo končnim uporabnikom ob nakupu pnevmatik, navedejo razred glede na izkoristek goriva in izmerjeno vrednost zunanjega kotalnega hrupa. Pri pnevmatikah C1 navedejo tudi razred glede na oprijem na mokri podlagi.

Člen 6

Odgovornost dobaviteljev in distributerjev vozil

Države članice zagotovijo, da dobavitelji in distributerji vozil izpolnjujejo naslednje določbe:

- (1) Dobavitelji in distributerji vozil zagotovijo, da tehnično promocijsko gradivo vsebuje podatke o pnevmatikah, nameščenih na vozilih. Podatki vsebujejo razred glede na izkoristek goriva v skladu z delom A Priloge I, izmerjeno vrednost zunanjskega kotalnega hrupa v skladu z delom C Priloge I, pri pnevmatikah C1 pa tudi razred glede na oprijem na mokri podlagi v skladu z delom B Priloge I.
- (2) Kadar se lahko na novo vozilo namestijo različni tipi pnevmatik in končni uporabniki ne morejo izbirati med njimi, vsebuje tehnično promocijsko gradivo najnižji razred teh tipov pnevmatik glede na izkoristek goriva in oprijem na mokri podlagi ter najvišjo izmerjeno vrednost zunanjskega kotalnega hrupa v vrstnem redu v skladu s Prilogo III.
- (3) Kadar lahko končni uporabniki izbirajo med različnimi tipi pnevmatik, ki se namestijo na novo vozilo, dobavitelji vozil v tehničnem promocijskem gradivu navedejo najnižji razred teh tipov pnevmatik glede na izkoristek goriva in oprijem na mokri podlagi ter najvišjo izmerjeno vrednost zunanjskega kotalnega hrupa v vrstnem redu v skladu s Prilogo III.
- (4) Kadar lahko končni uporabniki izbirajo med različni tipi pnevmatik, ki se namestijo na novo vozilo, distributerji vozil v tehničnem promocijskem gradivu navedejo najnižji razred teh tipov pnevmatik glede na izkoristek goriva in oprijem na mokri podlagi ter najvišjo izmerjeno vrednost zunanjskega kotalnega hrupa v vrstnem redu v skladu s Prilogo III.

Člen 7

Usklajene testne metode

Podatki, ki jih je treba zagotoviti o razredu glede na izkoristek goriva, izmerjeni vrednosti zunanjskega kotalnega hrupa in razredu glede na oprijem na mokri podlagi v skladu s členi 4, 5 in 6, se pridobijo z uporabo usklajenih testnih metod v skladu s Prilogo 1.

Člen 8

Postopek preverjanja

Države članice ocenijo skladnost navedenih razredov glede na izkoristek goriva in oprijem na mokri podlagi v smislu delov A in B Priloge I in navedene izmerjene vrednosti zunanjskega kotalnega hrupa v smislu dela C Priloge I na podlagi postopka iz Priloge IV.

Člen 9

Notranji trg

1. Kadar so določbe te direktive izpolnjene, države članice na podlagi podatkov o proizvodih, zajetih v tej direktivi, ne prepovejo ali omejijo dostopnosti pnevmatik na trgu.

2. Države članice predvidevajo, da oznake in podatki o proizvodu ustrezajo določbam iz te direktive, dokler ne morejo dokazati nasprotnega. Da bi lahko ocenili natančnost navedenih vrednosti, lahko od dobaviteljev zahtevajo tehnično dokumentacijo.

Člen 10 ***Spodbude***

Države članice ne spodbujajo pnevmatik, ki ne dosegajo razreda C glede na izkoristek goriva v smislu dela A Priloge I.

Člen 11 ***Spreminjanje in prilagajanje tehničnemu napredku***

Naslednji ukrepi, namenjeni spreminjanju nebistvenih elementov te direktive, med drugim tako, da jih dopolnjujejo, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 13(2):

- (1) uvedba zahtev za razvrščanje pnevmatik C2 in C3 glede na oprijem na mokri podlagi pod pogojem, da so na voljo ustrezne usklajene testne metode,
- (2) uvedba zahtev za druge bistvene parametre, kolikor ti vplivajo na okolje, zdravje ali varnost, pod pogojem, da so na voljo ustrezne usklajene testne metode in da so takšne zahteve stroškovno učinkovite,
- (3) prilagoditev prilog I do IV tehničnemu napredku.

Člen 12 ***Sankcije***

Države članice določijo pravila za sankcije, ki se uporabljajo pri kršitvah nacionalnih določb, sprejetih na podlagi te direktive, in sprejmejo vse ukrepe, potrebne za njihovo izvajanje. Predpisane sankcije morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice Komisijo uradno obvestijo o navedenih določbah najpozneje osemnajst mesecev po začetku veljavnosti te direktive in brez odlašanja tudi o vseh poznejših spremenjenih navedenih določbah.

Člen 13 ***Odbor***

1. Komisiji pomaga odbor.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljajo členi 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Člen 14 ***Pregled***

Najpozneje pet let po začetku uporabe te direktive Komisija oceni, ali je treba pregledati energetska učinkovitost in razrede glede na oprijem na mokri podlagi iz Priloge I.

Člen 15
Prenos

1. Države članice najpozneje do 1. novembra 2011 sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo. Komisiji nemudoma sporočijo besedilo navedenih predpisov in korelacijsko tabelo med navedenimi predpisi in to direktivo.

Navedene določbe se uporabljajo od 1. novembra 2012.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklicevanje nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, ki jih sprejmejo na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 16

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 17

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik

Priloga I
Parametri za razvrščanje pnevmatik

Del A: razredi glede na izkoristek goriva

Razrede glede na izkoristek goriva je treba določiti na podlagi koeficienta kotalnega upora (KKU) v skladu z lestvico oznak A do G, ki je določena v nadaljevanju, in izmeriti v skladu z [Uredbo UNECE..., referenca UL se doda, preden zakonodajni organi dokončno sprejmejo direktivo].

Če je tip pnevmatike homologiziran za več kot en razred pnevmatik (npr. C1 in C2), se za opredelitev izkoristka goriva pri tem tipu pnevmatike uporabi lestvica, ki se uporablja za najvišji razred pnevmatik (npr. C2 in ne C1).

Razred C1		Razred C2		Razred C3	
KKU v kg/t	Razred energetske učinkovitosti	KKU v kg/t	Razred energetske učinkovitosti	KKU v kg/t	Razred energetske učinkovitosti
$KKU \leq 6,5$	A	$KKU \leq 5,5$	A	$KKU \leq 4,0$	A
$6,6 \leq KKU \leq 7,7$	B	$5,6 \leq KKU \leq 6,7$	B	$4,1 \leq KKU \leq 5,0$	B
$7,8 \leq KKU \leq 9,0$	C	$6,8 \leq KKU \leq 8,0$	C	$5,1 \leq KKU \leq 6,0$	C
–	D	–	D	$6,1 \leq KKU \leq 7,0$	D
$9,1 \leq KKU \leq 10,5$	E	$8,1 \leq KKU \leq 9,2$	E	$7,1 \leq KKU \leq 8,0$	E
$10,6 \leq KKU \leq 12,0$	F	$9,3 \leq KKU \leq 10,5$	F	$KKU \geq 8,1$	F
$KKU \geq 12,1$	G	$KKU \geq 10,6$	G	–	G

Del B: razredi glede na oprijem na mokri podlagi

Razrede pnevmatik C1 glede na oprijem na mokri podlagi je treba določiti na podlagi indeksa oprijema na mokri podlagi (G) v skladu z lestvico oznak A do G, ki je določena v nadaljevanju, in izmeriti v skladu z Uredbo UNECE 117 o enotnih predpisih o homologaciji pnevmatik v zvezi z emisijami hrupa pnevmatik pri kotaljenju in z oprijemljivostjo na mokrih površinah³⁰.

G	Razredi glede na oprijem na mokri podlagi
$155 \leq G$	A
$140 \leq G \leq 154$	B
$125 \leq G \leq 139$	C
–	D
$110 \leq G \leq 124$	E
$G \leq 109$	F
–	G

Del C: zunanji kotalni hrup

Izmerjena vrednost zunanjega kotalnega hrupa se izrazi v decibelih in izmeri v skladu z Uredbo UNECE 117 o enotnih predpisih o homologaciji pnevmatik v zvezi z emisijami hrupa pnevmatik pri kotaljenju in z oprijemljivostjo na mokrih površinah.

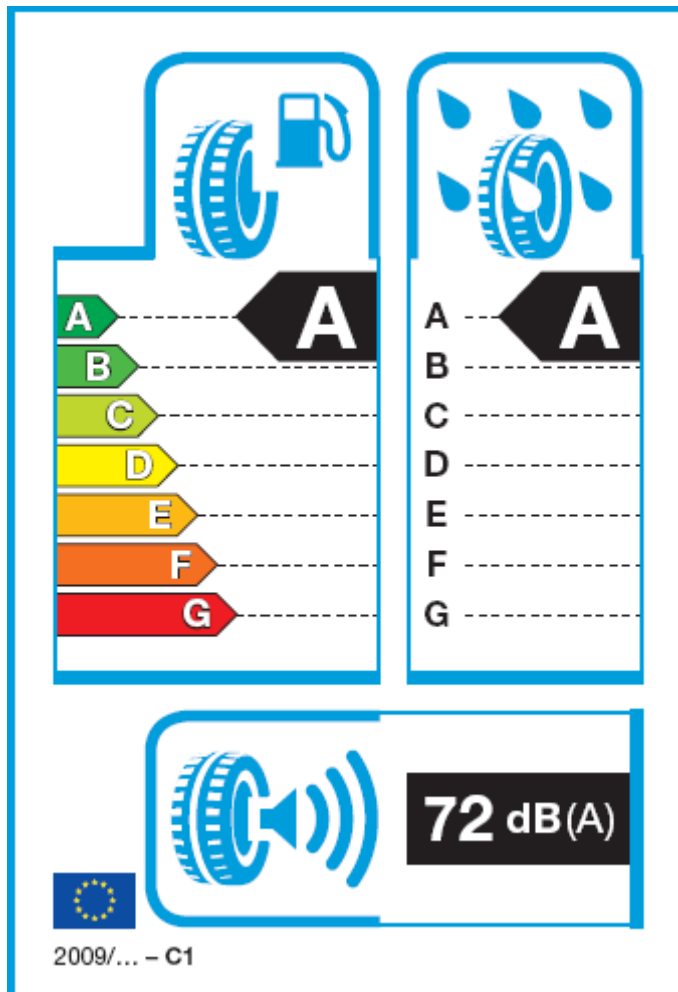
³⁰ UL L 231, 29.8.2008, str. 19.

Priloga II: Zasnova nalepke

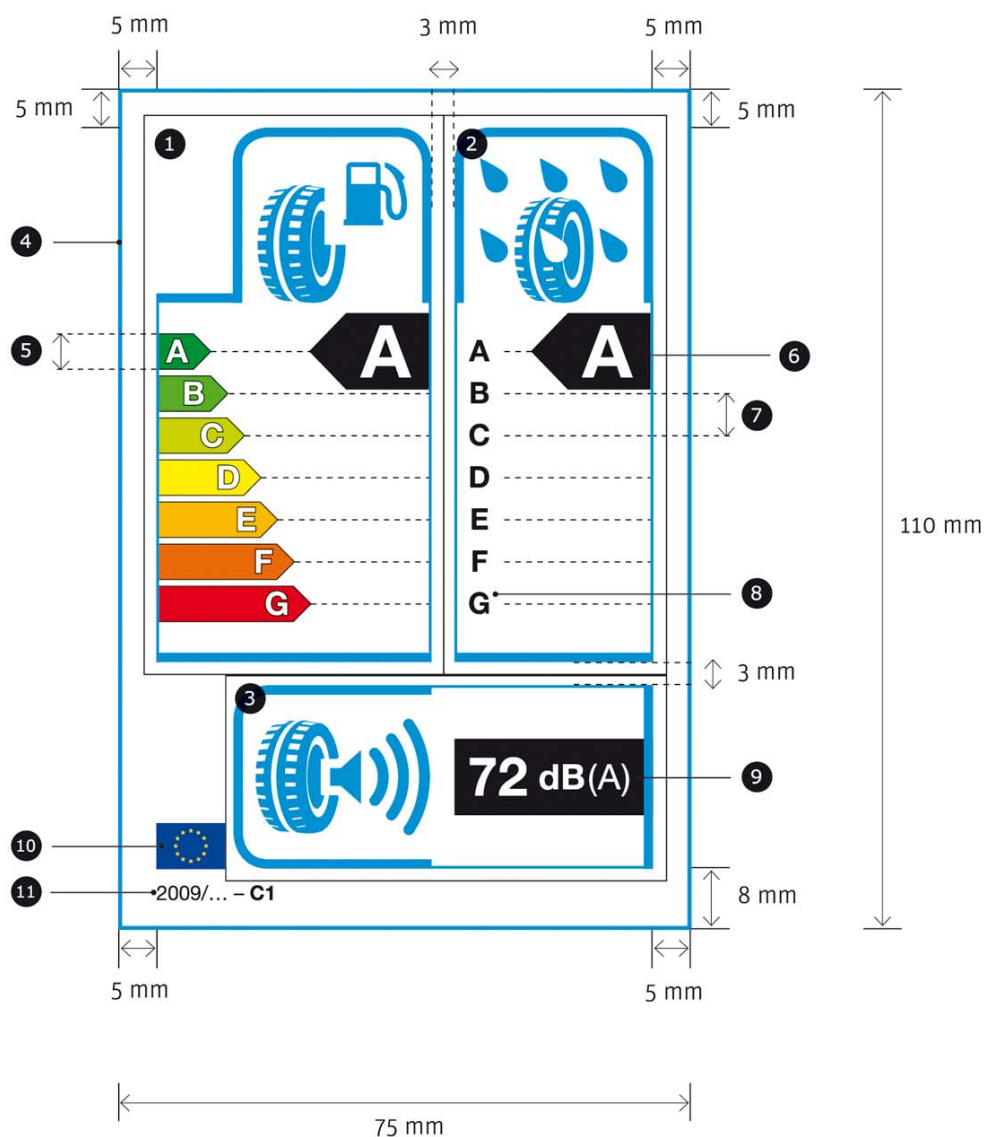
Nalepka iz členov 4(1) in 5(1) je sestavljena iz dveh delov: (1) oznake, natisnjene v spodaj opisanem formatu, in (2) polja, kjer so navedeni ime dobavitelja in linija pnevmatike, dimenzije pnevmatike, indeks nosilnosti, hitrostni razred in ostali tehnični podatki (v nadaljnjem besedilu: polje za trgovsko znamko).

1. Zasnova nalepke

1.1 Oznaka, natisnjena na nalepki v skladu s členoma 4(1) in 5(1), mora ustrezati spodnji sliki.



1.2 Specifikacije na oznaki:



1.3 Oznaka mora biti najmanj 75 mm široka in 110 mm visoka. Če je format natisnjene oznake večji, mora razmerje kljub temu ustrezati zgornjim specifikacijam.

1.4 Oznaka mora izpolnjevati naslednje zahteve:

a) barve so CMYK – cianova, škrlatna, rumena in črna – in se navedejo kot v naslednjem primeru: 00-70-X-00: 0 % cianova, 70 % škrlatna, 100 % rumena, 0 % črna;

b) Spodnje številke se nanašajo na legendo iz oddelka 1.2;

❶ *Izkoristek goriva*

Piktogram, kot sledi: širina: 19,5 mm, višina: 18,5 mm – črta okvira piktograma: 3,5 pt, širina: 26 mm, višina: 23 mm – črta okvira piktograma: 1 pt – črta konca okvira: 3,5 pt, širina: 36 mm – barva: X-10-00-05;

- ② *Oprijem na mokri podlagi*
Piktogram, kot sledi: širina: 19 mm, višina: 19 mm – črta okvira piktograma: 3,5 pt, širina: 26 mm, višina: 23 mm – črta okvira piktograma: 1 pt – črta konca okvira: 3,5 pt, širina: 26 mm – barva: X-10-00-05;
- ③ *Zunanji kotalni hrup*
Piktogram, kot sledi: širina: 23 mm, višina: 15 mm – črta okvira piktograma: 3,5 pt, širina: 26 mm, višina: 24 mm – črta okvira piktograma: 1 pt – črta konca okvira: 3,5 pt, višina: 24 mm – barva: X-10-00-05;
- ④ *Rob oznake*: črta: 1,5 pt – barva: X-10-00-05;
- ⑤ *Lestvica A–G*
- *puščice*: višina: 4,75 mm, presledek: 0,75 mm, črna črta: 0,5 pt – barve:
 - 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;
 - G: 00-X-X-00.
 - *besedilo*: Helvetica Bold 12 pt, 100 % bela, črna obroba: 0,5 pt;
- ⑥ *Razvrščanje*
- *puščica*: širina: 16 mm, višina: 10 mm, 100 % črna;
 - *besedilo*: Helvetica Bold 27 pt, 100 % bela;
- ⑦ *Vrstice na lestvici*: črta: 0,5 pt, razmik med črtkanimi črtami: 5,5 mm, 100 % črna;
- ⑧ *Besedilo na lestvici*: Helvetica Bold 11 pt, 100 % črna;
- ⑨ *Vrednosti hrupa*
- *okvir*: širina: 25 mm, višina: 10 mm, 100 % črna;
 - *besedilo*: Helvetica Bold 20 pt, 100 % bela;
 - *besedilo enote*: Helvetica Bold Regular za '(A)' 13 pt, 100 % bela;
- ⑩ *Logo EU*: width: 9 mm, height: 6 mm;
- ⑪ *Sklic na direktivo*: Helvetica Regular 7,5 pt, 100 % črna;

Navedba razreda pnevmatike: Helvetica Bold 4.129,50 cm³, 100 % črna;

c) Ozadje mora biti belo.

1.5 Na oznaki je treba navesti razred pnevmatike (C1, C2 ali C3) v formatu, predpisanem na sliki iz oddelka 1.2.

2. Polje za trgovsko znamko

2.1 Dobavitelji morajo na nalepki poleg oznake navesti svoje ime, linijo pnevmatike, dimenzije pnevmatike, indeks nosilnosti, hitrostni razred in ostale tehnične podatke, pri čemer so barva, format in oblika poljubni, pod pogojem, da razmerje med poljem za trgovsko znamko in velikostjo oznake ni večje od 4:5 in da sporočilo, objavljeno skupaj z oznako, ne vpliva na sporočilo na oznaki.

Priloga III
Podatki, navedeni v tehničnem promocijskem gradivu

1. Podatki o pnevmatiki se navedejo v naslednjem vrstnem redu:
 - (i) razred glede na izkoristek goriva (črke A do G),
 - (ii) razred glede na oprijem na mokri podlagi (črke A do G),
 - (iii) izmerjena vrednost zunanjšega kotalnega upora (dB).

2. Ti podatki morajo izpolnjevati naslednje zahteve:
 - (i) morajo biti lahko berljivi,
 - (ii) morajo biti lahko razumljivi,
 - (iii) če je določen tip pnevmatike glede na dimenzije in ostale parametre mogoče različno uvrstiti, se navede razpon med najmanj in najbolj zmogljivo pnevmatiko.

3. Dobavitelji morajo na svojih spletnih straneh objaviti tudi:
 - (i) razlago piktograma, natisnjenega na oznaki,
 - (ii) opozorilo, da so dejanski prihranki goriva in varnost v cestnem prometu v veliki meri odvisni od obnašanja voznikov, zlasti:
 - ekološka vožnja lahko bistveno zmanjša porabo goriva,
 - za doseg boljšega oprijema na mokri podlagi in izkoristka goriva je treba redno preverjati tlak v pnevmatikah,
 - vedno je treba upoštevati varnostno razdaljo.

Priloga IV: Postopek preverjanja

Resničnost navedenih razredov glede na izkoristek goriva in oprijem na mokri podlagi ter navedenih izmerjenih vrednosti zunanjšega kotalnega hrupa se oceni pri vsakem tipu pnevmatike ali vsaki skupini pnevmatik, ki jo določi dobavitelj, po naslednjem postopku:

- (1) Najprej se testira ena pnevmatika. Če izmerjena vrednost ustreza navedenemu razredu ali izmerjeni vrednosti zunanjšega kotalnega hrupa, je test uspešen.
- (2) Če izmerjena vrednost ne ustreza navedenemu razredu ali izmerjeni vrednosti zunanjšega kotalnega hrupa, se testirajo še tri pnevmatike. Resničnost navedenih podatkov se oceni s pomočjo povprečne vrednosti, izmerjene pri štirih pnevmatikah.