EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 24.6.2026
COM(2026) 326 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ A EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU

Zpráva o provádění nařízení (EU) 2020/740 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné parametry

1. ÚVOD

1.1. Politické a právní souvislosti

Pneumatiky jsou důležitou součástí každého silničního vozidla. Valivý odpor pneumatik má přímý vliv na spotřebu energie vozidla. Podpora poptávky po účinnějších pneumatikách, jakož i jejich vývoje a výroby, proto může snížit náklady na palivo, emise a dovoz fosilních paliv, nebo prodloužit dojezdovou vzdálenost elektrických vozidel díky snížení spotřeby elektřiny na ujetý kilometr. První oficiální právní akt EU týkající se účinných pneumatik byl přijat v návaznosti na ropnou krizi z roku 1973 a členským státům v něm bylo doporučeno, aby podporovaly montáž radiálních pneumatik na všechna vozidla, včetně těžkých nákladních vozidel[(1)].

Po padesáti letech se radiální pneumatiky staly standardní technologií, avšak silniční doprava stále představuje významnou část celkové konečné spotřeby energie v EU (přibližně čtvrtinu) a převážná většina této energie stále pochází z ropy. Díky inovacím v oblasti konstrukce a materiálů pneumatik se mezitím podařilo dosáhnout dalšího zvýšení účinnosti. Odhady naznačují, že nahrazení pneumatik s vysokým valivým odporem pneumatikami s nízkým odporem by mohlo snížit průměrnou spotřebu energie u osobních automobilů přibližně o 2 %[(2)]. U těžkých vozidel je valivý odpor pneumatik mnohem důležitější a potenciál pro zvýšení účinnosti je větší. Valivý odpor ovlivňuje spotřebu energie až o jednu třetinu u dieselových nákladních vozidel a o více než polovinu u úspornějších elektrických vozidel[(3)].

Zároveň je pro bezpečnost zásadní i další parametr pneumatiky, a to přilnavost za mokra, protože určuje brzdnou dráhu vozidla. Přilnavost za mokra a valivý odpor jsou vzájemně protichůdné metriky, a pro zákazníky, kteří se rozhodují, jaký typ pneumatiky si pořídit, to může znamenat nutnost najít kompromis mezi bezpečností a energetickou účinností. Aby mohli zákazníci při nákupu činit informovaná rozhodnutí, měli by mít k dispozici informace o obou parametrech. Proto bylo v roce 2009 přijato první nařízení EU o označování pneumatik, které bylo revidováno v roce 2020. Označení pneumatik poskytuje srozumitelné informace, které mají za cíl stimulovat poptávku po kvalitnějších pneumatikách a posílit hospodářskou soutěž v jejich nabídce.

Právním základem tohoto nařízení jsou články 114 a 194 Smlouvy o fungování Evropské unie. Oblast působnosti nařízení se vztahuje na pneumatiky pro osobní automobily (C1), dodávky a lehká nákladní vozidla (C2) a těžká nákladní vozidla a autobusy (C3)[(4)]. Nařízení o označování pneumatik funguje v součinnosti s minimálními požadavky na výkonnost stanovenými v jiných právních předpisech. Právní předpisy týkající se schvalování typu, zejména předpis EHK OSN č. 117, stanoví nejdůležitější minimální výkonnostní normy pro pneumatiky uváděné na trh EU, a to z hlediska valivého odporu, přilnavosti za mokra, hlučnosti, přilnavosti na sněhu a přilnavosti na ledu. Příslušné

([1]) 76/494/EHS: Doporučení Rady ze dne 4. května 1976 o racionálním využívání energie spotřebovávané silničními vozidly prostřednictvím lepších jízdních návyků (Úř. věst. L 140, 28.5.1976, s. 14).

([2]) Zacharof, N., Fontaras, G., Ciuffo, B., Tsiakmakis, S. et al., Review of in use factors affecting the fuel consumption and CO_2 emissions of passenger cars (Přehled faktorů používání, které ovlivňují spotřebu paliva a emise CO_2 u osobních automobilů), Společné výzkumné středisko, 2016.

([3]) Hyttinen, Jukka et a. Effect of Ambient and Tyre Temperature on Truck Tyre Rolling Resistance (Vliv teploty okolí a teploty pneumatik na valivý odpor pneumatik nákladních vozidel), International Journal of Automotive Technology, listopad 2022.

([4]) Pneumatiky pro terénní vozidla, vozidla pro stavebnictví, pro zemědělství nebo pneumatiky pro dvoukolová a tříkolová vozidla do oblasti působnosti nespadají, jelikož aspekty palivové účinnosti či bezpečnosti by v jejich případě nebyly relevantní.

minimální výkonnostní normy jsou rovněž stanoveny v předpisech EHK OSN č. 30 (pneumatiky třídy C1), č. 54 (pneumatiky třídy C2 a C3) a č. 172 (protektorované pneumatiky). Ačkoli dosud nebyly přijaty žádné právní předpisy EU o ekodesignu týkající se pneumatik, jsou pneumatiky zahrnuty do pracovního plánu na období 2025–2030 týkajícího se ekodesignu a označování energetickými štítky[5].

1.2. Hlavní změny v revizi nařízení o označování pneumatik z roku 2020

Hlavní změny zavedené revizí z roku 2020 měly za cíl:

- sladit styl a formát označení se známějším energetickým štítkem,
- snížit počet výkonnostních tříd ze sedmi (A–G) na pět (A–E), a to jak u valivého odporu (energetická účinnost), tak u přilnavosti za mokra (bezpečnost), protože přísnější požadavky EHK OSN na schválení typu zakázaly pneumatiky spadající do tříd s nejhorší výkonností na štítku,
- vyžadovat registraci každého typu pneumatiky v Evropském registru výrobků s energetickým označením („EPREL“)[6],
- zvýšit informovanost zákazníků o označení pneumatiky posílením požadavků na jeho zobrazování spotřebitelům,
- zmocnit Komisi k přijímání určitých změn prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci.

1.3. Předmět této zprávy

Článek 15 nařízení o označování pneumatik vyžaduje, aby Komise provedla hodnocení nařízení a předložila Evropskému parlamentu, Radě a Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru zprávu. V této zprávě má posoudit, „jak účinně toto nařízení a akty v přenesené pravomoci přijaté na jeho základě vedly konečné uživatele k volbě výkonnějších pneumatik, přičemž zohlední dopady […] na podniky, spotřebu paliva, bezpečnost, emise skleníkových plynů, informovanost spotřebitelů a činnosti v oblasti dozoru nad trhem. Rovněž v ní posoudí náklady a přínosy povinného nezávislého ověření třetí stranou informací uvedených na označení pneumatiky, přičemž zohlední zkušenosti získané s ohledem na širší rámec stanovený v nařízení (ES) č. 661/2009“.

Tato zpráva se zaměřuje na následující témata:

- informovanost, porozumění a využívání ze strany spotřebitelů,
- vývoj na trhu,
- akty v přenesené pravomoci,
- dozor nad trhem a vynucování,
- ověřování a zkoušení prováděné třetí stranou,
- sladění zkušebních zařízení,
- problémy zjištěné v rámci provádění.

Některé aspekty jsou analyzovány v rámci posouzení dopadů, které je součástí souhrnného návrhu na zjednodušení právních předpisů týkajících se energeticky účinných výrobků, jenž byl přijat souběžně s touto zprávou a na jejím základě, jakož i na základě podkladové analýzy. Souběžně s touto zprávou je přijata samostatná zpráva o provádění nařízení o označování energetickými štítky (nařízení (EU) 2017/1369).

---

(5) COM(2025) 187 final.

(6) https://eprel.ec.europa.eu/.

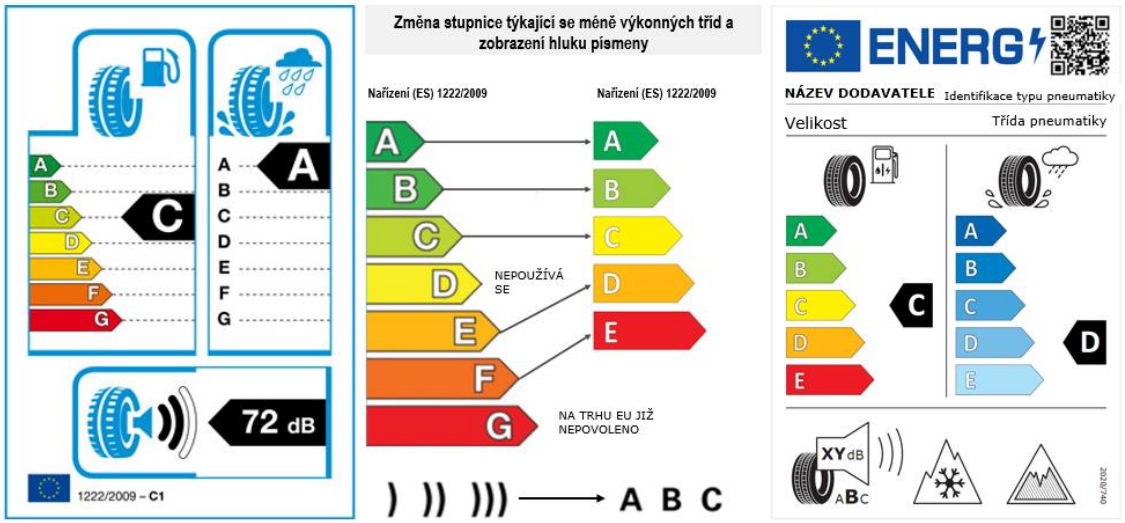
1.4. Analytický základ

Tato zpráva vychází z několika zdrojů údajů a vstupů, mezi něž patří:

- průzkum mezi spotřebiteli a obchodníky s pneumatikami a vozidly[7],
- údaje z registru EPREL o registracích pneumatik,
- příspěvky zúčastněných stran a orgánů, mimo jiné v rámci činnosti různých pracovních skupin, včetně skupiny pro správní spolupráci (AdCo) v oblasti označování pneumatik[8] a expertní skupiny pro sladění laboratoří při měření valivého odporu pneumatik[9],
- Informační a komunikační systém pro dozor nad trhem (ICSMS)[10],
- další veřejně dostupné analýzy a zdroje.

2. PŘEPRACOVANÉ OZNAČENÍ PNEUMATIKY

Z přezkumné studie z roku 2018[11] vyplývá, že označení pneumatiky dosud nevyužilo svůj plný potenciál, protože koncoví uživatelé o jeho existenci nevěděli a orgány dozoru nad trhem jeho používání náležitě nevymáhaly. Studie rovněž zjistila, že úspěchu tohoto označení bránily některé vnitřní faktory, jako například členění do výkonnostních tříd, které bylo zavádějící, dále nepřesné a neúplné informace a nedůvěra v to, co někteří respondenti považovali za vlastní prohlášení.



Obrázek 1. Ilustrace původního označení pneumatiky (2012) a revidovaného (nového) označení (2021).

(7) Study on consumer understanding of the EU tyre label applied since 1 May 2021 (Studie zaměřená na informovanost spotřebitelů o označení pneumatik EU, které se používá od 1. května 2021).

(8) Seznam skupin pro správní spolupráci.

(9) https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=cs&groupID=2519.

(10) ICSMS.

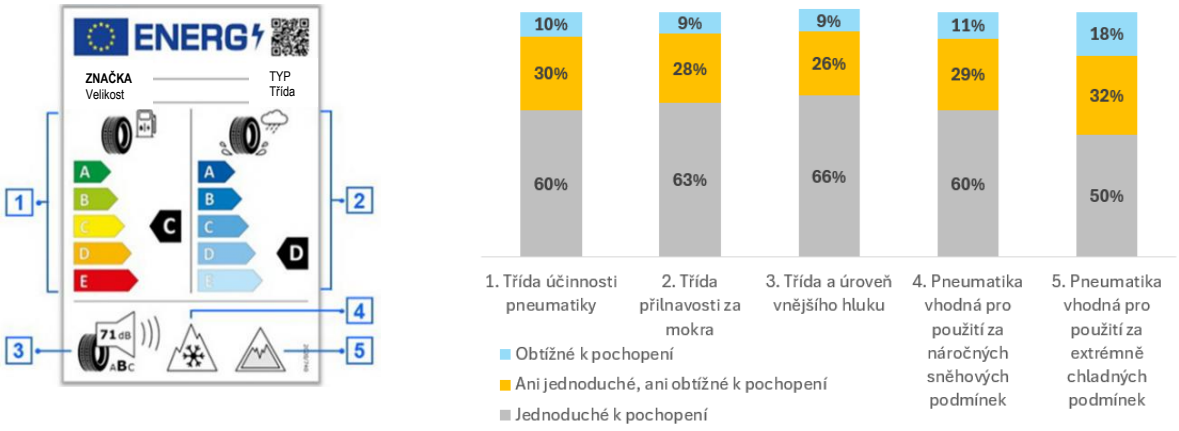
(11) https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1460-Evaluation-and-potential-revision-of-the-EU-tyre-labelling-scheme_cs.

Aktualizovaný právní předpis o označování pneumatik platí ode dne 1. května 2021. Obrázek 1 porovnává původní a revidované označení. Nové označení obsahuje několik nových funkcí:

- valivý odpor. Nejnižší třídy byly změněny na třídy D a E. Tím se odstranila prázdná třída D pro pneumatiky tříd C1 a C2[12]. U každého typu pneumatiky byl zachován stejný rozsah hodnot,
- přilnavost za mokra. Třídy uvedené na označení byly změněny a prázdná třída D byla odstraněna. Do stupnice přilnavosti za mokra byly přidány modře zbarvené šipky (odkazující na vodu), aby se bezpečnostní aspekty odlišily od energetických aspektů.
- vnější hluk odvalování. Označení tříd bylo sjednoceno s ostatními energetickými štítky pomocí písmenné stupnice. Hladina akustického tlaku byla uvedena v decibelech (stejně jako u ostatních označených výrobků) a byl zachován piktogram znázorňující zvukové vlny,
- byly přidány dva nové piktogramy pro pneumatiky se schválením typu pro použití za náročných sněhových a náročných ledových podmínek[13].

3. INFORMOVANOST, VYUŽÍVÁNÍ A POROZUMĚNÍ OZNAČENÍ PNEUMATIKY ZE STRANY SPOTŘEBITELŮ

Porozumění spotřebitelů označení pneumatik bylo testováno prostřednictvím spotřebitelského průzkumu. Hlavní zjištění jsou shrnuta níže:



Obrázek 2. Míra porozumění jednotlivým prvkům na označení pneumatiky vykázaná spotřebiteli (výchozí hodnota = všichni respondenti (n = 4 590)).

Jak ukazuje obrázek 2, většina **spotřebitelů** považuje označení pneumatiky za srozumitelné. Pouze 9 % až 18 % respondentů uvádí potíže s nějakým konkrétním prvkem. Velká většina považuje všechny současné prvky na označení za relevantní, zejména přilnavost za mokra (94 %). Většina (78 %) se domnívala, že množství informací uvedených na označení je přiměřené. Ostatní parametry, které v současné době na označení uvedeny nejsou, jako například kilometrový nájezd, byly hodnoceny jako stejně důležité

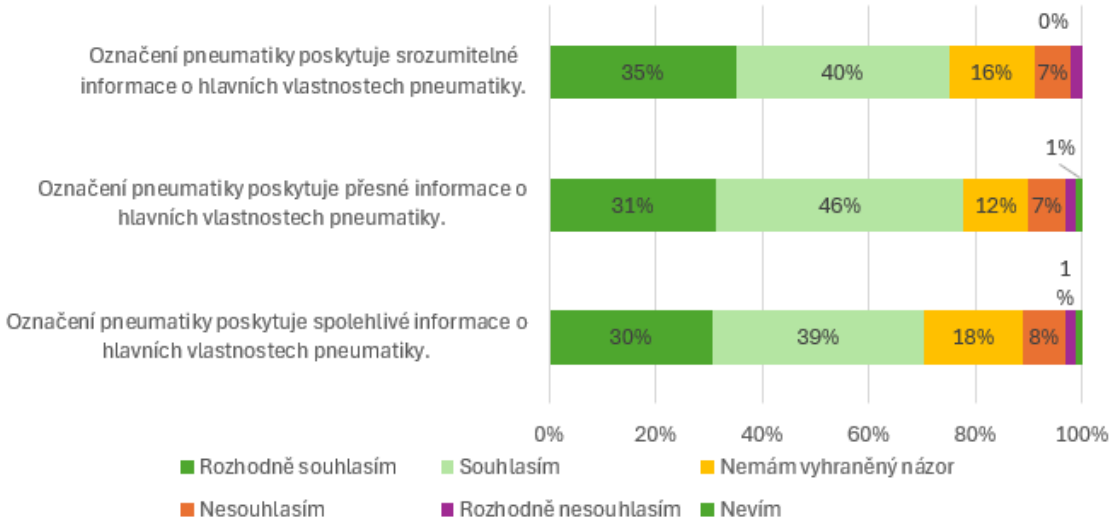
(12) Pro pneumatiky třídy C3 nebyla stanovena žádná prázdná třída, tyto pneumatiky ostatně neměly povinnost být opatřeny štítkem.

(13) Pro přilnavost na sněhu a ledu není uvedena žádná třída, protože zkušební metoda (brzdění na zasněžené nebo zledovatělé dráze) neposkytuje dostatečně přesné a opakovatelné výsledky.

nebo dokonce důležitější. Hluk a uvolňování mikroplastů jsou považovány za méně důležité faktory nebo za faktory, které nemají vliv na volbu spotřebitelů[14].

Průzkum potvrdil výsledky studie z roku 2019[15] a zjistil, že označení hrálo významnou roli při orientaci spotřebitelů a profesionálních odběratelů, kteří si jej prohlíželi. Přibližně 80 % respondentů z obou skupin uvedlo, že jim označení pomohlo vybrat úspornější nebo bezpečnější pneumatiky.

Obchodníci s pneumatikami a distributoři jsou s označením obeznámeni a obecně jej vnímají kladně. To se však ne vždy promítá do aktivního využívání při prodeji. Polovina dotazovaných obchodníků uvádí, že o označení mluví pouze v případě, že je k tomu zákazník vyzve. Každý šestý odrazuje zákazníky od toho, aby se na označení spoléhali, a poukazuje na to, že označení vychází pouze z vlastního prohlášení. Obchodníci místo toho zakládají svá doporučení na ziskovém rozpětí, slevách, pobídkách, dostupnosti zboží nebo rozpočtu zákazníků.



Obrázek 3. Vnímání označení pneumatiky ze strany obchodníků s pneumatikami a distributorů (výchozí hodnota = všichni respondenti (n = 201)).

Přibližně polovina **obchodníků s vozidly** nepovažuje za velmi přínosné uvádět v nabídkách vozidel k prodeji označení pneumatik pro všechny dostupné varianty, a to buď kvůli malému zájmu zákazníků v okamžiku prodeje, nebo proto, že zákazník nemá možnost si vybrat[16]. Tito obchodníci proto považují současné požadavky za nepřiměřeně zatěžující a navrhují, aby bylo v nabídkách k prodeji povoleno používat menší nebo zjednodušenou verzi označení[17].

([14]) To není překvapivé a potvrzuje to, že volba při nákupu je ovlivněna aspekty, které se promítají do úspory peněz nebo zvýšení bezpečnosti.

([15]) Studie hodnotící, jak spotřebitelé rozumí označení pneumatik https://data.europa.eu/doi/10.2833/210444.

([16]) S výjimkou luxusních vozů nebo diplomatických prodejů závisí to, jaké pneumatiky jsou na voze namontovány, na šarži pneumatik, která je k dispozici v době montáže vozidla v továrně. Někteří prodejci automobilů mohou souhlasit s výměnou kol, pokud je to možné a jako výjimečný projev vstřícnosti vůči zákazníkovi.

([17]) Např. pouze označení se šipkou znázorňující třídu.

Spotřebitelé, profesionální odběratelé, obchodníci a distributoři, kteří znají **internetové stránky registru EPREL**, je považují za cenný zdroj doplňujících informací, i když se zdá, že skutečné využívání stránek je omezené. V této databázi však v současné době chybí informace o některých důležitých parametrech[18]. Někteří obchodníci uvedli, že registr EPREL jim usnadňuje práci, protože jsou díky ní méně závislí na informacích od dodavatelů. Někteří obchodníci mají integrovaná rozhraní API, která propojují jejich internetové stránky přímo s registrem EPREL, což umožňuje automaticky zobrazovat označení pneumatik a informační listy výrobku ve správném jazyce.

4. VÝVOJ NA TRHU

Díky technologickému pokroku se podařilo současně zlepšit jak valivý odpor, tak přilnavost za mokra, zatímco souběžné právní předpisy EHK OSN zakázaly pneumatiky, které by spadaly do tříd valivého odporu F a G. Tento trend pokračuje a zejména u pneumatik třídy C1 nebudou požadavky EHK OSN umožňovat, aby na trh byly uváděny nové pneumatiky třídy E a většina pneumatik třídy D. V důsledku toho současná stupnice nabízí menší rozlišení, pokud jde o výběr při nákupu, a pro výrobce představuje slabší konkurenční pobídku k inovacím. Stejně tak v případě hluku spadaly všechny pneumatiky již před vstupem nařízení v platnost do tříd A a B.

Nařízení o označování pneumatik vyžaduje, aby dodavatelé zaregistrovali pneumatiky v registru EPREL před jejich uvedením na trh. Do roku 2025 bylo v registru EPREL uvedeno téměř 230 000 typů pneumatik: 81 % třídy C1, 10 % třídy C2 a 9 % třídy C3. Parametry těchto registrací jsou uvedeny níže.

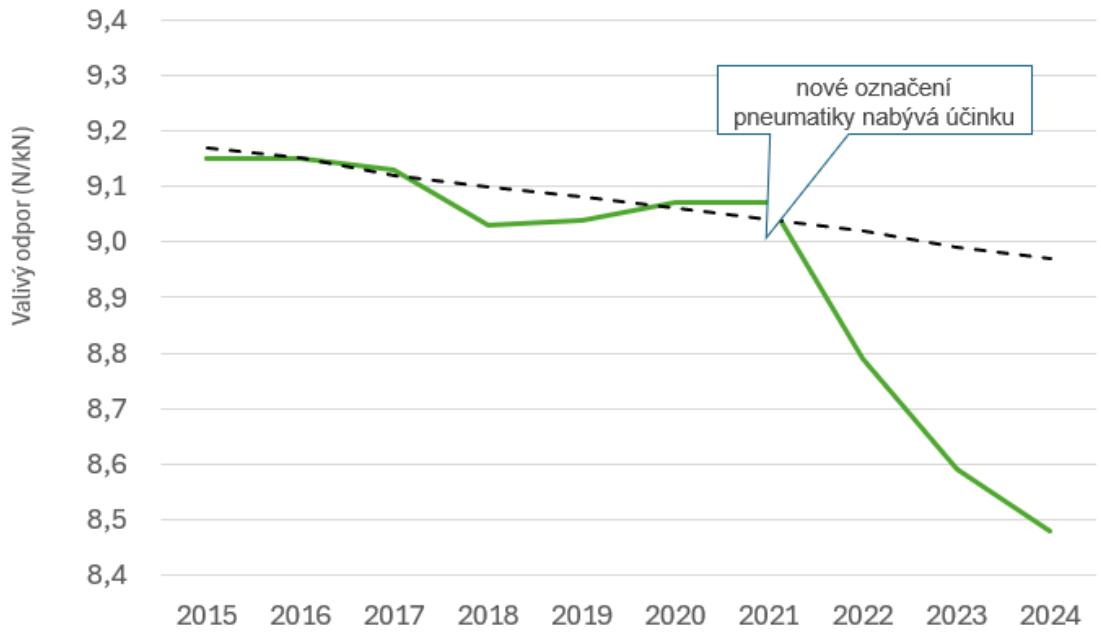
4.1. Pneumatiky třídy C1

4.1.1. Valivý odpor

Obrázek 2 znázorňuje odhadovaný průměrný valivý odpor pneumatik třídy C1, a to na základě tříd uvedených na označení a data uvedení na trh[19]. Přerušovaná čára znázorňuje extrapolovaný scénář bez opatření do roku 2024 na základě modelů zaregistrovaných v registru EPREL v letech 2015 až 2021, přičemž pokrok v oblasti nových typů pneumatik uváděných na trh je mírný.

([18]) Např. v současné době není u pneumatik třídy C1 povinné uvádět, které z registrovaných pneumatik jsou vyrobeny podle specifikací výrobce původního zařízení (OEM), ani u pneumatik třídy C3, zda jsou určeny pro hnací, řízenou nebo volně se otáčející nápravu, či zda jsou určeny pro městský provoz nebo dálkovou dopravu atd.

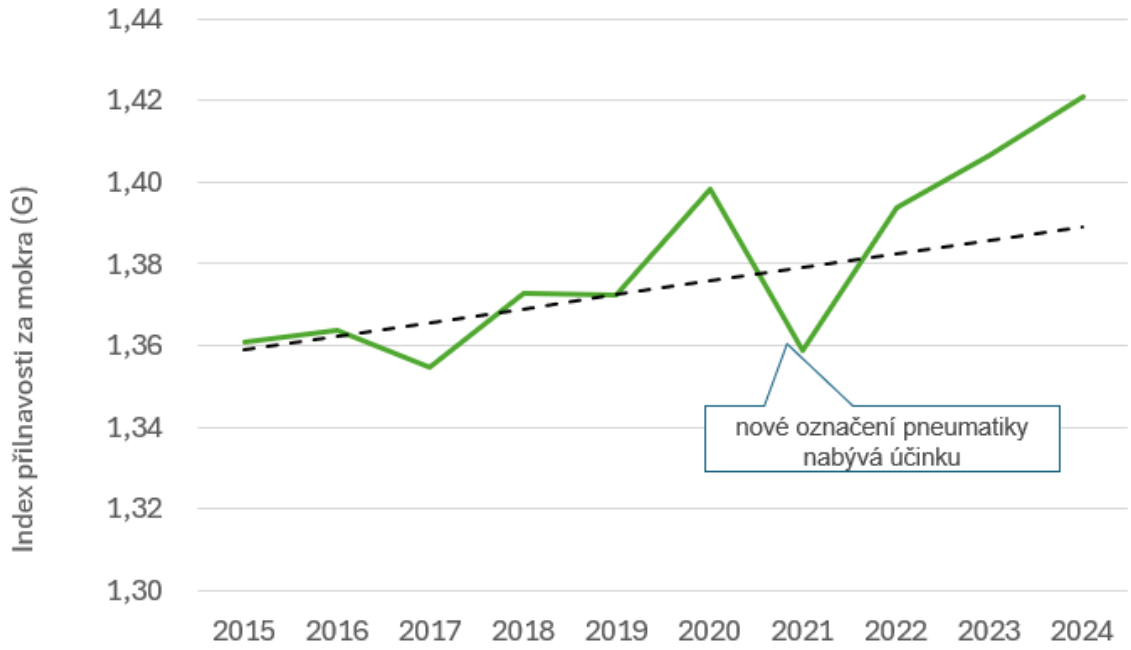
([19]) Na rozdíl od všech ostatních předpisů o označování výrobků nevyžaduje nařízení o označování pneumatik uvádět skutečné hodnoty parametru určujícího třídu v případě valivého odporu a přilnavosti za mokra, ale pouze v případě hluku.



Obrázek 4. Valivý odpor pneumatik třídy C1.

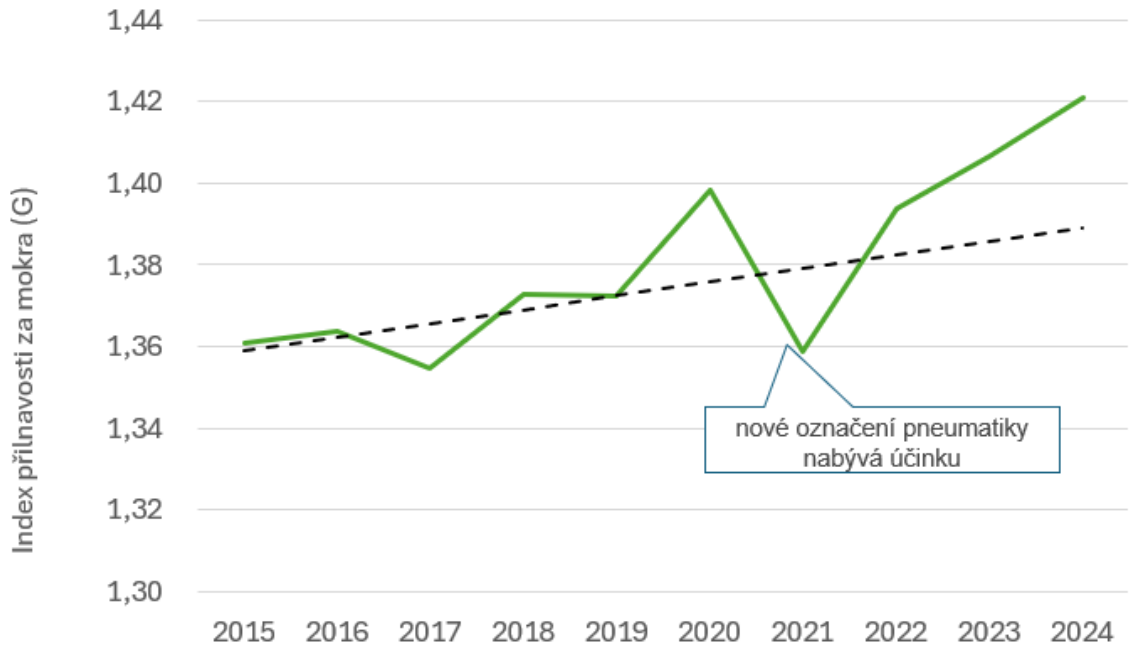
Zdá se, že průměrný valivý odpor nových pneumatik uváděných na trh od roku 2021 se výrazně zlepšil[20]. Odhaduje se, že od roku 2021 došlo u pneumatik třídy C1 ke snížení valivého odporu o 5,1 % ve srovnání se scénářem bez opatření.

4.1.2. Přilnavost za mokra



([20]) Používají se vážené procentní hodnoty pro střední třídu na označení, protože nařízení nevyžaduje, aby dodavatelé zadávali do registru EPREL koeficient valivého odporu, ale pouze třídu, která s ním souvisí.

Obrázek 5 uvádí odhadovanou průměrnou přilnavost pneumatiky třídy C1 za mokra. Ačkoli je tento rozdíl méně výrazný, zdá se, že se ve srovnání se scénářem bez opatření zlepšila také přilnavost za mokra u pneumatik uvedených na trh po roce 2021[21].



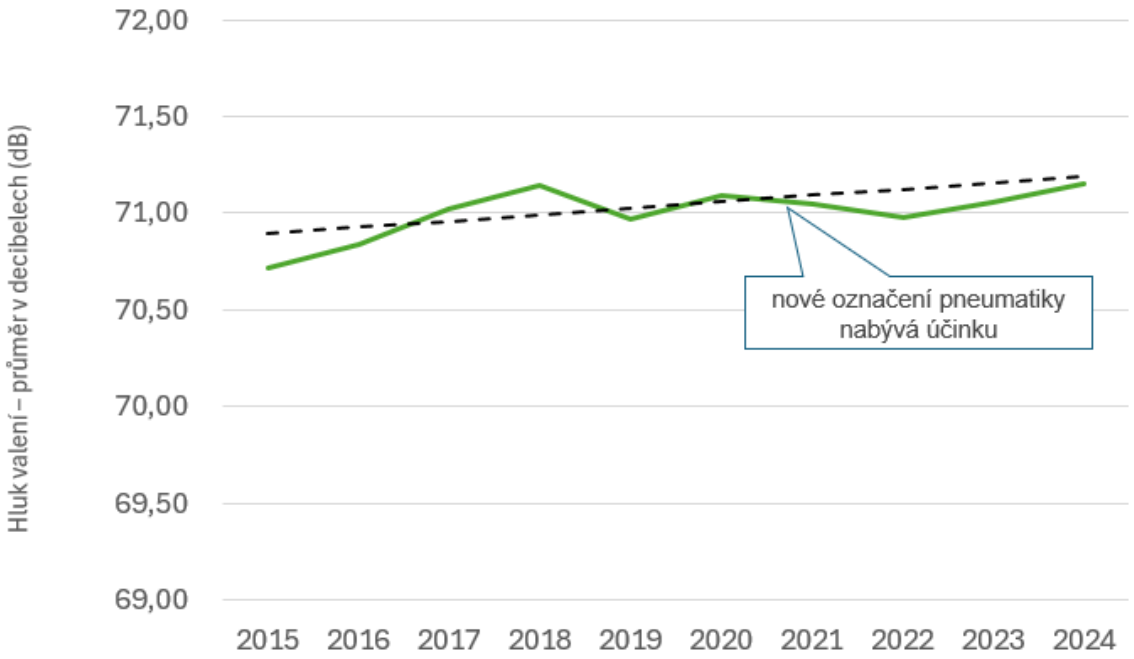
Obrázek 5. Přilnavost pneumatik třídy C1 za mokra.

Odhaduje se, že ve srovnání se scénářem bez opatření došlo ke zlepšení přilnavosti za mokra přibližně o 2,4 %. Díky tomu se na mokré vozovce zkracuje brzdná dráha.

4.1.3. Vnější hluk odvalování

Obrázek 6 uvádí odhadovanou průměrnou úroveň vnějšího hluku na základě deklarované hodnoty. Hluk se mírně zvyšoval pouze do roku 2018, což bylo pravděpodobně důsledkem kompromisu s přilnavostí za mokra (která se výrazně zlepšila) a trendu směrem k pneumatikám s větším poměrem stran u nových modelů automobilů. Není zde patrný žádný rozdíl oproti scénáři bez opatření.

(21) Na základě vážených procentních hodnot střední třídy na označení, jelikož dodavatelé nejsou povinni zadávat do registru EPREL index přilnavosti za mokra, ale pouze třídu, která s ním souvisí.



Obrázek 6. Vnější hluk odvalování u pneumatik třídy C1.

4.2. Pneumatiky třídy C2 a C3

U pneumatik třídy C2 a C3 byly zjištěny podobné trendy jako u pneumatik třídy C1. U pneumatik třídy C3 bylo ve srovnání se scénářem bez opatření zaznamenáno zlepšení valivého odporu o přibližně 7,3 %. K pokroku, který vyplývá z údajů EPREL, mohly přispět i další faktory. Zvýšený důraz na bezpečnost a rostoucí podíl elektrických vozidel na silnicích mohly stimulovat zlepšení v oblasti valivého odporu[(22)].

Ačkoli valivý odpor, přilnavost za mokra a hluk jsou parametry, které se navzájem ovlivňují, je možné zlepšit současně všechny tři. V roce 2025 nabízelo několik výrobců pneumatiky s třídou A u všech tří parametrů.

Podíl nových modelů: 5–10 % > 10 %

C1		Valivý odpor					
	2015	A	B	C	D	E	
Přilnavost za mokra	A	0,0 %	0,5 %	2,0 %	2,3 %	0,0 %	4,8 %
	B	0,0 %	1,9 %	**19,8 %**	**11,6 %**	0,7 %	34,0 %
	C	0,0 %	0,5 %	**21,0 %**	**22,5 %**	2,5 %	46,6 %
	D	0,0 %	0,1 %	2,6 %	**9,6 %**	0,7 %	12,9 %

(22) U nákladních vozidel zahrnuje vzorec pro výpočet emisí CO_2 vozového parku podle předpisů EURO IV koeficient valivého odporu originálních pneumatik (u dieselových nákladních vozidel představuje valivý odpor pneumatik 30 % až 40 % spotřeby energie). U elektrických nákladních vozidel je tento podíl vyšší díky vysoké účinnosti elektromotoru, přičemž důraz na energetickou účinnost zůstává nezměněn.

	E	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,8 %	0,7 %	1,7 %	
		0,0 %	3,0 %	45,7 %	46,7 %	4,6 %		

	C1 2020	Valivý odpor A	B	C	D	E		
Přilnavost za mokra	A	0,7 %	1,7 %	**7,5 %**	2,9 %	0,0 %	12,8 %	
	B	1,4 %	2,4 %	**18,9 %**	**16,4 %**	0,9 %	40,0 %	
	C	0,1 %	0,7 %	**11,2 %**	**23,6 %**	0,5 %	36,1 %	
	D	0,0 %	0,2 %	1,4 %	**6,6 %**	0,5 %	8,7 %	
	E	0,0 %	0,3 %	0,7 %	0,3 %	1,2 %	2,4 %	
		2,2 %	5,3 %	39,6 %	49,8 %	3,2 %		

	C1 2024	Valivý odpor A	B	C	D	E		
Přilnavost za mokra	A	1,1 %	**5,1 %**	**9,5 %**	3,6 %	0,0 %	19,4 %	
	B	2,2 %	**6,6 %**	**24,9 %**	**7,7 %**	0,6 %	42,1 %	
	C	0,3 %	1,3 %	**17,6 %**	**7,5 %**	0,4 %	27,2 %	
	D	0,2 %	0,6 %	3,7 %	4,9 %	0,5 %	9,9 %	
	E	0,0 %	0,1 %	1,1 %	0,1 %	0,1 %	1,4 %	
		3,9 %	13,8 %	56,8 %	23,9 %	1,6 %		

Obrázek 7. Vývoj valivého odporu a přilnavosti pneumatik třídy C1 za mokra.

Obrázek 7 ukazuje, jak se v uplynulém desetiletí vyvíjely valivý odpor a přilnavost za mokra. Tabulky znázorňují relativní podíl modelů pneumatik v letech 2015, 2020 a 2024 v jednotlivých kombinacích parametrů.

V tomto období se modely uváděné na trh posunuly směrem k levému hornímu rohu grafu, čímž se současně zlepšil valivý odpor i přilnavost za mokra. Největší segment se posouvá z kombinace třídy D pro valivý odpor a třídy C pro přilnavost za mokra v letech 2015 a 2020 na třídy C a B v roce 2024.

5. AKTY V PŘENESENÉ PRAVOMOCI

Článek 13 nařízení o označování pneumatik svěřuje Komisi pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci s cílem:

- zavést nové požadavky na informace o protektorovaných pneumatikách,
- zahrnout parametry nebo požadavky na informace týkající se oděru pneumatik a kilometrového nájezdu,
- přizpůsobit další aspekty technologickému pokroku.

5.1. Protektorované pneumatiky

Protektorované pneumatiky jsou opotřebované pneumatiky, které se repasují, přičemž se opotřebovaný běhoun nahradí novým, takže se jejich životnost prodlouží jednou nebo i dvakrát. Protektorování snižuje spotřebu materiálů a energie i související emise skleníkových plynů téměř o dvě třetiny. V roce 2022 předložily tři odvětvové organizace – ETRMA, ETRTO a BIPAVER – Komisi návrh[23] na zavedení označování protektorovaných pneumatik třídy C3. Komise provedla předběžnou technickou studii a zahájila přípravu analytického základu pro návrh. Byly provedeny konzultace se zúčastněnými stranami a práce probíhá.

5.2. Oděr a kilometrový nájezd

Jak bylo uvedeno v kapitole 3 a jak vyplývá ze dvou spotřebitelských průzkumů provedených v několika zemích, ukazatel potenciální životnosti (neboli „kilometrového nájezdu“) pneumatik by zvýšil zájem zákazníků o označení pneumatik. Spolu s valivým odporem se jedná o ukazatel ekonomické úspory, který může kompenzovat vyšší počáteční náklady na nákup náhradních pneumatik. Až donedávna neexistovala žádná vhodná zkušební metoda pro měření oděru pneumatik a kilometrového nájezdu, a proto Komise nemohla přijmout opatření k zavedení požadavků na informace (podle čl. 13 odst. 3).

Ve speciálně zřízené pracovní skupině EHK OSN pro oděr pneumatik (TF-TA)[24] probíhají práce na stanovení zkušebních metod týkajících se oděru pro pneumatiky tříd C1, C2 a C3. Zkouška EHK OSN týkající se oděru u pneumatik třídy C1[25] zahrnuje dvě metodiky: metoda konvoje vozidel na silnici, prováděná za omezených povětrnostních a klimatických podmínek, a metoda s bubnem ve vnitřním prostoru[26]. První z těchto zkoušek zahrnuje 8 000 km na veřejných komunikacích[27]. Práce na pneumatikách tříd C2 a C3 probíhají a závěry ohledně pneumatik třídy C2 se očekávají v roce 2027, ale u pneumatik třídy C3 až později.

Komise vyzvala pracovní skupinu TA-TF, aby vyvinula metriku vázanou na oděr pneumatik za účelem posouzení potenciálního kilometrového nájezdu[28], jelikož se tato

---

([23]) Použije se stejná metoda jako u nových pneumatik.

([24]) https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=160694352.

([25]) GRBP 83, (WP.29/GRBP) Pracovní skupina pro hluk a pneumatiky (83. zasedání) | EHK OSN, je podpůrným orgánem Světového fóra pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel.

([26]) Tato rychlejší, lépe opakovatelná a méně znečišťující metoda prováděná uvnitř, podobná zkouškám používaným k měření valivého odporu, šetří výrobcům pneumatik při zavádění nových typů pneumatik celé měsíce.

([27]) 25 % městských silnic, 25 % regionálních silnic a 35 % dálnic, při třech teplotních úrovních v rozmezí od 5 °C do 25 °C. Zkoušení založené na konvoji představuje pro orgány dozoru nad trhem výzvy z hlediska opakovatelnosti a cenové dostupnosti.

([28]) Předpis EHK OSN č. 117 bude změněn tak, aby zahrnoval prahové hodnoty oděru. Údaje o úrovni oděru a úbytku běhounu se tak stanou součástí dokumentace schválení typu. Pokud by prohlášení výrobců pneumatik prostřednictvím dokumentace schválení typu o výsledcích zkoušek odolnosti proti oděru zahrnovalo také úbytek hloubky běhounu, mohlo by být možné hodnotit kilometrový nájezd.

činnost dosud soustředila výhradně na stanovení minimálních požadavků na oděr. Mezitím byla v nařízení Euro 7 stanovena prahová hodnota pro pneumatiky třídy C1.

Tabulka 1. Harmonogram povinných prahových hodnot oděru podle normy Euro 7 (nařízení (EU) 2024/1257).

Platný požadavek	Pneumatiky třídy C1	Pneumatiky třídy C2	Pneumatiky třídy C3
Nové modely pneumatik od:	1. července 2028	1. dubna 2030	1. dubna 2032
Všechny modely pneumatik od:	1. července 2030	1. dubna 2032	1. dubna 2034
Nevyhovující modely budou na trhu do:	30. června 2032	31. března 2034	31. března 2036

5.3. Další hlediska

Označování protektorovaných pneumatik by vyžadovalo změnu několika příloh nařízení o označování pneumatik. Toto nařízení dále v některých ohledech postrádá jasnost či podrobné požadavky (vnořené štítky, veřejné parametry, dokumentace o shodě). To vede k nejistotě dodavatelů i obchodníků s pneumatikami a vozidly a ztěžuje dodržování předpisů[29]. Sladění s právními předpisy o označování výrobků spojených se spotřebou energie by vyřešilo většinu problémů.

6. DOZOR NAD TRHEM A VYMÁHÁNÍ

Nařízení (ES) č. 765/2008 [30] stanoví postup pro ověřování shody ze strany vnitrostátních orgánů dozoru nad trhem v oblasti označování pneumatik a pro přeshraniční dozor nad trhem. Nařízení (EU) 2019/1020[31] o dozoru nad trhem a souladu výrobků s předpisy pozměnilo nařízení (ES) č. 765/2008, přičemž rozšířilo jeho oblast působnosti a sjednotilo definice a pravidla akreditace pro zkušební zařízení.

Kromě toho nařízení o označování pneumatik ukládá dodavatelům (výrobcům, dovozcům a zplnomocněným zástupcům) a obchodníkům či distributorům určité povinnosti, včetně povinnosti spolupracovat s orgány dozoru nad trhem a přijmout okamžitá opatření v případě nesouladu. Pro poskytovatele internetových hostingových služeb jsou stanoveny zvláštní požadavky.

([29]) Pro použití v katalozích pneumatik, kde je každá pneumatika popsána přibližně ve dvaceti řádcích na každé stránce, ani pro nabídky vozidel, kde označení pneumatik zabírají desetkrát více místa než popis vozidla a jeho výbavy, nejsou k dispozici štítky malého formátu. Nedostatek údajů o tom, které parametry potřebné k rozlišení pneumatik stejné velikosti je třeba zadat do registru EPREL, brání uplatňování taxonomie či jakýchkoli kritérií zásady „významně nepoškozovat“.

([30]) Nařízení (ES) č. 765/2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh.

([31]) Nařízení (EU) 2019/1020 o dozoru nad trhem a souladu výrobků s předpisy.

Pneumatiky jsou složité výrobky, které mají zásadní význam pro bezpečnost. Posuzování kvality pneumatik a jejich souladu s předpisy vyžaduje specifické dovednosti a odborné znalosti. K ověření výkonnosti potřebují orgány dozoru nad trhem specializované a nákladné vybavení a vyhrazené zkušební plochy či dráhy.

Většina zkoušek výkonnosti a souladu prováděných orgány dozoru nad trhem se v současné době zaměřuje na přístroje (ledničky, pračky, žárovky) a jen velmi málo z těchto orgánů disponuje specifickými odbornými znalostmi a zkušenostmi v oblasti pneumatik. V mnoha zemích se na kontrolu souladu vyčleňuje jen málo lidských a finančních zdrojů, a proto se většina z nich omezuje pouze na kontrolu formálních aspektů. Přibližně v polovině členských států jsou navíc pravomoci v oblasti označování a schvalování typu rozděleny mezi různé orgány, přičemž mezi nimi dochází k minimální nebo žádné koordinaci, a to i přesto, že se používají stejná zkušební zařízení a postupy.

Několik členských států provádí kontroly, ze kterých vyplývá vysoká míra nesouladu. Irsko zveřejnilo výsledky pro 36 modelů pneumatik v systému ICSMS[32]. Bylo zjištěno, že v roce 2024 jich splňovalo požadavky pouze 33 % a v roce 2025 to bylo 51 %. Německo zveřejnilo výsledky zkoušek 60 modelů pneumatik, přičemž bylo zjištěno, že v roce 2023 jich splňovalo požadavky 37 % a v roce 2024 58 %. Vnitrostátní orgány dozoru nad trhem obecně provádějí dozor nad trhem na základě přístupu založeného na posouzení rizik, což znamená, že zjištěné míry nesouladu nemusí nutně odrážet průměrné hodnoty na trhu. Údaje ze zkoušek provedených Společným výzkumným střediskem však rovněž ukazují velmi vysoký počet případů nesouladu. Pokud jde o pneumatiky vstupující na trh EU, celní kontroly na vnějších hranicích EU byly i nadále omezené, a proto byl počet odhalených případů nesouladu nízký.

Podle nařízení o označování pneumatik jsou členské státy povinny stanovit pravidla týkající se účinných, přiměřených a odrazujících sankcí, zavést mechanismy vynucování v případě porušení tohoto nařízení a do 1. května 2021 o těchto pravidlech informovat Komisi. Seznam oznámených sankcí byl zveřejněn na portále energeticky účinných výrobků[33].

6.1. Schválení typu vs. označování pneumatik

Schválení typu se neprovádí u každého modelu pneumatiky, ale pouze na úrovni „rodiny pneumatik“ a za použití „nejhoršího možného scénáře“ pro každý z regulovaných parametrů. Například u valivého odporu se mezi pneumatikami se stejným vzorem běhounu, ale s odlišným poměrem stran, za nejhorší reprezentativní pneumatiku považuje ta, která má nejnižší index nosnosti a největší poměr stran. To znamená, že z deseti nebo dvaceti pneumatik ve stejné rodině a se stejným vzorem běhounu je pouze jedna testována na valivý odpor, další na přilnavost za mokra a případně další na hluk.

V případě označování pneumatik se v zásadě testuje každý jednotlivý model z dané rodiny pneumatik, a to stejnou zkušební metodou.

To znamená, že kontrola souladu a ověření třídy uvedené na označení, pokud nejsou uvedeny stejné údaje jako u nejhoršího možného scénáře, vyžaduje zvláštní zkoušky konkrétní pneumatiky a nelze se spoléhat na výsledky zkoušek schválení typu pro celou rodinu.

([32]) Informační a komunikační systém pro dozor nad trhem.

([33]) https://energy-efficient-products.ec.europa.eu/national-measures-penalties-and-sanctions-tyres_en.

6.2. Podpora EU pro orgány dozoru nad trhem

Projekt „Energy Efficiency Compliant Products 4“ (EEPLIANT4) je koordinovaný postup spolufinancovaný Evropskou unií v rámci programu LIFE, což je finanční nástroj EU pro životní prostředí a opatření v oblasti klimatu. Projekt EEPLIANT4 zahrnuje pracovní balíček zaměřený na pneumatiky, v jehož rámci budou prováděny kontroly souladu s nařízením o označování pneumatik. Účastní se pouze čtyři orgány dozoru nad trhem: Kypr, Estonsko, Nizozemsko a Portugalsko, koordinované organizací PROSAFE[34].

Projekt	Program	Období trvání	Příspěvek EU
MSTyr15	Program Horizont 2020 Evropské komise	2016–2019	1 854 673 EUR
EEPLIANT4	Program LIFE	2024–2029	7 999 999 EUR

Tabulka 3. Podpora EU při provádění nařízení o označování pneumatik a souvisejícího dozoru nad trhem

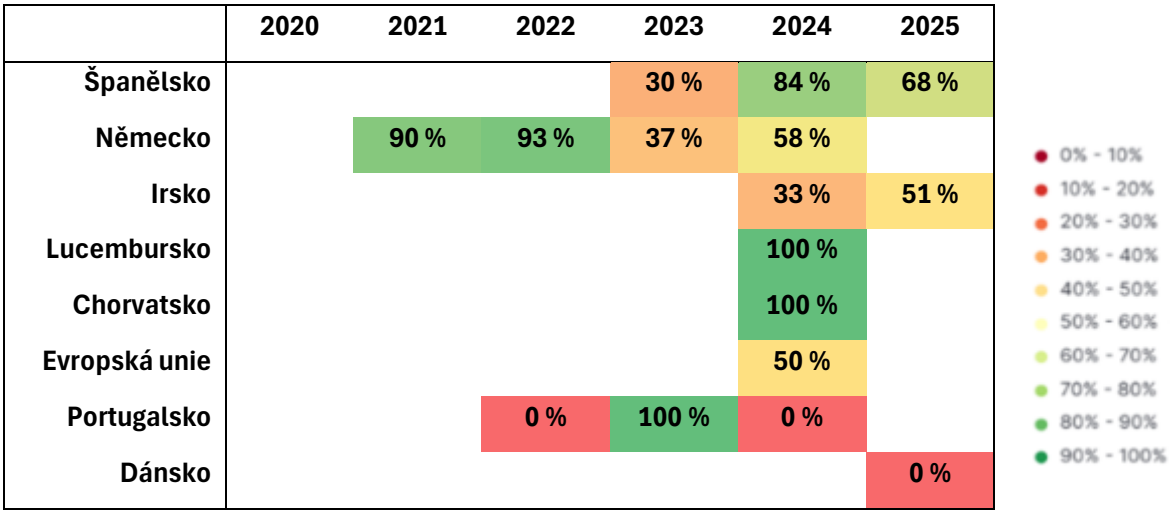
Komise rovněž podporuje činnosti orgánů dozoru nad trhem prostřednictvím:

- pololetních zasedání a podpory orgánů dozoru nad trhem prostřednictvím expertní skupiny pro správní spolupráci (AdCo) v oblasti označování pneumatik – správní spolupráce v oblasti dozoru nad trhem,
- Evropské sítě pro soulad výrobků s předpisy v rámci nařízení o dozoru nad trhem,
- propojení mezi registrem EPREL a systémem ICSMS,
- funkce ochranné doložky v systému ICSMS, která umožňuje orgánům dozoru nad trhem sdílet informace o výrobcích, které představují riziko.

Ustanovení čl. 34 odst. 4 nařízení o dozoru nad trhem ukládá členským státům povinnost podávat zprávy o důkladných kontrolách souladu s předpisy. Do podzimu roku 2025 bylo v databázi ICSMS zaznamenáno 230 důkladných inspekcí podle nařízení o označování pneumatik. Obrázek 8 uvádí výsledky podle členských států. Členské státy, které nejsou uvedeny v tabulce, do systému ICSMS nezaznamenaly žádné kontroly.

Z oznámených kontrol podle nařízení o označování pneumatik bylo v pěti případech zjištěno, že pneumatiky představují vážné riziko, a v šestnácti případech vysoké riziko. Mezi nápravná opatření patřila varování (14), nařízení ke stažení modelu z trhu (2) a zákaz (2). Další opatření zahrnovala změny v registru EPREL (1) a změnu označení (1). O nápravných opatřeních se často neinformuje.

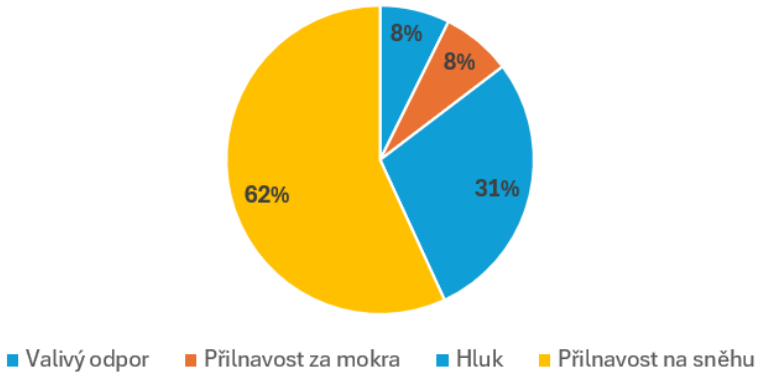
(34) https://prosafe.org/ – koordinační konsorcium orgánů dozoru nad trhem.



Obrázek 8. Přehled testování souladu podle nařízení o označování pneumatik, ICSMS. Pojem „Evropská unie“ odkazuje na zprávy Společného výzkumného střediska Komise. Vysoké procento (odstíny zelené) znamená, že modely byly shledány vyhovujícími.

6.3. Úloha Komise v oblasti dozoru nad trhem

Zkoušení pneumatik je technicky náročné a zdá se, že pro členské státy není prioritou. Nedostatečné informace o souladu v registru EPREL, velký počet modelů, vysoké náklady na zkoušky (1 000 až 10 000 EUR na jednotku), obtížné budování odborných znalostí, nedostatečná kapacita laboratoří, rozdílné rozdělení odpovědnosti mezi vnitrostátními orgány v členských státech a nedostatečná koordinace přispívají k nedostatečné kontrole, vysoké míře nesouladu s předpisy a – možná související – nedůvěře ze strany zákazníků a distributorů (viz výsledky průzkumu o vnímání označení pneumatik jako nespolehlivých, protože vycházejí z vlastního prohlášení). Obrázek 1 ukazuje překvapivou míru nesouladu u pneumatik testovaných Společným výzkumným střediskem v letech 2021 až 2024.



Obrázek 9: Zjištění nesouladu ze strany JRC v letech 2021–2024 (prezentace na zasedání skupiny AdCo dne 1. dubna 2025 v Ispře).

Větší zapojení Komise by bylo prospěšné. Taková strategie se v oblasti bezpečnosti vozidel uplatňuje již od roku 2020. Zatímco členské státy zde hrají ústřední roli a provádějí zkoušení v rámci dozoru, Komise zajišťuje druhou úroveň kontroly a provádí nezávislé zkoušky. Komise je oprávněna[35] provádět zkoušky vozidel a jejich součástí, ukládat

([35]) Článek 9 nařízení (EU) 2018/858.

správní pokuty přímo výrobcům a nařizovat celounijní stažení z oběhu[36]. Schvalování typu pneumatik spadá do pravomoci Komise, ale označování pneumatik do ní nespadá. V současné době se na úrovni EU organizují testovací kampaně, jejichž cílem je posoudit soulad pneumatik prodávaných na trhu EU a které doplňují vnitrostátní kontroly a odstraňují nedostatky v případech, kdy mohou být vnitrostátní kapacity omezené[37]. Centralizovaný a koordinovaný přístup, který by zahrnoval i označování, by vedl k synergiím a zaručil by nestrannost bez střetu zájmů[38]. Kromě toho by dodatečné náklady na kontroly souladu s požadavky na označování byly minimální, jelikož vycházejí ze stejných zkoušek, jaké vyžaduje předpis EHK OSN č. 117.

7. PŘÍPADNÉ OVĚŘOVÁNÍ A ZKOUŠENÍ PROVÁDĚNÉ TŘETÍ STRANOU

Komise usilovala o posouzení nákladů a přínosů povinného nezávislého ověření třetí stranou informací uvedených na označení pneumatiky, přičemž zohlednila zkušenosti získané s širším rámcem stanoveným v nařízení (ES) č. 661/2009.

Ověření prováděné třetí stranou může pomoci kompenzovat nedostatky orgánů dozoru nad trhem v oblasti rozpočtu, laboratoří, zaměstnanců, koordinace a potřebných dovedností. Využití třetích stran by mohlo zajistit přístup k nejmodernějšímu laboratornímu vybavení a specializovanému personálu. Některé laboratoře již získaly zkušenosti s širším rámcem schvalování typu stanoveném nařízením (EU) 2019/2144 a jsou rovněž již akreditovány k provádění všech zkušebních činností podle nařízení o označování pneumatik. Poplatky za zkoušení a certifikaci prováděné třetími stranami však mohou být značné. Table uvádí orientační ceny za zkoušení parametrů pneumatik třídy C1 podle nařízení o označování pneumatik v laboratořích, které jsou akreditovány pro účely právních předpisů v oblasti schvalování typu pneumatik.

Tabulka 4. Náklady na ověřování a zkoušení pneumatik třídy C1 prováděné třetí stranou (na jednu pneumatiku)

Zkušební postup – pneumatiky třídy C1	Od	Do
Předpis EHK č. 117, příloha 3 – Hluk	1 100 EUR	2 000 EUR
Předpis EHK č. 117, příloha 5 – Přilnavost za mokra	950 EUR	1 500 EUR
Předpis EHK č. 117, příloha 6 (CR) – Valivý odpor	650 EUR	1 250 EUR
Předpis EHK č. 117, příloha 7 (3PMSF) – Výkonnost na sněhu	3 200 EUR	5 500 EUR
Celkem za zkušební postup:	**5 900 EUR**	**10 250 EUR**

Existují dvě možnosti, jak tyto vysoké náklady na ověření třetí stranou snížit.

(36) Zpráva o činnosti je k dispozici na adrese https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC130606.

(37) Zpráva popisující činnosti Společného výzkumného střediska v oblasti pneumatik je k dispozici na této adrese: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC135546.

(38) Vnitrostátní orgány mohou být zdrženlivé, pokud jde o vynucování souladu či sankcí výrobcům usazeným na jejich území.

i) Náhodné následné zkoušení, financované veřejným sektorem. To se zdá být proveditelné pouze v případě koordinace na úrovni EU.
ii) Systematické povinné předběžné ověření ze strany dodavatelů u všech hodnot parametrů uvedených na označení, pokud překračují třídu odpovídající „nejhoršímu možnému scénáři“, jak je uvedeno v certifikátech schválení typu[39]. Jednalo by se jednoduše o zveřejnění protokolů o zkouškách, které by výrobci měli provést, aby mohli uplatnit nárok na lepší třídu než „nejhorší možný scénář“, jak je uvedeno v certifikátech schválení typu a které musí být nahrány do registru EPREL.

8. SLADĚNÍ ZKUŠEBNÍCH ZAŘÍZENÍ

Koeficient valivého odporu (RRC), který se používá k určení třídy energetické účinnosti pneumatiky, se měří v laboratoři pomocí speciálního zařízení. Hlavní výrobci provádějí vlastní zkoušení RRC. Některé nezávislé zkušební laboratoře disponují také vlastními zařízeními. Pro zajištění opakovatelných a konzistentních měření je nutná pravidelná kalibrace nebo opětovné sladění zařízení. V některých zemích mimo EU je tato kalibrační služba poskytována ústředním subjektem[40]. V EU žádný takový ústřední orgán neexistuje. Místo toho byly zavedeny „virtuální referenční zařízení“ a postup, které jsou popsány v příloze V nařízení o označování pneumatik. Každé dva roky provádí skupina jedenácti zúčastněných laboratoří náročný proces typu „round-robin“, jehož cílem je sladit zařízení a poskytnout referenční údaje[41].

Komise by mohla vyvinout alternativu k tomuto pravidelnému a náročnému kalibračnímu procesu, do něhož je zapojena řada různých laboratoří, a to zřízením jediné fyzické referenční laboratoře, která by případně byla doplněna o skupinu nezávislých laboratoří, které by poskytovaly služby výrobcům po celém světě. Náklady na takovou laboratoř by mohly být pokryty z poplatků za kalibrační služby. Je třeba poznamenat, že zařízení používaná pro zkoušky RRC jsou stejná jako ta, která se používají pro schválení typu. Používání stejných zařízení zajišťuje lepší soulad měření označování s měřeními schvalování typu a omezuje nutnost dvojích zkoušek.

9. PROBLÉMY ZJIŠTĚNÉ V RÁMCI PROVÁDĚNÍ

Během provádění byly zjištěny některé problémy související s nařízením o označování pneumatik, z nichž většinu by bylo možné vyřešit změnou příloh tohoto nařízení. Níže jsou uvedeny ty nejdůležitější z nich spolu s možnými řešeními.

9.1. Propagační materiály, katalogy, nabídky vozidel

Nařízení o označování pneumatik neposkytuje žádné podrobnosti ohledně formátu, velikosti a způsobů zobrazení označení v katalozích, internetových obchodech, propagačních materiálech či nabídkách vozidel. Jedinou podmínkou je, že rozměry by neměly být menší než 75 mm na 100 mm. Tento nedostatek podrobností vedl na jedné straně k právní nejistotě a k rozsáhlému nesouladu na straně druhé. Jedním z praktických řešení, které jiné akty v přenesené pravomoci týkající se energetického štítku stanovily ve zvláštní příloze, je možnost použít zjednodušený štítek malého formátu v podobě „šipky třídy s rozsahem“, případně v kombinaci s „mechanismem vnořeného zobrazení“ pro

(39) Schválení typu se provádí na úrovni „rodiny výrobků“, zatímco označování pneumatik se provádí na úrovni typu pneumatiky (každého člena rodiny).

(40) Např. USA, Korea a Japonsko.

(41) Seznam laboratoří je zveřejněn ve sdělení Komise 2012/C 86/03. Aktualizace se očekává v roce 2026.

internetové stránky. Obrázek 10 uvádí příklad toho, jak by se takové označení mohlo používat u pneumatik.



Obrázek 10. Příklady šipek třídy jako alternativa k zobrazení úplného označení (v katalozích, seznamech, nabídkách vozidel v tištěné podobě nebo v souvislosti s „mechanismem vnořených štítků při online prodeji“).

9.2. Nedostatek parametrů pro výběr pneumatik v registru EPREL

V příloze III nařízení o označování pneumatik je uveden seznam údajů, které je třeba nahrát do registru EPREL. Popis je velmi obecný a některé klíčové parametry nejsou uvedeny, a proto veřejně dostupné informace nejsou dostatečné pro důležité scénáře reálného použití[42]. Většinu chybějících hodnot parametrů lze v registru EPREL uvést, avšak pouze dobrovolně. To omezuje využitelnost registru EPREL při rozhodování, například ze strany správců vozových parků v odvětví nákladní dopravy[43] nebo také při výběru původního vybavení ze strany výrobců vozidel[44]. Povinné zaznamenávání všech parametrů relevantních pro volbu při nákupu by zákazníkům takové rozhodování umožnilo a pomohlo by lépe využít úsporný potenciál označení, a to díky plnému využití digitalizace a registru EPREL. Navíc nelze intuitivně určit, které pneumatiky splňují kritéria taxonomie EU. Tuto situaci by mohla vyřešit zvláštní funkce filtru.

9.3. Nedostatek informací pro provedení kontrol souladu

Příloha VI nařízení o označování pneumatik uvádí seznam informací pro část registru EPREL týkající se souladu. Tento seznam je obecný a v praxi představuje překážku pro účinnou kontrolu souladu, zejména v těch zemích, kde je odpovědnost za schválení typu a označování pneumatik rozdělena. Tento problém by se dal vyřešit sladěním formátu parametrů, které mají být v registru EPREL uváděny u označování pneumatik, s formátem používaným pro označování energetickými štítky. Nedostatečná jasnost vede také k rozdílným výkladům a značné zátěži pro orgány dozoru nad trhem, které musí od dodavatele vyžadovat dokumentaci, místo aby ji nalezly v registru EPREL. Jelikož v zásadě musí být otestován každý jednotlivý exemplář z dané rodiny pneumatik, pokud třída uvedená na označení neodpovídá „nejhoršímu možnému scénáři“, dostupnost protokolů o zkouškách by umožnila zjednodušit kontrolu souladu, čímž by se snížily náklady a administrativní zátěž členských států.

9.4. Omezené rozdělení do výkonnostních tříd

Prahové hodnoty výkonnosti pneumatik jsou stanoveny v předpisech EHK OSN. Tyto údaje jsou pravidelně přezkoumávány a aktualizovány. Obecně platí, že aktualizované

([42]) Například vzorek běhounu pneumatik pro nákladní vozidla se liší v závislosti na tom, na jakou nápravu mají být pneumatiky namontovány, tj. zda na řízenou, hnací nebo volně se otáčející nápravu (plášť je stejný, celkový výkon se však může výrazně lišit).

([43]) Výběr pneumatik s ohledem na „polohu nápravy“ nebo „profil určení“ je klíčový, neboť souvisí s konstrukcí běhounu a pláště, a tím pádem i s valivým odporem, hlučností či přilnavostí.

([44]) Ačkoli každý výrobce zavádí mechanismus „výběrového řízení“, automobilový průmysl jasně projevil zájem o získání uceleného přehledu o trhu, aby mohl lépe přizpůsobit požadavky.

požadavky se nejprve vztahují na nové typy pneumatik, které byly typově schváleny po vstupu těchto limitů v platnost, a teprve později na stávající typy.

Technologický pokrok umožnil stanovit přísnější požadavky v právních předpisech o schvalování typu, na jejichž základě byly zakázány pneumatiky patřící do nejhorších tříd. Revize nařízení o označování pneumatik však nezahrnovala žádnou změnu stupnice ani úpravu tříd. V důsledku toho lze nyní všechny pneumatiky zařadit pouze do tří nebo čtyř tříd valivého odporu a přilnavosti za mokra. Tento menší rozsah snižuje zájem zákazníků o označení pneumatiky a omezuje motivaci dodavatelů k inovacím, jejichž cílem je odlišit své výrobky od výrobků konkurence. Do doby, než dojde k budoucí změně stupnice, by se tento problém dal zmírnit tím, že by se od dodavatelů vyžadovalo, aby do veřejné části registru EPREL zadávali údaj RRC a index přilnavosti za mokra (WGI), které byly naměřeny nebo odhadnuty k určení dané třídy, jak je již požadováno v případě hluku[45], což by profesionálním odběratelům a dalším zainteresovaným uživatelům umožnilo rozlišovat mezi jednotlivými výrobky v rámci dané třídy pomocí registru EPREL.

10. ZÁVĚR

Revidované nařízení o označování pneumatik vedlo k měřitelnému zlepšení výkonnosti pneumatik, zejména snížení valivého odporu o 5,1 % a zlepšení přilnavosti za mokra o 2,4 % u pneumatik třídy C1 od roku 2021, a to ve srovnání s trendy při zachování scénáře bez opatření. Podobné trendy byly zaznamenány i u pneumatik třídy C2 a C3. U třídy C3 dosáhlo zlepšení valivého odporu dokonce 7,3 %. Trh se tak posunul směrem k pneumatikám s lepším výkonem a v současné době je k dispozici více modelů, které dosahují nejvyššího hodnocení (A) ve všech parametrech.

Informovanost spotřebitelů o označení a jejich důvěra v něj však zůstávají omezené, částečně kvůli nejednotnému vynucování a spoléhání se na vlastní prohlášení. Dozor nad trhem se pro členské státy nejevil jako priorita; vyžaduje specializované odborné znalosti a nástroje, je obtížné jej provádět a v případě, že se provádí, odhaluje vysokou míru nesouladu. To poukazuje na potřebu posílit koordinaci, zdroje a odborné znalosti jak na vnitrostátní úrovni, tak na úrovni EU. Ačkoli by ověřování a zkoušení prováděné třetí stranou mohlo zmírnit některé ze současných nedostatků v oblasti dozoru nad trhem, bylo by to spojeno se značnými náklady. Současný proces slaďování zkušebních zařízení je zdlouhavý a jeho provádění dvakrát ročně představuje značnou zátěž. Jediná referenční laboratoř, případně spravovaná Komisí (JRC), by mohla tento proces zjednodušit a zajistit větší stabilitu, přičemž náklady by byly pokryty přímo poskytováním služeb sladění. Zařízení by mohla být používána k testování označení i souladu s předpisem č. 117.

Registr EPREL je cenným nástrojem, avšak absence povinných požadavků na vyplňování příslušných datových polí omezuje jeho využitelnost pro spotřebitele, správce vozových parků a zadavatele. Pokrok v oblasti označování údajů o oděru a kilometrovém nájezdu se mezitím zpožďuje kvůli absenci normalizovaných zkušebních metod, i když probíhající práce v rámci EHK OSN by mohla přinést řešení do roku 2027.

A konečně, provádění nařízení o označování pneumatik odhalilo další nedostatky, mezi nimiž je i absence definice mechanismu „vnořených“ štítků. Zařazování modelů pneumatik do tří nejlepších tříd z hlediska valivého odporu a zejména přilnavosti za mokra, jakož i do

([45]) Tyto hodnoty RRC a WGI jsou v každém případě již zadány v registru EPREL, avšak pouze v rámci technické dokumentace a pouze některými dodavateli.

dvou výkonnostních tříd z hlediska emisí hluku, snižuje zájem zákazníků o označení pneumatiky.

Úpravy obsažené v souhrnném návrhu, který byl předložen souběžně s touto zprávou, mají za cíl lépe vyřešit některé z těchto nedostatků a zároveň pokud možno zjednodušit dodržování předpisů ze strany dodavatelů i maloobchodníků. Současně lze některé záležitosti (například ty, které souvisejí s kilometrovým nájezdem, oděrem, protektorováním, sladěním zkušebních zařízení a zkoušením za účelem ověření souladu) řešit až poté, co přípravné práce pokročí dále.