



**RADA
EVROPSKÉ UNIE**

**Brusel 19. listopadu 2008 (28.11)
(OR. fr)**

15920/08

**Interinstitucionální spis:
2008/0221 (COD)**

**ENER 395
ENV 848
TRANS 409
CONSUM 187
CODEC 1588**

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Evropská komise
Datum přijetí:	17. listopadu 2008
Předmět:	Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry

Delegace nalezou v příloze návrh Komise podaný s průvodním dopisem Jordiho AYETA PUIGARNAUA, ředitele, pro Javiera SOLANU, generálního tajemníka, vysokého představitele.

Příloha: KOM(2008) 779 v konečném znění



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 13.11.2008
KOM(2008) 779 v konečném znění

2008/0221 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry

(předložená Komisí)

{SEK(2008) 2860}

{SEK(2008) 2861}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Vzhledem k tomu, že až 23 % celkových emisí CO₂ připadá na silniční dopravu¹, je důležitým úkolem EU snížit energetickou náročnost vozidel a emise z nich.

V akčním plánu pro energetickou účinnost² a ve sdělení o dopravě šetrnější k životnímu prostředí³ byl oznámen návrh týkající se označování pneumatik energetickými štítky do roku 2008. Cílem je podpořit transformaci trhu na pneumatiky ovlivňující spotřebu paliva nazývanými také pneumatikami s nízkým valivým odporem.

Návrh na označování pneumatik je v souladu s integrovaným přístupem, který má zajistit, aby byly poskytovány harmonizované informace nejen o palivové účinnosti, ale také o přilnavosti za mokra a vnějším hluku odvalování pneumatik, aby se zákazníci a koneční spotřebitelé mohli rozhodovat na základě obdržených informací. Cílem je působením tržních sil podpořit dynamické zlepšení všech parametrů nad rámec minimálních požadavků stanovených pro schvalování typu pneumatik (postup zajišťující přístup na trh EU).

• Obecné souvislosti

Pneumatiky mohou hrát významnou úlohu při snižování energetické náročnosti dopravy a emisí, neboť ovlivňují 20 až 30 % celkové spotřeby paliva vozidel. Taková část paliva se používá k překonání valivého odporu způsobeného hlavně „hysterezní ztrátou“ (ztráta energie v důsledku zahřátí a deformace kol při odvalování). Nové technologie umožňují snížit valivý odpor, takže tento se v současné době u všech typů pneumatik liší až o 100 %. U osobních automobilů činí například rozdíl ve spotřebě paliva mezi sadami pneumatik s nejhorsími a nejlepšími vlastnostmi co do spotřeby paliva až 10 %.

Studie ukázaly, že pneumatiky s nízkým valivým odporem jsou úspornější: cenové zvýšení u pneumatik s lepší výkonností je kompenzováno úsporami po celou dobu jejich životnosti. Ten, kdo si pořizuje pneumatiky, je proto přímo zainteresován na snížení svých výdajů za palivo a společnost jako celek má zase zájem na snížení emisí v silniční dopravě. Dopad na úrovni EU by mohl být obrovský; externí studie vypracovaná v rámci posouzení dopadu zjistila roční potenciál úspor 0,56 až 1,51 milionu tun ropného ekvivalentu v závislosti na rychlosti transformace trhu. To představuje ekvivalent odstranění 0,5 až 1,3 milionu osobních automobilů ze silnic EU

¹ Evropská agentura pro životní prostředí, Výroční zpráva o emisích skleníkových plynů 1990-2005 a zpráva z roku 2007, s. 88.

² KOM(2006) 545.

³ KOM(2008) 433.

(neboli 3 až 8 % nově zaregistrovaných osobních automobilů).

Zlepšení valivého odporu je a bude i nadále podporováno na trhu s originální výbavou⁴ u výrobců automobilů, kteří jsou motivováni k tomu, aby vybavovali svá vozidla pneumatikami s nízkým valivým odporem, a snížili tak emise vozidel měřené v souladu s právními předpisy o schvalování typu pneumatik. Nařízení týkající se obecné bezpečnosti motorových vozidel⁵ navíc zakáže pneumatiky s nejhoršími hodnotami z hlediska palivové účinnosti zavedením minimálních požadavků, kterými se bude valivý odpor řídit. Úroveň transformace trhu dosažená v důsledku těchto dvou opatření však nebude optimální z důvodu nedostatku informací, které mají k dispozici koneční uživatelé, zejména pokud jde o trh s náhradními díly.

Na trhu s náhradními díly, který tvoří 78 % podílu na trhu⁶, nemají spotřebitelé a podniky přístup k objektivním údajům o valivém odporu pneumatik a nemohou porovnat zvýšené pořizovací náklady s úsporou paliva. Průzkumy trhu také ukázaly, že spotřebitelé by měli o koupi pneumatik ovlivňujících snížení spotřeby paliva zájem.

Vlastnosti pneumatik se navíc vzájemně ovlivňují, takže změna jednoho parametru, např. energetické účinnosti, může mít negativní dopad na jiné parametry, např. na přilnavost za mokra, zatímco optimalizace přilnavosti za mokra může mít opačný dopad na vnější hluk odvalování pneumatik. Pokud jde o přilnavost za mokra a vnější hluk odvalování pneumatik, byl zjištěn potenciál pro zlepšení těchto vlastností nad úroveň minimálních požadavků stanovených právními předpisy pro schvalování typu pneumatik⁷. Je proto obecně v zájmu společnosti spolu s valivým odporem podporovat optimalizaci těchto dvou parametrů.

Systém označování pneumatik na úrovni EU má za cíl reagovat na nedostatečnou transformaci trhu směrem k pneumatikám s nízkým valivým odporem způsobenou nedostatkem informací. Umožnil by spotřebitelům se rozhodovat při koupi na základě objektivních informací, pobídl by výrobce pneumatik ke kvalitativnímu zlepšení svých výrobků a přispěl ke zvýšení informovanosti.

• Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

Návrh na označování pneumatik je součástí integrovaného přístupu ke snižování spotřeby paliva a emisí v silniční dopravě. Svým zaměřením na stranu poptávky doplní právní předpisy upravující schvalování typu pneumatik, jež jsou prostřednictvím minimálních požadavků zaměřeny na stranu nabídky. Minimální požadavky vztahující se na valivý odpor, přilnavost za mokra a vnější hluk odvalování pneumatik, jež by podle harmonogramu v návrhu nařízení týkajícího se obecné bezpečnosti motorových vozidel měly nabýt účinku do října 2012, zaručí standardní úroveň kvality pneumatik, zatímco další zlepšení nad tuto úroveň podpoří systém označování. V kontextu zvýšené hospodářské soutěže na trhu s pneumatikami budou vytvořeny rovné podmínky pro všechny. Výrobci budou moci profitovat z diferenciací výrobku, takže hospodářská

⁴ Pneumatiky montované na nová vozidla představující 22 % podílu trhu.

⁵ Návrh KOM(2008) 316 v procesu přijímání, Úř. věst. C , , s. .

⁶ Pneumatiky montované na vozidla po ojetí původních; u osobních automobilů obvykle po 40 000 km.

⁷ KOM(2008) 316, viz poznámka pod čarou 5.

soutěž bude záviset nejen na cenách, ale také na kvalitě výrobků. Pravděpodobně se také sníží bariéry pro vstup nových účastníků trhu založené na dobré pověsti. Pro průmysl to bude znamenat větší návratnost investic do výzkumu a vývoje, neboť spotřebitelé a koneční uživatelé budou mít přístup k objektivním, spolehlivým a srovnatelným informacím o parametrech pneumatik.

Nástrojem pro poskytnutí srovnatelných informací o parametrech pneumatik budou harmonizované a přesné zkušební metody. Ke snížení administrativní zátěže u výrobců a nákladů na zkoušení budou použity stejné zkušební metody, jako metody definované v právních předpisech upravujících schvalování typu pneumatik.

- **Soulad s ostatními politikami a cíli Unie**

Rozšíření trhu s pneumatikami s nízkým valivým odporem zavedením systému označování pneumatik energetickými štítky přispěje k dosažení cíle snížení spotřeby energie o 20 % do roku 2020 stanoveného v akčním plánu pro energetickou účinnost⁸ a následně schváleného Radou ve složení pro energii, Evropskou radou a Evropským parlamentem⁹.

Návrh je v souladu s přepracovanou strategií Komise na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel¹⁰ a s příspěvkem skupiny na vysoké úrovni CARS 21¹¹. Tato strategie vychází z integrovaného přístupu k dosažení cíle hodnoty emisí 120g/km CO₂ do roku 2012, přičemž 130g/km by mělo být dosaženo pomocí legislativního nástroje týkajícího se emisí z automobilů měřených při schvalování typu pneumatik¹² a dalších 10g/km nebo jejich ekvivalentu pomocí uzavřeného seznamu dalších opatření včetně podpory pneumatik s nízkým valivým odporem. Synergie s přepracovaným návrhem na označování automobilů¹³ také podpoří uznávání systému označování pneumatik.

Podpora transformace trhu na pneumatiky s nízkým valivým odporem je v souladu s Lisabonskou strategií a obnovenou strategií udržitelného rozvoje, neboť jde o podporu investic do výzkumu a vývoje, nastoluje rovné podmínky pro všechny a snižuje uhlíkovou stopu v silniční dopravě, čímž přispívá k dosažení cílů politiky v oblasti udržitelné mobility.

Jedním z hlavních cílů definovaných v lisabonském programu Společenství na období 2008–2010¹⁴ je podpořit „průmyslovou politiku zaměřenou na více udržitelnou výrobu a spotřebu“, což je dále rozpracováno v akčním plánu pro udržitelnou spotřebu a výrobu a udržitelnou průmyslovou politiku¹⁵.

⁸ KOM(2006) 545.

⁹ Zasedání Rady ve složení pro energii dne 23. listopadu 2006, 15210/06; zasedání Evropské rady v Bruselu ve dnech 8. a 9. března 2007, závěry předsednictví, 7224/07; Usnesení Evropského parlamentu ze dne 24. října 2007 o strategii Společenství na snížení emisí CO₂ u osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel (2007/2119 (INI)), bod 32.

¹⁰ KOM(2007) 19.

¹¹ KOM(2007) 22.

¹² KOM(2007) 856.

¹³ Přepracované znění směrnice 1999/94/ES.

¹⁴ KOM(2007) 804.

¹⁵ KOM(2008) 397/3.

Označování pneumatik bude hrát také důležitou roli při plnění cíle „posílit postavení spotřebitelů“ formulovaném ve strategii spotřebitelské politiky EU na období 2007–2013¹⁶, neboť umožní spotřebitelům, aby při nákupu nových pneumatik vybírali na základě objektivních informací.

2. KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Konzultace zúčastněných stran

Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

V průběhu dvoustranných jednání a různých konzultací byly shromažďovány názory zástupců členských států, nevládních organizací, organizací spotřebitelů a podniků, odvětví výroby pneumatik, vedoucích vozových parků, obchodníků s pneumatikami a výrobců automobilů.

- První reakce byly získány z veřejné konzultace GŘ ENTR ke zvýšené bezpečnosti motorových vozidel uskutečněné od srpna do října 2007, která zahrnovala návrh na klasifikaci pneumatik podle palivové účinnosti. Toto opatření bylo nakonec z návrhu GŘ ENTR staženo, aby bylo umožněno provedení hlubší analýzy; zpětná vazba z této konzultace však byla zohledněna.

- Dne 21. dubna 2008 se sešla skupina odborníků se zástupci odvětví výroby pneumatik, která měla objasnit technické záležitosti.

- 26. května 2008 se uskutečnilo pracovní setkání zúčastněných stran. Pracovní dokument obsahující otázky týkající se různých možností politiky projednávaných na semináři, odpovědi zúčastněných stran a zápis ze semináře byly zveřejněny na internetových stránkách Evropa.

Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

Konzultace zúčastněných stran byly velmi užitečné pro definování možností politiky a případnou koncepci systému označování. Všichni respondenti v průběhu celého procesu konzultací zavedení systému označování obecně podpořili, měli však výhrady k některým technickým otázkám:

- První veřejná konzultace zorganizovaná GŘ ENTR ukázala, že na podporu pneumatik s nízkým valivým odporem je při vývoji systému jejich označování potřebné vyvarovat se jakéhokoli zhoršení vlastností pneumatik ovlivňujících bezpečnost. Odvětví výroby pneumatik vyvinulo koncepci „integrovaného přístupu k vlastnostem pneumatik“, podle které se má přihlížet současně ke všem důležitým parametrům. Tento aspekt byl zohledněn při vývoji systému označování, který stanovuje posuzování více kritérií.

- Byl vznesen požadavek navrhnout náročnější třídy klasifikace pneumatik, pokud jde o třídy palivové účinnosti, a použít stejný systém označování, jaký se používá u domácích spotřebičů (třídy „A až G“)¹⁷. Jako následné opatření byl uskutečněn

¹⁶ KOM(2007) 99.

¹⁷ Směrnice 1992/75/ES.

rozsáhlý výzkum v rámci externí studie s cílem přesně stanovit stav techniky, technologický potenciál dalšího vylepšení vlastností pneumatik co do palivové účinnosti a s tím spojených výrobních nákladů. Výsledky byly zohledněny při návrhu tříd palivové účinnosti tak, aby třída A mohla klást dostatečně vysoké nároky na to, aby pozitivně ovlivnila trh s pneumatikami s nízkým valivým odporem, avšak zároveň zajistila, že tyto budou pro konečné uživatele nákladově efektivní; jinými slovy, že úspora paliva vynahradí zvýšené pořizovací náklady.

- Některé zúčastněné strany požadovaly, aby byl do systému označování zahrnut i vnější hluk odvalování pneumatik. Vnější hluk odvalování pneumatik, který původně do rozsahu posouzení dopadů zahrnut nebyl, byl nakonec zohledněn.

- V neposlední řadě se rozvinula široká diskuse o tom, zda mají být do systému označování zahrnuty pneumatiky tříd C2 a C3 (pneumatiky montované na lehká užitková a těžká nákladní vozidla). Autodopravci včetně svého sdružení, Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU), projevíli přání, aby byly tyto třídy pneumatik do systému označování zahrnuty. Jelikož posouzení dopadů ukázalo výrazný potenciál úspory paliva na těchto trzích, bylo rozhodnuto, že budou zařazeny do oblasti působnosti legislativního návrhu.

V období od 28. dubna 2008 do 30. května 2008 proběhla na internetu otevřená konzultace. Komise obdržela 14 odpovědí. Výsledky jsou k nahlédnutí na této internetové adrese:
http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm.

• **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Dotčené vědecké/odborné oblasti

Základem pro posouzení dopadů byla externí studie zadaná Konsorciu pro hodnocení evropských politik (European Policy Evaluation Consortium – EPEC), která byla vypracována v období od prosince 2007 do července 2008.

Použitá metoda

Studie se zaměřila na technické zázemí koncepce systému označování včetně kompromisů mezi jednotlivými parametry pneumatik, struktury trhu a analýzy efektivnosti nákladů.

Zvláštní koncepce tříd pneumatik podle palivové účinnosti a přilnavosti za mokra vychází mimo jiné z následujících faktorů: 1) stavu techniky, 2) výrobních nákladů potřebných k dosažení určité úrovně valivého odporu nebo přilnavosti za mokra, což v porovnání s příslušnou úsporou paliva nebo vyšší bezpečností určí 3) nákladově efektivní úroveň, ke které by mohl trh podle racionálních předpokladů směřovat, 4) přesnosti zkušebních metod, jež mohou ovlivnit rozsah těchto tříd.

Hlavní organizace/odborníci, jež byli konzultováni

Byli konzultováni zástupci členských států, nevládní organizace, sdružení spotřebitelů

a podniků, odvětví výroby pneumatik, obchodníci s pneumatikami a výrobci automobilů.

Shrnutí stanovisek a jejich využití

Nebyla zmíněna existence potenciálně vážných rizik s nevratnými důsledky.

Technické příspěvky a analýza efektivnosti nákladů byly zahrnuty do posouzení dopadů.

Prostředky použité ke zpřístupnění názorů odborníků veřejnosti

Externí studii je možné stáhnout na této internetové adrese:

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

• **Posouzení dopadů**

Při posouzení dopadů byly zváženy následující možnosti politiky pro podporu transformace trhu na pneumatiky s nízkým valivým odporem.

- Možnost 1: Žádné opatření EU. Tato možnost představuje základní scénář včetně přijetí minimálních požadavků týkajících se valivého odporu, jak je navrhuje nařízení týkající se obecné bezpečnosti motorových vozidel a stávající motivování výrobců, aby vybavovali svá vozidla pneumatikami s nízkým valivým odporem, a snížili tak naměřenou úroveň emisí při schvalování typu pneumatik.
- Možnost 2: Systém označování pneumatik osobních automobilů (pneumatiky třídy C1) pouze podle kritéria palivové účinnosti (valivého odporu) s minimálními požadavky na jiné parametry (přilnavost za mokra a vnější hluk odvalování pneumatik).
- Možnost 3: Systém označování pneumatik třídy C1 podle dvou kritérií - účinnosti paliva a přilnavosti za mokra s minimálními požadavky na vnější hluk odvalování pneumatik.
- Možnost 4: Systém označování pneumatik třídy C1 podle více kritérií ve vztahu k účinnosti paliva, přilnavosti za mokra a vnějšímu hluku odvalování pneumatik.
- Možnost 5: Rozšíření systému označování vyvinutého pro pneumatiky třídy C1 (možnosti 2, 3 nebo 4) na pneumatiky tříd C2 a C3.
- Možnost 6: Ekonomické nástroje a zadávání veřejných zakázek.

Porovnání možností politiky ukazuje, že systém označování pneumatik třídy C1 podle více kritérií (možnost 4) bude nejvýhodnější, pokud se rozšíří i na pneumatiky tříd C2 a C3 (možnost 5). Pomalejší rozšíření trhu s pneumatikami s nižší spotřebou paliva by v porovnání s možností 2 (systém označování podle jediného kritéria) bylo kompenzováno vyšší bezpečností, zatímco rozšíření systému označování na pneumatiky tříd C2 a C3 by přineslo podstatně vyšší celkové úspory paliva.

Komise provedla posouzení dopadů uvedené v pracovním programu. Zpráva je přístupná na této internetové adrese:

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

- **Shrnutí navrhovaných opatření**

Návrh se týká vytvoření systému označování pneumatik podle jejich parametrů, tj. palivové účinnosti, přilnavosti za mokra a vnějšího hluku odvalování pneumatik, přičemž zahrnuje pneumatiky třídy C1, C2 a C3 (pneumatiky montované na osobní automobily a lehká užitková a těžká nákladní vozidla). Pomocí klasifikace vlastností pneumatik poskytne spotřebitelům, podnikům a maloobchodníkům harmonizované a srozumitelné informace. Zaručí, že tyto informace budou dostupné konečným uživatelům prostřednictvím různých médií (např. elektronicky, v katalozích, na nálepkách).

- **Právní základ**

Právním základem návrhu je článek 95 Smlouvy.

- **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity se použije do té míry, v jaké návrh nespadá do výlučné pravomoci Společenství.

Cíle návrhu nemohou dostatečným způsobem dosáhnout členské státy z těchto důvodů:

Jak bylo zdůrazněno v souvislosti s provedením směrnice týkající se označování automobilů¹⁸, existence 27 různých systémů označování znamená velkou zátěž pro výrobce, kteří musí své výrobky různě klasifikovat v závislosti na zemi, ve které je prodávají, a pro podporu transformace trhu není efektivní. Rozdíly, které při klasifikaci výrobků existují, matou spotřebitele a snižují jejich schopnost vybírat si na základě objektivních informací. Navíc členské státy, spotřebitelské organizace a odvětví výroby pneumatik vyjádřily harmonizovanému systému označování svou podporu.

Cíle návrhu je možné lépe dosáhnout opatřeními Společenství z těchto důvodů:

Harmonizovaný systém označování sníží administrativní zátěž členských států a odvětví výroby pneumatik. Zabrání roztržitosti vnitřního trhu a poskytne rovné podmínky pro všechny.

Rozsah návrhu je omezen na harmonizaci informací o výrobku; provedení a dozor nad trhem je odpovědností členských států.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z těchto důvodů.

¹⁸ Směrnice 1999/94/ES.

Návrh nepřesahuje rámec nutný k dosažení cílů legislativního návrhu. Z důvodu snížení nákladů vzniklých výrobcům pneumatik se předpokládá stejný postup zkoušek jako pro postup schvalování typu pneumatik. V krajním případě může náklady na testování odhadované na 0,03 EUR na pneumatiku snížit i vlastní prohlášení.

Navrhuje se rovněž vyvinout nálepku, na které by bylo označení ve formátu srozumitelném i bez překladu. Za účelem minimalizace nákladů na logistiku piktogramy zajistí, aby byl systém označování srozumitelný, aniž by výrobci pneumatik či obchodníci museli připojovat příslušnou nálepku ve všech úředních jazycích EU. Doplňující informace v příslušném jazyce vysvětlující označení budou k dispozici na internetu. Snadného porozumění textu nálepky pro spotřebitele bude také docíleno použitím podobného označení, kterým se označuje bílé spotřební zboží podle směrnice o označování energetické účinnosti domácích spotřebičů štítky.

Označování pneumatik by nemělo vést ke zvýšení cen pneumatik. Levnější pneumatiky budou na trhu i nadále nabízeny; jedinou změnou bude, že spotřebitelé dostanou objektivní informace o kvalitě pneumatiky, takže hospodářská soutěž nebude probíhat jen v oblasti cen, ale i vlastností pneumatik.

- **Volba nástrojů**

Navrhované nástroje: směrnice.

Jiná opatření by nebyla přiměřená z těchto důvodů:

Pro zajištění úspěchu systému bude rozhodující dozor nad trhem a soulad se směrnicí. Členské státy by proto měly vyvinout svůj vlastní postup monitorování. Informační kampaň vysvětlující systém označování by se měla více zaměřovat na konečné uživatele a spotřebitele, pokud bude předkládána na vnitrostátní úrovni. Proto se navrhuje přijmout směrnici a provést ji do vnitrostátních předpisů členských států.

Návrh používá tzv. přístup rozdělení na úrovně (*split-level approach*), přičemž základní ustanovení směrnice budou přijata v postupu spolurozhodování, zatímco technické specifikace a úprava v závislosti na technickém pokroku budou přijaty postupem projednávání ve výborech v souladu s regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

4. **ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY**

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Společenství.

5. **DALŠÍ INFORMACE**

- **Evropský hospodářský prostor**

Navržený právní akt se týká záležitostí EHP, a proto by měl být rozšířen na Evropský hospodářský prostor.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry

Text s významem pro EHP

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 95 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise¹⁹,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru²⁰,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²¹,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy²²,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Udržitelná mobilita je důležitým úkolem, před kterým Společenství stojí v souvislosti se změnou klimatu a potřebou podpořit evropskou konkurenceschopnost, jak se zdůrazňuje ve sdělení Komise o dopravě šetrnější k životnímu prostředí²³.
- (2) Ve sdělení Komise „Akční plán pro energetickou účinnost: využití možností“²⁴ byla zdůrazněna možnost do roku 2020 snížit celkovou spotřebu energie o 20 %, a to pomocí celé řady cílených opatření, včetně označování pneumatik.
- (3) Pneumatiky, zejména z důvodu svého valivého odporu, ovlivňují 20 až 30 % spotřeby paliva automobilů. Snížení valivého odporu u pneumatik může proto výrazně přispět k energetické účinnosti silniční dopravy a tím ke snížení emisí.
- (4) Pro pneumatiky je charakteristický určitý počet parametrů, které jsou na sobě vzájemně závislé. Zlepšení jednoho parametru, např. valivého odporu, může mít negativní dopad na jiné parametry, např. přilnavost za mokra, zatímco zlepšení

¹⁹ Úř. věst. C, , s. .

²⁰ Úř. věst. C, , s. .

²¹ Úř. věst. C, , s. .

²² Úř. věst. C, , s. .

²³ KOM(2008) 433

²⁴ (KOM(2006)545).

přilnavosti za mokra může mít za následek zvýšení vnějšího hluku odvalování pneumatik. Výrobci pneumatik by měli být motivováni k tomu, aby optimalizovali všechny parametry.

- (5) Pneumatiky se sníženou spotřebou paliva jsou nákladově efektivní, neboť úspory paliva jsou větší než zvýšení pořizovací ceny pneumatik vyrobených s vyššími výrobními náklady.
- (6) [Nařízení (ES) č. .../... o požadavcích pro schvalování typu pneumatik s ohledem na obecnou bezpečnost]²⁵ stanoví minimální požadavky na valivý odpor pneumatik. Technologický vývoj umožňuje výrazně snížit energetické ztráty způsobené valivým odporem pneumatik nad úroveň těchto minimálních požadavků. Ke snížení ekologického dopadu na silniční dopravu je proto vhodné stanovit pravidla, jež by motivovala konečné uživatele ke koupi pneumatik ovlivňujících spotřebu paliva tím, že jim budou poskytnuty harmonizované informace o tomto parametru.
- (7) Hluk v silničním provozu velmi obtěžuje okolí a škodí zdraví. [Nařízení (ES) č. .../... o požadavcích pro schvalování typu pneumatik s ohledem na obecnou bezpečnost] stanoví minimální požadavky na vnější hluk odvalování pneumatik. Technologický vývoj umožňuje výrazně snížit vnější hluk odvalování pneumatik nad úroveň těchto minimálních požadavků. Ke snížení hluku v silničním provozu je proto vhodné stanovit pravidla, jež by motivovala konečné uživatele ke koupi pneumatik s nižším vnějším hlukem odvalování pneumatik tím, že jim budou poskytnuty harmonizované informace o tomto parametru.
- (8) Poskytnutí harmonizovaných informací o vnějším hluku odvalování pneumatik by rovněž usnadnilo provedení opatření proti hluku v silničním provozu a přispělo ke zvýšení informovanosti o vlivu pneumatik na hluk v silničním provozu v rámci směrnice Evropského parlamentu a rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí²⁶.
- (9) [Nařízení (ES) č. .../... o požadavcích pro schvalování typu pneumatik s ohledem na obecnou bezpečnost] stanoví minimální požadavky na přilnavost pneumatik za mokra. Technologický vývoj umožňuje výrazně zlepšit přilnavost za mokra nad úroveň těchto minimálních požadavků, a zkrátit tak brzdovou dráhu na mokřích površích. Ke zvýšení bezpečnosti na silnicích je proto vhodné stanovit pravidla, jež by motivovala konečné uživatele ke koupi pneumatik s lepší přilnavostí za mokra tím, že jim budou poskytnuty harmonizované informace o tomto parametru.
- (10) Ostatní parametry pneumatik jako aquaplaning nebo chování v zatáčkách mají rovněž vliv na bezpečnost na silnicích. V tomto stádiu však ještě nejsou k dispozici harmonizované zkušební metody pro tyto parametry. Je proto vhodné v pozdějším stádiu a v případě nutnosti mít možnost stanovit pravidla týkající se harmonizovaných informací pro konečné uživatele o těchto parametrech pneumatik.
- (11) Poskytnutí informací o parametrech pneumatik formou standardního označení pravděpodobně ovlivní rozhodnutí konečných uživatelů při koupi ve prospěch bezpečnějších, tišších a úspornějších pneumatik. A to zase bude pravděpodobně

²⁵ Návrh KOM(2008) 316 v procesu přijímání, Úř. věst. C , , s. .

²⁶ Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12.

motivovat výrobce pneumatik k optimalizaci těch parametrů pneumatik, jež by vedly k udržitelnější výrobě a spotřebě.

- (12) Velké množství pravidel týkajících se označování pneumatik napříč členskými státy by vytvořilo bariéry na vnitřním trhu Společenství a zvýšilo by administrativní zátěž a náklady na zkoušení u výrobců pneumatik.
- (13) Prodej náhradních pneumatik představuje 78 % trhu s pneumatikami. Je proto odůvodněné informovat konečné uživatele o parametrech náhradních pneumatik stejně jako pneumatik, které se montují na nová vozidla.
- (14) Potřeba větší informovanosti o vlivu pneumatik na palivovou účinnost a o ostatních parametrech je důležitá u spotřebitelů včetně vedoucích vozových parků a autodopravců, kteří při absenci označení a harmonizovaného režimu zkoušek nemohou snadno porovnávat parametry různých druhů pneumatik. Je proto vhodné do oblasti působnosti směrnice zahrnout pneumatiky třídy C1, C2 a C3.
- (15) Označení energetickým štítkem, který klasifikuje výrobky od A do G a který je používán u domácích spotřebičů podle směrnice 1992/75/ES o uvádění spotřeby energie a jiných zdrojů na energetických štítcích spotřebičů pro domácnost a v normalizovaných informacích o výrobku²⁷, spotřebitelé dobře znají a osvědčilo se při podpoře účinnějších spotřebičů. Stejný návrh by byl použit pro označení palivové účinnosti u pneumatik.
- (16) Označení pneumatik štítkem v místě prodeje a jeho uvedení v technické propagační literatuře by mělo zajistit, aby distributoři i potencionální koneční uživatelé získali harmonizované informace o palivové účinnosti pneumatik, přilnavosti za mokra a vnějším hluku odvalování pneumatik.
- (17) Někteří koneční uživatelé si vybírají pneumatiky ještě před tím, než dorazí na místo jejich prodeje nebo nákupu, a to prostřednictvím zásilkového prodeje. Aby bylo zajištěno, že i tito koneční spotřebitelé si mohou vybrat podle harmonizovaných informací o palivové účinnosti, přilnavosti za mokra a vnějším hluku odvalování pneumatik, měla by být označení zobrazeny ve veškeré technické propagační literatuře včetně případů, kdy je tato literatura dostupná na internetu.
- (18) Informace by měly být poskytovány v souladu s harmonizovanými zkušebními metodami stanovenými v [nařízení (ES) č. .../... o požadavcích pro schvalování typu pneumatik s ohledem na obecnou bezpečnost], aby mohli koneční uživatelé porovnat různé typy pneumatik a aby byly omezeny náklady na zkoušky u výrobců.
- (19) Pokud členské státy poskytnou pobídky ve prospěch pneumatik ovlivňujících spotřebu paliva (dále jen „pneumatiky s nízkým valivým odporem“), je vhodné, aby byl určen minimální počet tříd, a zabránilo se tak roztržštění vnitřního trhu. Takové pobídky by mohly představovat státní podporu. Touto směrnicí není dotčen výsledek žádného budoucího řízení týkajícího se státní podpory, které by se v tomto ohledu mohlo uskutečnit podle článků 87 a 88 Smlouvy.

²⁷ Úř. věst. L 297, 13.10.1992, s. 16.

- (20) K dosažení cílů těchto opatření je důležité dodržování ustanovení o označování ze strany výrobců, dodavatelů a distributorů. Členské státy by proto měly sledovat tento soulad pomocí dozoru nad trhem a pomocí pravidelných následných kontrol.
- (21) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata podle rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi²⁸.
- (22) Komisi by měla být zejména svěřena pravomoc zavést požadavky týkající se klasifikace přilnavosti za mokra u pneumatik tříd C2 a C3, požadavky týkající se jiných důležitých parametrů než je palivová účinnost, přilnavost za mokra a vnější hluk odvalování pneumatik, a upravit přílohy podle technického pokroku. Jelikož tato opatření mají obecnou působnost a jsou vypracována za účelem změny nepodstatných prvků této směrnice její náhradou, musí být přijata podle regulativního postupu s kontrolou uvedeného v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1 ***Cíl a předmět***

Cílem této směrnice je zvýšit palivovou účinnost v silniční dopravě podporou pneumatik s nízkým valivým odporem.

Tato směrnice stanoví rámec pro poskytování informací o parametrech pneumatik pomocí jejich označování.

Článek 2 ***Oblast působnosti***

1. Tato směrnice se použije na pneumatiky tříd C1, C2 a C3.
2. Odchylně od odstavce 1 se tato směrnice nepoužije na:
 - a) protektorované pneumatiky;
 - b) profesionální pneumatiky na terénní vozidla;
 - c) pneumatiky navržené pro namontování pouze na vozidla poprvé zaregistrovaná před 1. říjnem 1990;
 - d) náhradní pneumatiky typu T na dočasné užití;
 - e) pneumatiky spadající do kategorie rychlosti nižší než 80 km/h;
 - f) pneumatiky, jejichž jmenovitý průměr ráfku nepřesahuje 254 mm nebo je roven 635 mm a více;

²⁸ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

- g) pneumatiky vybavené dalšími prostředky ke zlepšení trakčních vlastností např. pneumatiky s hroty.

Článek 3 **Definice**

Pro účely této směrnice:

- 1) „pneumatikami tříd C1, C2 a C3“ se rozumí třídy pneumatik definované v článku 8 [nařízení (ES) č. .../... o požadavcích pro schvalování typu pneumatik s ohledem na obecnou bezpečnost]²⁹;
- 2) „náhradními pneumatikami typu T na dočasné užití“ se rozumí náhradní pneumatiky na dočasné užití navržené pro použití při tlaku v pneumatice vyšším než jaký je stanoven pro standardní a zesílené pneumatiky;
- 3) „místem prodeje“ se rozumí místo, kde jsou pneumatiky vystaveny, skladovány nebo nabízeny k prodeji, včetně předváděcích místností aut, pokud jde o vystavení pneumatik, které nejsou namontovány na vozidlech;
- 4) „technickou propagační literaturou“ se rozumí všechn materiál v tištěné nebo elektronické podobě používaný při uvádění na trh pneumatik nebo vozidel určený pro konečné uživatele nebo distributory, který popisuje specifické parametry pneumatik, včetně technických návodů, brožur, internetových obchodů, letáků a katalogů;
- 5) „technickou dokumentací“ se rozumí informace o pneumatikách včetně výrobce a obchodní značky pneumatiky, popisu typu pneumatiky nebo skupiny pneumatik určených pro prohlášení o třídě palivové účinnosti, třídě přílnavosti za mokra a naměřené hodnotě vnějšího hluku odvalování, zkušebních zpráv a přesnosti měření.
- 6) „výrobcem“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba uvádějící na trh pod svým jménem nebo ochrannou známkou výrobek, který vyrábí, nebo který si nechává navrhnout nebo vyrobit;
- 7) „dovozcem“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba usazená ve Společenství, která uvádí na trh Společenství výrobek ze třetí země;
- 8) „dodavatelem“ se rozumí výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce ve Společenství nebo dovozce;
- 9) „distributorem“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba v dodavatelském řetězci, kromě výrobce či dovozce, která pneumatiky dodává na trh;

²⁹ [Pozn.: Současná klasifikace pneumatik podle návrhu nařízení (KOM(2008)316) opomněla lehká užitková vozidla (N1). Na úrovni Rady existuje dohoda o revizi definice navrhované v článku 8 nařízení (KOM(2008)316) tak, aby zahrnovala pneumatiky N1; dohoda bude dosažena nejpozději v říjnu před přijetím tohoto návrhu směrnice o označování pneumatik – to je jen pro informaci v průběhu legislativního postupu a v okamžiku přijetí musí být vymazáno].

- 10) „dodáním na trh“ se rozumí dodání výrobku k distribuci, spotřebě nebo použití na trhu Společenství v rámci obchodní činnosti, ať už za úplatu nebo bezplatně;
- 11) „konečným uživatelem“ se rozumí spotřebitel včetně vedoucího vozového parku nebo autodopravce, kteří pneumatiky nakupují nebo se očekává, že je koupí;
- 12) „důležitými parametry“ se rozumí parametry pneumatik, např. valivý odpor, přilnavost za mokra, vnější hluk odvalování, které mají při užívání značný dopad na životní prostředí, bezpečnost na silnicích nebo zdraví.

Článek 4 ***Povinnosti dodavatelů pneumatik***

Členské státy zajistí, aby dodavatelé pneumatik dodržovali tato ustanovení:

- 1) dodavatelé zajistí, aby byly pneumatiky třídy C1 a C2 dodávané distributorům nebo konečným uživatelům opatřeny nálepkou na běhounu, které zobrazuje označení třídy palivové účinnosti, jak je stanoveno v příloze I části A a naměřenou hodnotu vnějšího hluku odvalování, jak je stanoveno v příloze I části C; na pneumatikách třídy C1 bude uvedena rovněž třída přilnavosti za mokra, jak je stanoveno v příloze I části B;
- 2) formát nálepky uvedené v odstavci 1 je předepsán v příloze II;
- 3) dodavatelé uvedou třídu palivové účinnosti, třídu přilnavosti za mokra a naměřenou hodnotu vnějšího hluku odvalování v technické propagační literatuře podle přílohy I v pořadí uvedeném v příloze III;
- 4) dodavatelé na požádání zpřístupní technickou dokumentaci orgánům členských států za dobu pěti let od dodání poslední pneumatiky daného typu na trh; technická dokumentace bude dostatečně podrobná, aby orgány mohly ověřit správnost údajů o palivové účinnosti, přilnavosti za mokra a vnějším hluku odvalování, jež jsou na označení uvedeny.

Článek 5 ***Povinnosti distributorů pneumatik***

Členské státy zajistí, aby distributoři pneumatik dodržovali tato ustanovení:

- 1) distributoři zajistí, aby byly pneumatiky v souladu s čl. 4 odst. 1 v místě prodeje na viditelném místě označeny nálepkou, kterou poskytne dodavatel;
- 2) v případech, kdy konečný uživatel pneumatiku nabízenou k prodeji fyzicky nevidí, poskytne mu distributor údaje o třídě palivové účinnosti, třídě přilnavosti za mokra a naměřené hodnotě hluku odvalování u těchto pneumatik;
- 3) u pneumatik tříd C1 a C2 poskytnou distributoři údaje o třídě palivové účinnosti a naměřené hodnotě hluku odvalování na faktuře dodané konečnému uživateli v okamžiku nákupu pneumatik. U pneumatik třídy C1 se uvede i třída přilnavosti za mokra.

Článek 6 ***Povinnosti dodavatelů a distributorů automobilů***

Členské státy zajistí, aby dodavatelé a distributoři automobilů dodržovali tato ustanovení:

- 1) dodavatelé a distributoři automobilů zajistí, aby technická propagační literatura obsahovala informace o pneumatikách, které jsou montovány na nové vozy; tyto informace budou obsahovat třídu palivové účinnosti, jak je stanovena v příloze I části A, naměřenou hodnotu vnějšího hluku odvalování podle přílohy I části C a u pneumatik třídy C1 třídu přilnavosti za mokra, jak je stanovena v příloze I části B;
- 2) mohou-li být na nový automobil namontovány různé typy pneumatik aniž by konečným uživatelům byla nabídnuta možnost výběru, bude nejnižší třída palivové účinnosti, třída přilnavosti za mokra a nejvyšší naměřená hodnota vnějšího hluku odvalování těchto typů pneumatik uvedena v technické propagační literatuře v pořadí stanoveném v příloze III;
- 3) v případě, že je konečným uživatelům nabídnuta možnost výběru mezi různými typy pneumatik, které mají být namontovány na nový automobil, dodavatelé automobilů uvedou třídu palivové účinnosti, třídu přilnavosti za mokra a naměřenou hodnotu vnějšího hluku odvalování těchto typů pneumatik v technické propagační literatuře v pořadí stanoveném v příloze III;
- 4) v případě, že je konečným uživatelům nabídnuta možnost výběru mezi různými typy pneumatik, které mají být namontovány na nový automobil, distributoři automobilů poskytnou před jejich prodejem informace o třídě palivové účinnosti, třídě přilnavosti za mokra a naměřené hodnotě vnějšího hluku odvalování těchto typů pneumatik.

Článek 7 ***Harmonizované zkušební metody***

Informace, které mají být poskytnuty podle článků 4, 5 a 6 o třídě palivové účinnosti pneumatik, naměřené hodnotě vnějšího hluku odvalování a třídě přilnavosti za mokra budou získány použitím harmonizovaných zkušebních metod uvedených v příloze 1.

Článek 8 ***Postup ověřování***

Členské státy posoudí shodu uvedených tříd palivové účinnosti a přilnavosti za mokra ve smyslu přílohy I části A a B a uvedené naměřené hodnoty vnějšího hluku odvalování ve smyslu přílohy I části C podle postupu stanoveného v příloze IV.

Článek 9 ***Vnitřní trh***

1. Jsou-li ustanovení této směrnice splněna, členské státy nezakáží ani neomezí dodávání pneumatik na trh z důvodu informací o výrobku, na něž se vztahuje tato směrnice.

2. Členské státy mají za to, že označení a informace o výrobku jsou v souladu s touto směrnicí, pokud nemají důkaz o opaku. Mohou požadovat, aby dodavatelé poskytli technickou dokumentaci za účelem posouzení správnosti uvedených hodnot.

Článek 10 ***Pobídky***

Členské státy neposkytnou pobídky pro pneumatiky s nižší třídou palivové účinnosti než C ve smyslu přílohy I části A.

Článek 11 ***Změny technického pokroku a úprava podle pokroku***

Podle regulativního postupu s kontrolou uvedeného v čl. 13 odst. 2 budou přijata následující opatření určená ke změně nepodstatných prvků této směrnice, mimo jiné doplněním:

- 1) zavedení požadavků na stupeň přilnavosti za mokra u pneumatik tříd C2 a C3, pokud budou k dispozici vhodné harmonizované zkušební metody;
- 2) zavedení požadavků na jiné důležité parametry, mají-li vliv na životní prostředí, zdraví nebo bezpečnost za předpokladu, že budou k dispozici vhodné harmonizované zkušební metody a že budou tyto požadavky nákladově efektivní;
- 3) úprava příloh I až IV podle technického pokroku.

Článek 12 ***Sankce***

Členské státy stanoví pravidla pro sankce použitelné v případě porušení vnitrostátních předpisů přijatých podle této směrnice a přijmou opatření nutná k zajištění jejich provádění. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tyto předpisy Komisi nejpozději osmnáct měsíců po vstupu této směrnice v platnost a neprodleně jí oznámí všechny následné změny mající vliv na tyto předpisy.

Článek 13 ***Výbor***

1. Komisi bude nápomocen výbor.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na ustanovení článku 8 uvedeného rozhodnutí.

Článek 14 ***Přezkum***

Nejpozději 5 let ode dne použití této směrnice Komise posoudí, zda je nutné přezkoumat třídy palivové účinnosti a přilnavosti za mokra uvedené v příloze I.

Článek 15
Provedení do vnitrostátního práva

1. Nejpozději do 1. listopadu 2011 členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění a srovnávací tabulku mezi těmito předpisy a touto směrnicí.

Budou tyto předpisy uplatňovat ode dne 1. listopadu 2012.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnicí nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Členské státy si určí, jakým způsobem bude tento odkaz učiněn.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 16

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 17

Tato směrnice je určena členskými státním.

V Bruselu dne [...]

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda

Příloha I
Klasifikace parametrů pneumatik

Část A: Třídy palivové účinnosti

Třída palivové účinnosti musí být stanovena na základě koeficientu valivého odporu (*rolling resistance coefficient (RRC)*) podle níže uvedené stupnice od A do G a změřena podle [předpisu EHK OSN č. ..., odkaz na Úř. věst. bude připojen před konečným přijetím směrnice zákonodárnými orgány].

Je-li jeden typ pneumatiky schválen pro více než jednu třídu pneumatik (např. C1 a C2), měl by být pro stanovení třídy palivové účinnosti tohoto typu použit stupeň použitelný na nejvyšší třídu pneumatik (např. C2, nikoli C1).

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
$RRC \leq 6,5$	A	$RRC \leq 5,5$	A	$RRC \leq 4,0$	A
$6,6 \leq RRC \leq 7,7$	B	$5,6 \leq RRC \leq 6,7$	B	$4,1 \leq RRC \leq 5,0$	B
$7,8 \leq RRC \leq 9,0$	C	$6,8 \leq RRC \leq 8,0$	C	$5,1 \leq RRC \leq 6,0$	C
Prázdna	D	Prázdna	D	$6,1 \leq RRC \leq 7,0$	D
$9,1 \leq RRC \leq 10,5$	E	$8,1 \leq RRC \leq 9,2$	E	$7,1 \leq RRC \leq 8,0$	E
$10,6 \leq RRC \leq 12,0$	F	$9,3 \leq RRC \leq 10,5$	F	$RRC \geq 8,1$	F
$RRC \geq 12,1$	G	$RRC \geq 10,6$	G	Prázdna	G

Část B: Třídy přilnavosti za mokra

Třídy přilnavosti za mokra u pneumatik třídy C1 musí být stanoveny na základě indexu přilnavosti za mokra (G) podle níže uvedené stupnice od A do G podle předpisu EHK/OSN č. 117 - Jednotná ustanovení pro schvalování pneumatik z hlediska emisí hluku odvalování a přilnavosti na mokrých površích³⁰.

G	Třídy přilnavosti za mokra
$155 \leq G$	A
$140 \leq G \leq 154$	B
$125 \leq G \leq 139$	C
Prázdná	D
$110 \leq G \leq 124$	E
$G \leq 109$	F
Prázdná	G

Část C: Vnější hluk odvalování

Naměřená hodnota vnějšího hluku odvalování se uvádí v decibelech a měří se podle předpisu EHK/OSN č. 117 - Jednotná ustanovení pro schvalování pneumatik z hlediska emisí hluku odvalování a přilnavosti na mokrých površích.

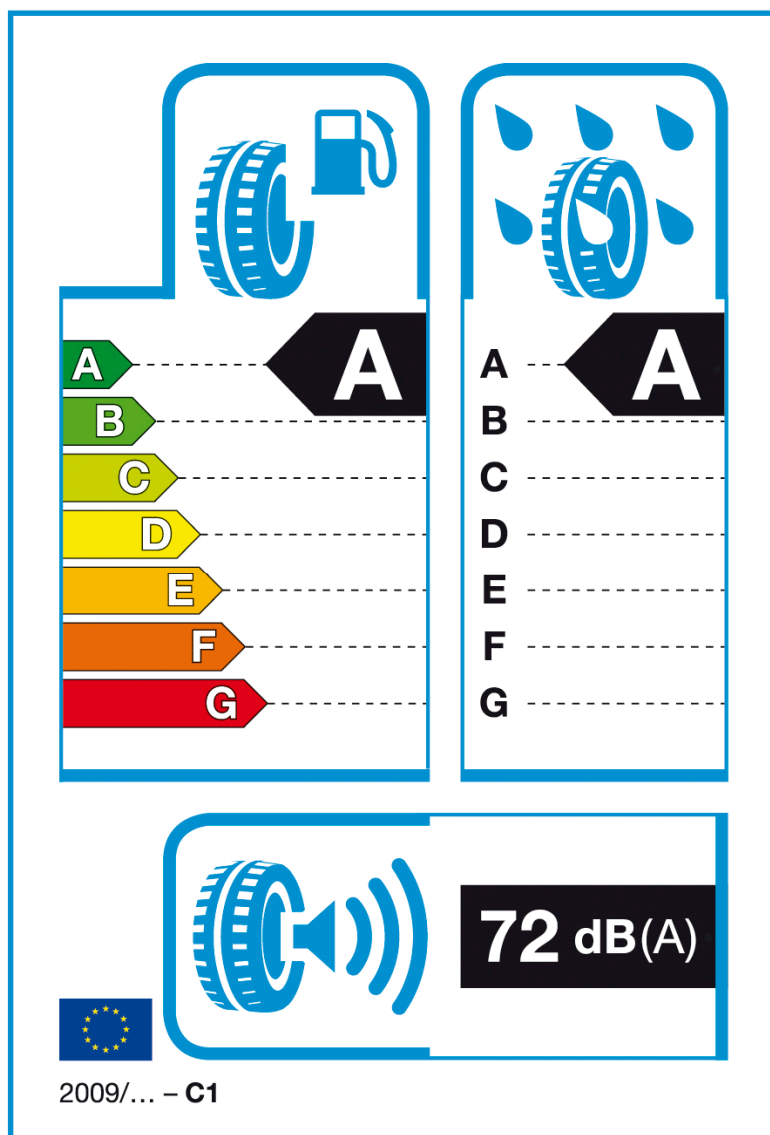
³⁰ Úř. věst. L 231, 29.8.2008, s. 19.

Příloha II: Formát označení

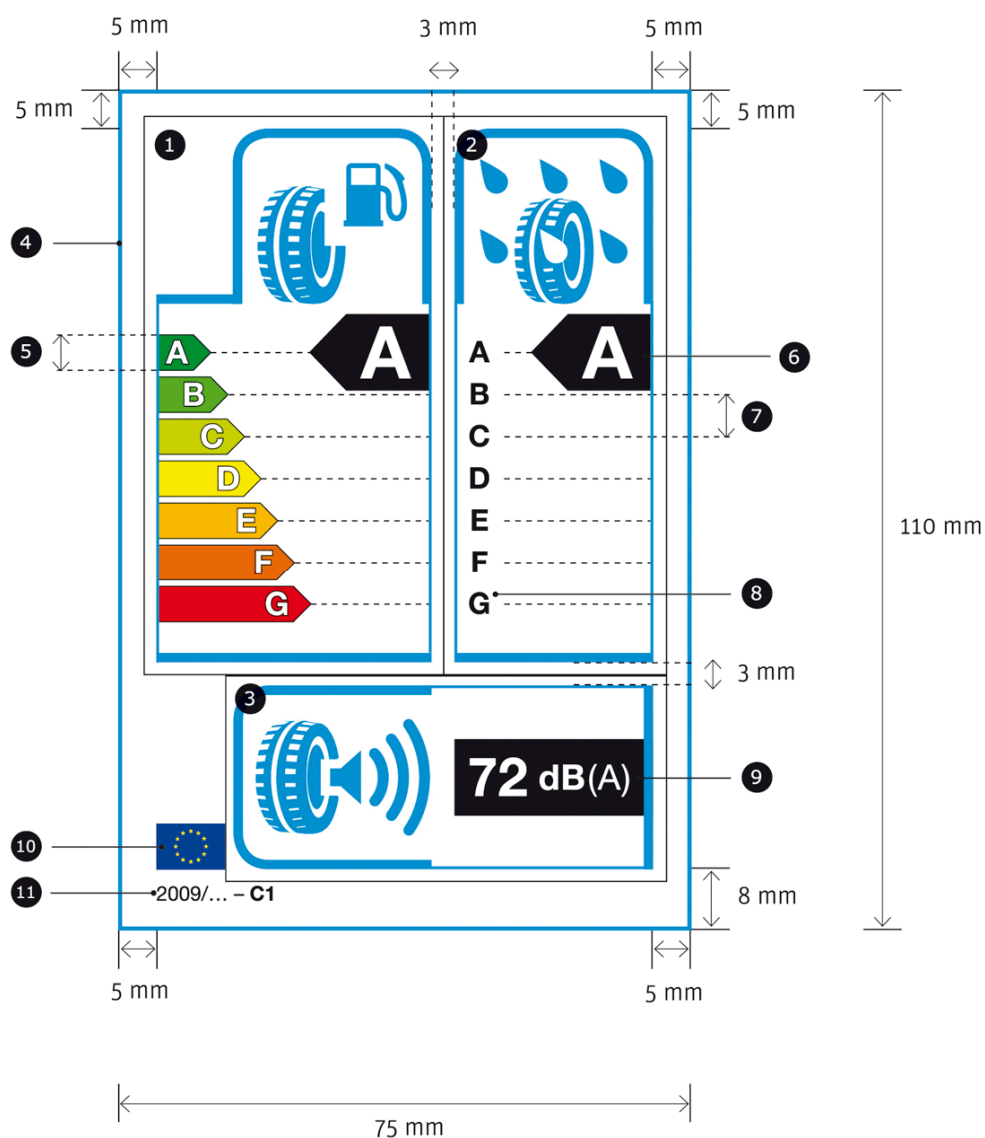
Nálepka uvedená v čl. 4 odst. 1 a čl. 5 odst. 1 má dvě části: 1) označení vytištěné v níže popsaném formátu a 2) místo, kde se uvede jméno dodavatele a řada pneumatiky, rozměr pneumatiky, index zatížení, kategorie rychlosti a jiné technické specifikace (dále jen „místo pro značku“).

1. Návrh označení

1.1 Označení natištěné na nálepce uvedené v čl. 4 odst. 1 a čl. 5 odst. 1 se musí shodovat s níže uvedeným obrázkem:



1.2 Specifikace označení:



1.3 Označení musí mít minimální šířku 75 mm a výšku 110 mm. V případech, kdy je označení vytištěno ve větším formátu, musí jeho obsah zachovat poměry dle výše uvedené specifikace.

1.4 Označení musí splňovat 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;

b) Níže uvedené číselné údaje se vztahují k vyobrazení v bodě 1.2:

① *Palivová účinnost*

Piktogram podle vzoru: šířka: 19,5 mm, výška: 18.5 mm – rámeček piktogramu: tloušťka čáry: 3,5 bodu, šířka: 26 mm, výška: 23 mm – rámeček

pro klasifikaci: tloušťka čáry: 1 bod – zakončení rámečku: tloušťka čáry: 3,5 bodu, šířka: 36 mm – barva: X-10-00-05;

② *Přilnavost za mokra*

Piktogram podle vzoru: šířka: 19 mm, výška: 19 mm – rámeček piktogramu: tloušťka čáry: 3,5 bodu, šířka: 26 mm, výška: 23 mm – rámeček pro klasifikaci: tloušťka čáry: 1 bod – zakončení rámečku: tloušťka čáry: 3,5 bodu, šířka: 26 mm – barva: X-10-00-05;

③ *Vnější hluk odvalování*

Piktogram podle vzoru: šířka: 23 mm, výška: 15 mm – rámeček piktogramu: tloušťka čáry: 3,5 bodu, šířka: 26 mm, výška: 24 mm – rámeček pro uvedení hodnoty: tloušťka čáry: 1 bod – zakončení rámečku: tloušťka čáry: 1 927,10 cm³, výška: 24 mm – barva: X-10-00-05;

④ *Okraje označení:* tloušťka čáry: 825,90 cm³ – barva: X-10-00-05;

⑤ *Stupnice A–G*

– šipky: výška: 4,75 mm, mezera: 0,75 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;
- G: 00-X-X-00.

– *Text:* Helvetica Bold 12 bodů, 100% bílá, černé okraje: 0.5 bodu;

⑥ *Klasifikace*

– šipky: šířka: 16 mm, výška: 10 mm, 100% černá;

– *Text:* Helvetica Bold 27 bodů, 100% bílá;

⑦ *Řádky na stupnici:* tloušťka čáry: 0,5 bodu, vzdálenost čárkovaných čar: 5,5 mm, 100% černá;

⑧ *Text na stupnici:* Helvetica Bold 11 bodů, 100% černá;

⑨ *Hodnota hluku*

– *Pole:* šířka: 25 mm, výška: 10 mm, 100% černá;

- *Text*: Helvetica Bold 20 bodů, 100% bílá;
- *Text jednotky*: Helvetica Bold Regular pro „A“ 13 bodů, 100% bílá;

⑩ *Logo EU*: šířka: 9 mm, výška: 6 mm;

⑪ *Odkaz na směrnici*: Helvetica Regular 7,5 bodu, 100% černá;

Odkaz na třídu pneumatik: Helvetica Bold 7,5 bodů, 100% černá;

c) Pozadí musí být bílé.

1.5 Třída pneumatik (C1, C2 nebo C3) musí být na označení uvedena ve formátu předepsaném na obrázku v bodě 1.2.

2. Místo pro značku

2.1 Dodavatelé musí na nálepce uvést své jméno, řadu pneumatiky, rozměr pneumatiky, index zatížení, kategorii rychlosti a jiné technické specifikace spolu s označením v jakékoli barvě, formátu či vyobrazení za předpokladu, že poměr velikosti místa pro značku k velikosti označení nepřesáhne hodnotu 4:5 a vytištěné údaje poskytnuté spolu s označením nenaruší text označení.

Příloha III
Informace poskytnuté v technické propagační literatuře

1. Informace o pneumatikách se uvedou v tomto pořadí:
 - i) třída palivové účinnosti (písmeno A až G);
 - ii) třída přilnavosti za mokra (písmeno A až G);
 - iii) naměřená hodnota vnějšího hluku odvalování (dB).
2. Tyto informace musí splňovat následující požadavky:
 - i) snadná čitelnost;
 - ii) srozumitelnost;
 - iii) 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 musí na svých internetových stránkách rovněž uvést:
 - i) vysvětlení piktogramů uvedených na označení;
 - ii) upozornění, že skutečná úspora paliva a bezpečnost na silnicích závisí především na chování řidičů, a zejména uvést, že:
 - ekologická jízda výrazně snižuje spotřebu paliva;
 - pro zvýšení přilnavosti za mokra a palivové účinnosti by měl být pravidelně kontrolován tlak v pneumatikách;
 - je třeba vždy přísně dodržovat vzdálenosti mezi vozidly vzhledem k brzdě dráze.

Příloha IV: Postup ověřování

Shodnost uvedených tříd palivové účinnosti a přilnavosti za mokra i naměřené hodnoty vnějšího hluku odvalování se posoudí u každého typu pneumatiky nebo skupiny pneumatik podle rozhodnutí dodavatele tímto postupem:

- 1) nejprve se provede zkouška na jedné pneumatice. Splňuje-li naměřená hodnota parametry uvedené třídy nebo splňuje naměřenou hodnotu vnějšího hluku odvalování, je zkouška úspěšná.
- 2) Nesplňuje-li naměřená hodnota parametry uvedené třídy nebo se nesplňuje naměřenou hodnotu vnějšího hluku odvalování, přezkouší se ještě tři další pneumatiky. Průměrná hodnota naměřená u čtyř odzkoušených pneumatik se použije pro posouzení shody s uvedenými údaji.