EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 24. 6. 2026
COM(2026) 326 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE A EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU

Správa o vykonávaní nariadenia (EÚ) 2020/740 o označovaní pneumatík vzhľadom na palivovú úspornosť a iné parametre

1. ÚVOD

1.1. Politický a právny kontext

Pneumatiky sú najdôležitejšou súčasťou každého cestného vozidla. Valivý odpor pneumatík priamo ovplyvňuje spotrebu energie vozidla. Podporou dopytu po účinnejších pneumatikách, ako aj ich vývojom a výrobou, teda možno znížiť náklady na palivo, emisie a dovoz fosílnych palív – alebo zvýšiť dojazd elektrických vozidiel znížením množstva elektrickej energie potrebnej na jeden prejdený kilometer. Prvý formálny akt EÚ týkajúci sa účinných pneumatík bol prijatý bezprostredne po ropnej kríze v roku 1973, pričom sa v ňom odporúčalo, aby členské štáty „podporovali montáž radiálnych pneumatík na všetky vozidlá, vrátane ťažkých nákladných vozidiel“ ([1]).

Po päťdesiatich rokoch sa radiálne pneumatiky stali štandardnou technológiou, cestná doprava však stále predstavuje významnú časť celkovej konečnej spotreby energie v EÚ (približne štvrtinu) a úplná väčšina tejto energie stále pochádza z ropy. Medzitým inovácie v oblasti konštrukcie pneumatík a použitých materiálov umožnili dosiahnuť ďalšie zvýšenie účinnosti. Odhady naznačujú, že nahradenie pneumatík s vysokým valivým odporom pneumatikami s nízkym valivým odporom by mohlo znížiť priemernú spotrebu energie osobných automobilov približne o 2 % ([2]). Valivý odpor pneumatík je oveľa dôležitejší a potenciál zvýšenia účinnosti ešte väčší pri ťažkých úžitkových vozidlách: v prípade dieselových nákladných vozidiel valivý odpor ovplyvňuje spotrebu energie až o jednu tretinu a v prípade účinnejších elektrických vozidiel o viac ako polovicu ([3]).

Zároveň má ďalší parameter pneumatiky, a to priľnavosť za mokra, zásadný význam pre bezpečnosť, keďže určuje brzdnú dráhu vozidla. Priľnavosť za mokra a valivý odpor sú vzájomne protichodné ukazovatele a pre zákazníkov, ktorí sa rozhodujú, aký typ pneumatiky si kúpiť, to môže znamenať nutnosť nájsť kompromis medzi bezpečnosťou a energetickou výkonnosťou. Aby mohli zákazníci prijímať rozhodnutia o kúpe na základe dostatočných informácií, mali by mať k dispozícii informácie o oboch parametroch. Na tento účel bolo v roku 2009 prijaté prvé nariadenie EÚ o označovaní pneumatík, ktoré bolo revidované v roku 2020. Štítky pneumatík poskytujú zrozumiteľné informácie, ktoré majú za cieľ stimulovať dopyt po kvalitnejších pneumatikách a podporiť konkurenciu v ich ponuke.

Právnym základom nariadenia o označovaní pneumatík je článok 114 a článok 194 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Rozsah pôsobnosti nariadenia zahŕňa pneumatiky pre osobné automobily (C1), dodávky a ľahké nákladné vozidlá (C2) a ťažké nákladné vozidlá a autobusy (C3) ([4]). Nariadenie o označovaní pneumatík funguje v súčinnosti s minimálnymi požiadavkami na výkonnosť stanovenými v iných právnych predpisoch. V právnych predpisoch týkajúcich sa typového schvaľovania, najmä v predpise EHK OSN

([1]) 76/494/EHS: Odporúčanie Rady zo 4. mája 1976 o racionálnom využívaní energie spotrebovanej cestnými vozidlami prostredníctvom lepších vodičských návykov (Ú. v. ES L 140, 28.5.1976, s. 14 – 15).

([2]) Zacharof, N., Fontaras, G., Ciuffo, B., Tsiakmakis, S. a kol., *Review of in use factors affecting the fuel consumption and CO_2 emissions of passenger cars* (Prehľad prevádzkových faktorov ovplyvňujúcich spotrebu paliva a emisie CO_2 osobných automobilov), Spoločné výskumné centrum, 2016.

([3]) Hyttinen, Jukka a kol., *Effect of Ambient and Tyre Temperature on Truck Tyre Rolling Resistance* (Vplyv teploty okolia a teploty pneumatík na valivý odpor pneumatík nákladných vozidiel), International Journal of Automotive Technology, november 2022.

([4]) Do rozsahu pôsobnosti nie sú zahrnuté pneumatiky určené do terénu, pre stavebníctvo, poľnohospodárstvo alebo pre dvoj- a trojkolové vozidlá, keďže hľadiská palivovej účinnosti alebo bezpečnosti by v tomto prípade neboli relevantné.

č. 117, sa stanovujú najdôležitejšie minimálne výkonnostné normy pre pneumatiky uvádzané na trh EÚ, pokiaľ ide o valivý odpor, priľnavosť za mokra, hlučnosť, priľnavosť na snehu a priľnavosť na ľade. Príslušné minimálne výkonnostné normy sú stanovené aj v predpisoch EHK OSN č. 30 (pneumatiky triedy C1), č. 54 (pneumatiky triedy C2 a C3) a č. 172 (protektorované pneumatiky). Hoci zatiaľ neboli prijaté žiadne právne predpisy EÚ v oblasti ekodizajnu týkajúce sa pneumatík, pneumatiky sú zahrnuté v pracovnom pláne v oblasti ekodizajnu a energetického označovania na roky 2025 – 2030 ([5]).

1.2. Hlavné zmeny v rámci revízie nariadenia o označovaní pneumatík z roku 2020

Hlavné zmeny, ktoré priniesla revízia z roku 2020, mali za cieľ:

- zjednotenie štýlu a formátu štítku so známejším energetickým štítkom,
- zníženie počtu výkonnostných tried zo siedmich (A – G) na päť (A – E) v prípade valivého odporu (energetická účinnosť), ako aj pri priľnavosti za mokra (bezpečnosť), keďže prísnejšími požiadavkami typového schválenia EHK OSN sa zakázali pneumatiky, ktoré na štítku spadajú do tried s najhoršími výkonnostnými parametrami,
- vyžadovanie registrácie jednotlivých typov pneumatík v Európskom registri výrobkov s energetickým označením (ďalej len „EPREL“) ([6]),
- zvýšenie informovanosti spotrebiteľov o štítkoch pneumatík sprísnením požiadaviek na prezentáciu tohto štítku spotrebiteľom,
- poverenie Komisie, aby prostredníctvom delegovaných aktov prijala určité zmeny.

1.3. Rozsah tejto správy

V článku 15 nariadenia o označovaní pneumatík sa vyžaduje, aby Komisia vykonala hodnotenie nariadenia a predložila správu Európskemu parlamentu, Rade a Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru. V správe sa posúdi, „ako účinne toto nariadenie a delegované akty prijaté na jeho základe viedli koncových používateľov k rozhodnutiu vybrať si pneumatiky s lepšími vlastnosťami, pričom sa zohľadní vplyv... na podnikanie, spotrebu paliva, bezpečnosť, emisie skleníkových plynov, povedomie spotrebiteľov a činnosti dohľadu nad trhom. V správe sa posúdia aj náklady a prínosy povinného nezávislého overovania informácií na štítku pneumatiky treťou stranou s prihliadnutím na skúsenosti získané v širšom rámci podľa nariadenia (ES) č. 661/2009.“

Táto správa sa zameriava na nasledujúce témy:

- informovanosť spotrebiteľov, pochopenie informácií a ich využívanie,
- vývoj trhu,
- delegované akty,
- dohľad nad trhom a presadzovanie práva,
- overovanie a skúšanie tretími stranami,
- zosúladenie skúšobného zariadenia,
- problémy zistené v rámci vykonávania.

Niektoré aspekty sa analyzujú v rámci posúdenia vplyvu, ktoré sprevádza návrh súhrnného balíka opatrení v oblasti zjednodušenia právnych predpisov týkajúcich sa energeticky

([5]) COM(2025) 187 final.
([6]) https://eprel.ec.europa.eu/.

účinných výrobkov, prijatý súbežne s touto správou a na základe tejto správy a príslušnej analýzy. Súbežne s touto správou sa prijíma aj samostatná správa o vykonávaní nariadenia o energetickom označovaní [nariadenie (EÚ) 2017/1369].

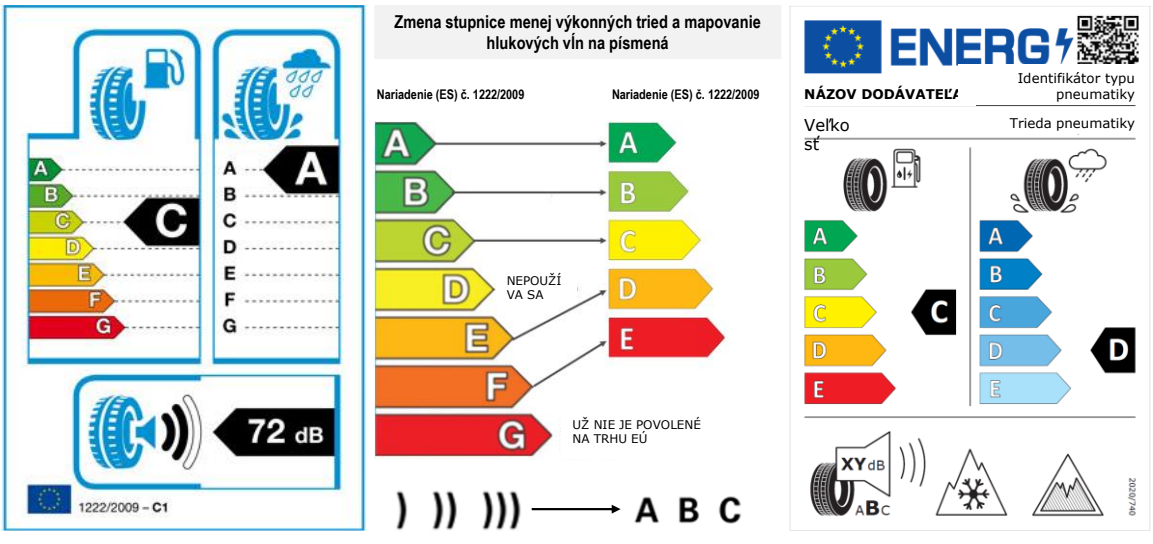
1.4. Analytický základ

Táto správa vychádza z viacerých zdrojov údajov a podkladov, medzi ktoré patria:

- prieskum medzi spotrebiteľmi a predávajúcimi pneumatík a vozidiel ([7]),
- údaje z registra EPREL týkajúce sa registrácií pneumatík,
- príspevky zainteresovaných strán a orgánov, a to aj prostredníctvom činnosti rôznych pracovných skupín, medzi ktoré patrí skupina pre administratívnu spoluprácu (AdCo) v oblasti označovania pneumatík ([8]) a expertná skupina pre zosúladenie laboratórií na meranie valivého odporu pneumatík ([9]),
- Informačný a komunikačný systém pre dohľad nad trhom (ICSMS) ([10]),
- ďalšie verejne dostupné analýzy a zdroje.

2. PREPRACOVANÝ ŠTÍTOK PNEUMATIKY

V prieskumnej štúdii z roku 2018 ([11]) sa zistilo, že štítok pneumatiky nenaplnil celý svoj potenciál, pretože koncoví používatelia dostatočne nevedia o jeho existencii a orgány dohľadu nad trhom členských štátov ho primerane nepresadzujú. V štúdii sa takisto zistilo, že úspechu štítku bránili niektoré vnútorné faktory, ako napríklad zavádzajúce rozčlenenie výkonnostných tried, nepresné a neúplné informácie a nedôvera voči tomu, čo niektorí respondenti považovali za vlastné vyhlásenie.



STARÝ ŠTÍTOK NOVÝ ŠTÍTOK

Obrázok 1. Ilustrácia pôvodného štítku pneumatiky (2012) a revidovaného (nového) štítku (2021).

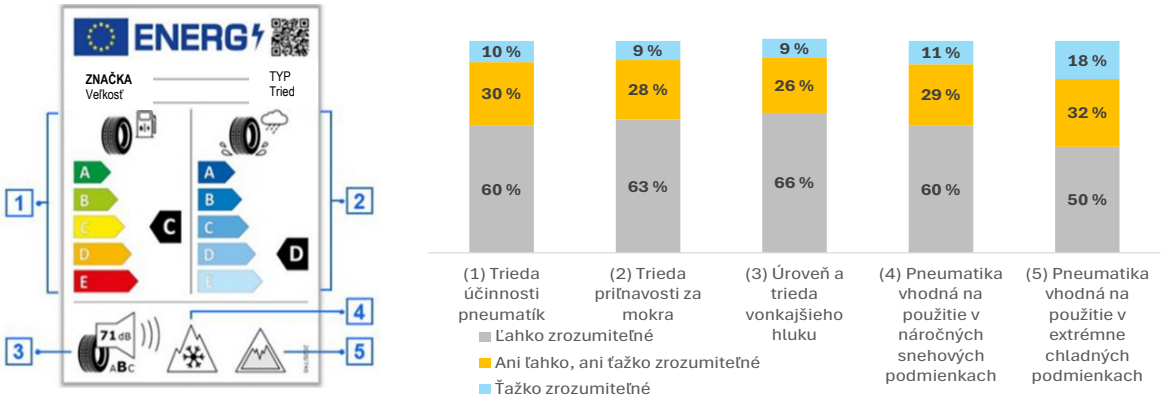
([7]) *Study on consumer understanding of the EU tyre label applied since 1 May 2021* (Štúdia o tom, ako spotrebitelia chápu štítky pneumatík EÚ, ktoré sa uplatňujú od 1. mája 2021).
([8]) Zoznam skupín pre administratívnu spoluprácu.
([9]) https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=sk&groupID=2519.
([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_sk.

Aktualizované právne predpisy týkajúce sa označovania pneumatík platia od 1. mája 2021. Obrázok 1 porovnáva pôvodný a revidovaný štítok. Nový štítok obsahuje niekoľko nových vlastností pneumatiky:

- Valivý odpor. V prípade najnižších tried sa zmenila stupnica a stali sa z nich triedy D a E. Tým sa odstránila prázdna trieda D pre pneumatiky triedy C1 a C2 ([12]). Pre každý typ pneumatiky bol zachovaný rovnaký rozsah hodnôt.
- Priľnavosť za mokra. Zmenila sa stupnica tried na štítkoch a odstránila sa prázdna trieda D. Do stupnice priľnavosti za mokra sa pridali šípky s modrým tieňovaním (pripomínajúce vodu), aby sa bezpečnostné aspekty odlíšili od energetických.
- Vonkajší hluk valenia. Klasifikácia triedy sa zosúladila s ostatnými energetickými štítkami pomocou písmenovej stupnice. Hladina hluku sa uviedla v decibeloch (rovnako ako v prípade ostatných označených výrobkov) a zachoval sa piktogram so zvukovými vlnami.
- Pridali sa dva nové piktogramy pre pneumatiky s typovým schválením na použitie v náročných snehových a ľadových podmienkach ([13]).

3. INFORMOVANOSŤ SPOTREBITEĽOV, VYUŽÍVANIE A POCHOPENIE ŠTÍTKU PNEUMATIKY

To, ako spotrebitelia rozumejú štítku pneumatiky, sa skúšalo prostredníctvom prieskumu medzi spotrebiteľmi. Zhrnutie hlavných zistení:



Obrázok 2. Spotrebitelia sami uviedli, do akej miery rozumejú prvkom na štítku pneumatiky [východisková hodnota = všetci respondenti (n = 4 590)].

Ako je znázornené na obrázku 2, väčšina **spotrebiteľov** považuje štítok pneumatiky za zrozumiteľný. Iba 9 až 18 % respondentov uvádza ťažkosti s niektorým konkrétnym prvkom. Veľká väčšina považuje všetky súčasné prvky na štítku za relevantné, najmä priľnavosť za mokra (94 %). Väčšina (78 %) sa domnievala, že množstvo informácií uvedených na štítku je primerané. Ostatné parametre, ktoré v súčasnosti nie sú uvedené na štítku, ako napríklad dojazd, boli hodnotené ako rovnako dôležité alebo ešte dôležitejšie.

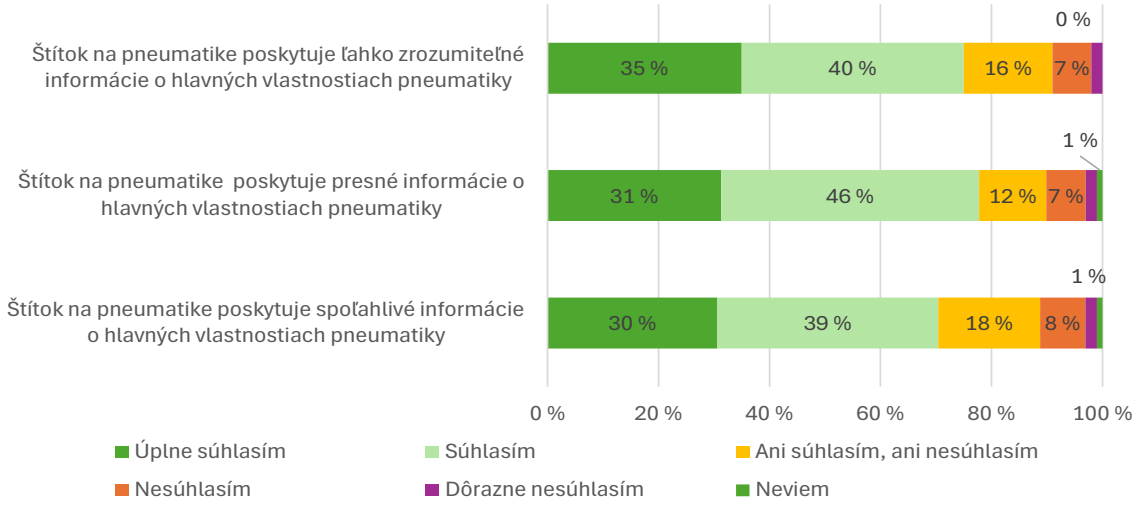
([12]) Pre pneumatiky triedy C3 nebola stanovená žiadna prázdna trieda, pričom pri týchto pneumatikách aj tak neplatila povinnosť označenia štítkom.

([13]) Pokiaľ ide o priľnavosť na snehu a ľade, nie je uvedené žiadne hodnotenie tried, keďže skúšobná metóda (brzdenie na zasneženej alebo zľadovatenej ceste) neposkytuje dostatočne presné a opakovateľné výsledky.

Hluk a uvoľňovanie mikroplastov sa považujú za menej dôležité faktory alebo za faktory, ktoré neovplyvňujú voľbu spotrebiteľov ([14]).

Prieskumom sa potvrdili výsledky štúdie z roku 2019 ([15]) a zistilo sa, že štítok zohrával významnú úlohu pri usmerňovaní spotrebiteľov a profesionálnych nákupcov, ktorí si ho prečítali. Približne 80 % respondentov z oboch skupín uviedlo, že im štítok pomohol vybrať si účinnejšie alebo bezpečnejšie pneumatiky.

Predávajúci a distribútori pneumatík tento štítok poznajú a vo všeobecnosti ho vnímajú pozitívne. To sa však v praxi vždy neprejavuje ako proaktívne využívanie počas predaja. Polovica opýtaných predávajúcich uvádza, že o štítku hovoria len vtedy, keď ich k tomu spotrebiteľ vyzve. Jeden zo šiestich predávajúcich odrádza zákazníkov od toho, aby sa spoliehali na štítok, a poukazuje na to, že sa zakladá iba na vlastnom vyhlásení. Svoje odporúčania naopak zakladajú na ziskových maržiach, zľavách, motivačných ponukách, dostupnosti tovaru alebo rozpočte zákazníkov.



Obrázok 3. Vnímanie štítku pneumatiky zo strany predávajúcich a distribútorov pneumatík [východisková hodnota = všetci respondenti (n = 201)].

Približne polovica **predávajúcich vozidiel** nepovažuje za zmysluplné uvádzať v ponukách na predaj vozidiel štítky pneumatík pre všetky dostupné varianty, a to buď pre nízky záujem zákazníkov v čase predaja, alebo preto, že zákazník nemá možnosť výberu ([16]). Uvedení predávajúci následne považujú súčasné požiadavky za neprimerane zaťažujúce a navrhujú, aby sa v ponukách na predaj mohla používať menšia alebo zjednodušená verzia štítku ([17]).

Spotrebitelia, profesionálni nákupcovia, predávajúci a distribútori, ktorí poznajú webové sídlo **registra EPREL**, ho považujú za cenný zdroj doplňujúcich informácií, hoci jeho

([14]) Nie je to prekvapujúce a potvrdzuje sa tým, že na rozhodnutie o kúpe vplývajú faktory, ktoré sa dajú vyjadriť v podobe finančných úspor alebo zvýšenej bezpečnosti.

([15]) *Study assessing consumer understanding of tyre labels* (Štúdia, v ktorej sa posudzuje pochopenie štítku pneumatiky zo strany spotrebiteľov), https://data.europa.eu/doi/10.2833/210444.

([16]) S výnimkou luxusných áut alebo predaja na diplomatické účely závisí výber pneumatík namontovaných na vozidle od šarže pneumatík, ktorá je k dispozícii v čase montáže vozidla v továrni. Niektorí predávajúci áut môžu súhlasiť s výmenou kolies, ak je to možné a ako výnimočný prejav ústretovosti voči zákazníkovi.

([17]) Napr. len označenie pomocou šípky s triedou.

skutočné využívanie sa zdá obmedzené. V databáze ([18])však momentálne chýbajú informácie o niektorých dôležitých parametroch. Niektorí predávajúci uviedli, že register EPREL im zjednodušuje prácu, keďže znižuje ich závislosť od dodávateľov, pokiaľ ide o informácie. Niektorí predávajúci majú integrované rozhrania API, vďaka ktorým sú ich webové sídla priamo prepojené s registrom EPREL, čo umožňuje automatické zobrazenie štítkov pneumatík a informačných listov výrobkov v správnom jazyku.

4. VÝVOJ TRHU

Technologický pokrok umožnil súčasné zlepšenie valivého odporu aj priľnavosti za mokra, pričom v súbežných právnych predpisoch EHK OSN sa zakázali pneumatiky, ktoré by patrili do tried valivého odporu F a G. Tento trend pokračuje, a najmä v prípade pneumatík triedy C1 požiadavky EHK OSN neumožnia uvedenie na trh žiadnych nových pneumatík triedy E ani väčšiny pneumatík triedy D. V dôsledku toho súčasná stupnica tried ponúka menej možností na výber pri nákupe a predstavuje pre výrobcov slabšiu konkurenčnú motiváciu k inováciám. Podobne aj pokiaľ ide o hlučnosť, všetky pneumatiky patrili už pred nadobudnutím účinnosti nariadenia do tried A a B.

V nariadení o označovaní pneumatík sa vyžaduje, aby dodávatelia pneumatiky pred ich uvedením na trh zaregistrovali v registri EPREL. Do roku 2025 bolo do registra EPREL zaradených takmer 230 000 typov pneumatík: 81 % C1, 10 % C2 a 9 % C3. Parametre týchto registrácií sú uvedené nižšie.

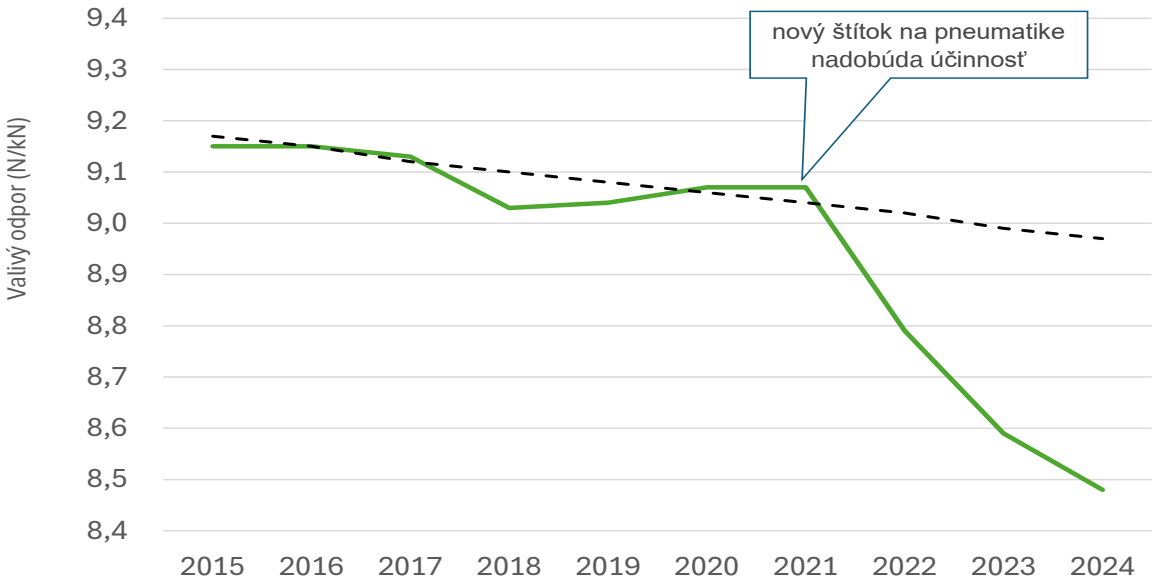
4.1. Pneumatiky triedy C1

4.1.1. Valivý odpor

Na obrázku 2 je znázornený odhadovaný priemerný valivý odpor pneumatík triedy C1 na základe tried uvedených na štítku a dátumu uvedenia na trh ([19]). Prerušovaná čiara znázorňuje extrapolovaný scenár nezmeneného prístupu do roku 2024 na základe modelov zaregistrovaných v registri EPREL v rokoch 2015 až 2021, pričom pokrok v oblasti nových typov pneumatík uvádzaných na trh je mierny.

([18]) Napr. v súčasnosti sa pri pneumatikách triedy C1 nemusí uvádzať, ktoré z registrovaných pneumatík sú vyrobené podľa špecifikácií výrobcu pôvodného vozidla (VPZ), alebo pri pneumatikách triedy C3 informácie o tom, ktoré sú určené pre hnaciu, riadiacu alebo voľne sa otáčajúcu nápravu, alebo ktoré sú určené na mestskú prevádzku či diaľkovú prepravu atď.

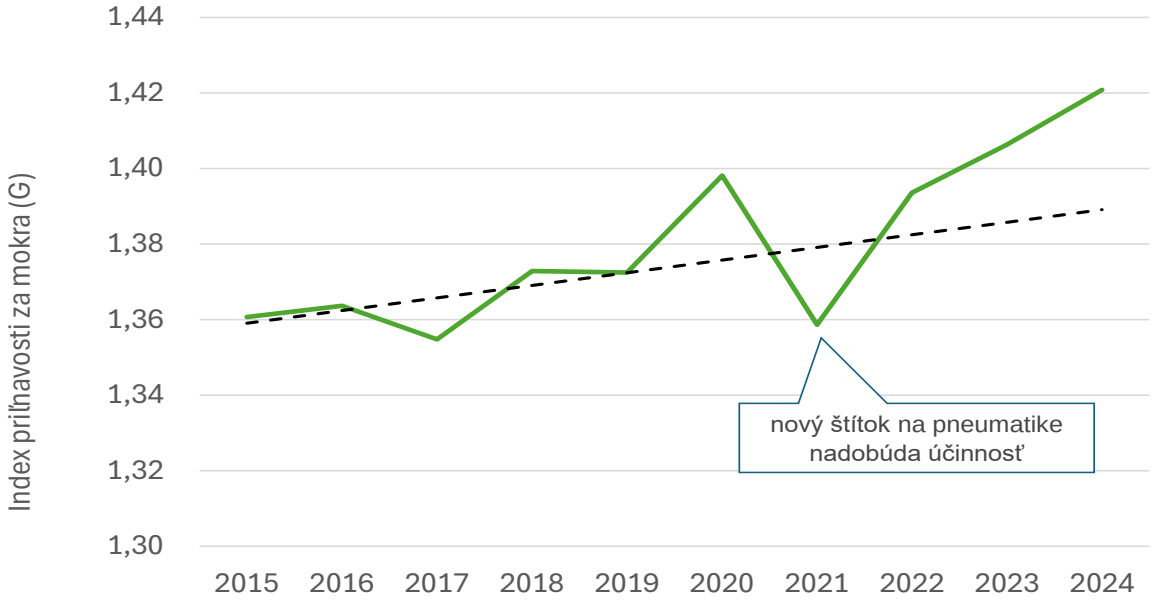
([19]) Na rozdiel od všetkých ostatných nariadení o označovaní výrobkov sa v nariadení o označovaní pneumatík nevyžaduje uvádzanie skutočnej hodnoty parametra určujúceho triedu v prípade valivého odporu a priľnavosti za mokra, ale iba v prípade hluku.



Obrázok 4. Valivý odpor pneumatík triedy C1

Zdá sa, že priemerný valivý odpor nových pneumatík uvádzaných na trh od roku 2021 sa výrazne zlepšil ([20]). Odhaduje sa, že od roku 2021 došlo v porovnaní so scenárom nezmeneného prístupu k zníženiu valivého odporu pneumatík triedy C1 o 5,1 %.

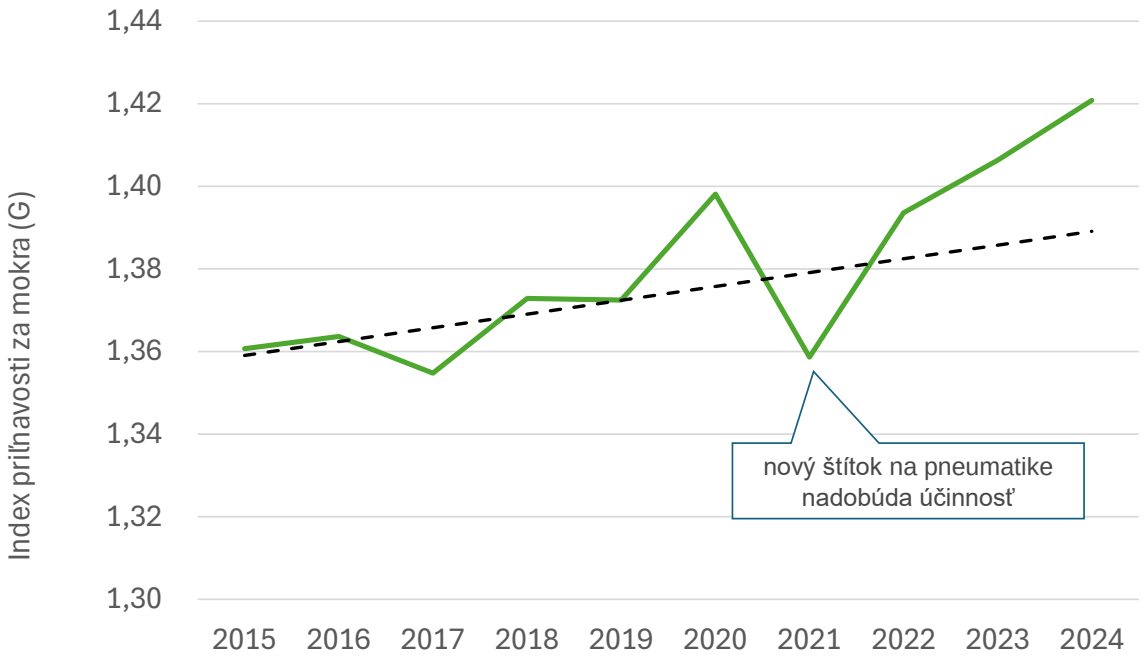
4.1.2. Priľnavosť za mokra



Obrázok 5 znázorňuje odhadovanú priemernú priľnavosť pneumatík triedy C1 za mokra. Hoci je to menej výrazné, zdá sa, že v porovnaní so scenárom nezmeneného prístupu sa zlepšila aj priľnavosť za mokra v prípade pneumatík uvedených na trh po roku 2021 ([21]).

([20]) Používajú sa vážené percentuálne hodnoty pre štítok so strednou triedou, pretože v nariadení sa nevyžaduje, aby dodávatelia vkladali do registra EPREL koeficient valivého odporu, ale len triedu, ktorá sa k nemu viaže.

([21]) Na základe vážených percentuálnych podielov štítkov so strednou triedou, keďže dodávatelia nie sú povinní vkladať do registra EPREL index priľnavosti za mokra, ale len triedu, ktorá sa k nemu viaže.

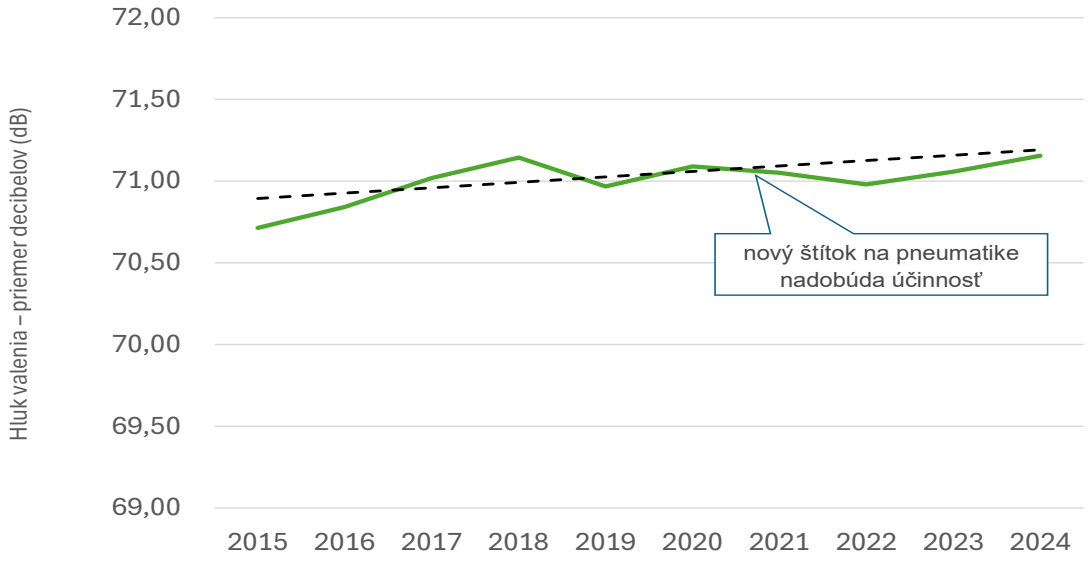


Obrázok 5. Priľnavosť pneumatík triedy C1 za mokra.

Odhaduje sa, že v porovnaní so scenárom nezmeneného prístupu došlo k zlepšeniu priľnavosti za mokra približne o 2,4 %. Vďaka tomu sa skracuje brzdná dráha na mokrej vozovke.

4.1.3. Vonkajší hluk valenia

Obrázok 6 znázorňuje odhadovanú priemernú úroveň vonkajšieho hluku na základe deklarovanej hodnoty. Hlučnosť sa mierne zvýšila len do roku 2018, pravdepodobne v dôsledku kompromisu s priľnavosťou za mokra (ktorá sa výrazne zlepšila) a v dôsledku trendu smerujúceho k používaniu pneumatík s väčším pomerom výšky k šírke v nových modeloch áut. Neexistuje žiadna zreteľná odchýlka od scenára nezmeneného prístupu.



Obrázok 6. Hluk z vonkajšieho valenia pneumatík triedy C1.

4.2. Pneumatiky triedy C2 a C3

V prípade pneumatík triedy C2 a C3 boli zistené podobné trendy ako v prípade pneumatík triedy C1. Pri pneumatikách C3 bolo v porovnaní so scenárom nezmeneného prístupu zistené zníženie valivého odporu približne o 7,3 %. K pokroku, ktorý vyplýva z údajov v registri EPREL, mohli prispieť aj iné faktory. Zlepšenia v oblasti valivého odporu mohol podnietiť zvýšený dôraz na bezpečnosť a väčší podiel elektrických vozidiel na cestách ([22]).

Hoci valivý odpor, priľnavosť za mokra a hlučnosť sú vzájomne prepojené parametre, dajú sa zlepšiť všetky tri súčasne. V roku 2025 ponúkalo viacero výrobcov pneumatiky s triedou A vo všetkých troch parametroch.

Podiel nových modelov: 5 – 10 % > 10 %

C1 2015		Valivý odpor A	B	C	D	E		
Priľnavosť 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 %	
	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		
Priľnavosť 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 %		

([22]) V prípade nákladných vozidiel zahŕňa vzorec na výpočet emisií CO_2 vozového parku podľa legislatívy EURO IV koeficient valivého odporu pneumatík pôvodného vybavenia (pri dieselových nákladných vozidlách predstavuje valivý odpor pneumatík 30 až 40 % spotreby energie). V prípade elektrických nákladných vozidiel je tento podiel vyšší z dôvodu vysokej účinnosti elektromotora, pričom sa nemení dôraz na energetickú účinnosť.

C1 2024		Valivý odpor A	B	C	D	E		
Priľnavosť 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 %		

Obrázok 7. Vývoj valivého odporu a priľnavosti pneumatík triedy C1 za mokra.

Obrázok 7 znázorňuje, ako sa za posledné desaťročie vyvíjal valivý odpor a priľnavosť za mokra. V tabuľkách je uvedený relatívny podiel modelov pneumatík v rokoch 2015, 2020 a 2024 v jednotlivých kombináciách parametrov.

V priebehu tohto obdobia sa modely uvedené na trh posúvajú smerom k ľavému hornému rohu grafu, čím sa súčasne zlepšuje valivý odpor aj priľnavosť za mokra. Najväčší segment sa presúva z kombinácie triedy D za valivý odpor a triedy C za priľnavosť za mokra v rokoch 2015 a 2020 k triede C, resp. B, v roku 2024.

5. DELEGOVANÉ AKTY

Článkom 13 nariadenia o označovaní pneumatík sa Komisia splnomocňuje prijímať delegované akty s cieľom:

- zaviesť nové požiadavky na informácie týkajúce sa protektorovaných pneumatík,
- zahŕňať parametre alebo požiadavky na informácie týkajúce sa oderu pneumatiky a dojazdu,
- prispôsobiť ostatné aspekty technologickému pokroku.

5.1. Protektorované pneumatiky

Protektorované pneumatiky sú opotrebované pneumatiky, ktoré prechádzajú procesom regenerácie, pri ktorom sa opotrebovaný behúň nahradí novým, vďaka čomu dostanú druhý alebo dokonca tretí život. Protektorovanie pneumatík vedie k zníženiu spotreby materiálov a energie, ako aj súvisiacich emisií skleníkových plynov, a to takmer o dve tretiny. V roku 2022 tri odvetvové organizácie – ETRMA, ETRTO a BIPAVE – predložili Komisii návrh ([23]) na označovanie protektorovaných pneumatík triedy C3. Komisia vypracovala predbežnú technickú štúdiu a začala pripravovať analytický základ pre návrh. Boli oslovené zainteresované strany a práce pokračujú.

5.2. Oder a dojazd

Ako sa uvádza v kapitole 3 a ako vyplýva z dvoch prieskumov medzi spotrebiteľmi realizovaných vo viacerých krajinách, záujem zákazníkov o štítok pneumatiky by zvýšil ukazovateľ potenciálnej životnosti (alebo „dojazdu“) pneumatík: spolu s valivým odporom

([23]) Použila by sa rovnaká metóda ako v prípade nových pneumatík.

je to ukazovateľ úspor, ktorými sa môže kompenzovať vyššia počiatočná cena náhradných pneumatík. Až donedávna neexistovala žiadna vhodná skúšobná metóda na meranie oderu pneumatiky a dojazdu, a preto Komisia nemohla prijať opatrenia na zavedenie požiadaviek na informácie (podľa článku 13 ods. 3).

V rámci špeciálne zriadenej pracovnej skupiny EHK OSN pre oder pneumatík (TF-TA) ([24]) prebiehajú práce na stanovení metód na skúšky oderu pre pneumatiky tried C1, C2 a C3. Skúška oderu pre pneumatiky triedy C1 EHK OSN ([25]) zahŕňa dve metodiky: metódu skúšania v konvoji vozidiel na ceste, vykonávanú za obmedzených poveternostných a klimatických podmienok, a metódu s použitím bubna v interiéri ([26]). Prvá skúška zahŕňa 8 000 km na verejných komunikáciách ([27]). Práce na pneumatikách triedy C2 a C3 stále prebiehajú a závery sa očakávajú v roku 2027 v prípade pneumatík C2, v prípade pneumatík C3 však neskôr.

Komisia vyzvala organizáciu TA-TF, aby vyvinula ukazovateľ súvisiaci s opotrebením pneumatík na posúdenie potenciálneho dojazdu ([28]), keďže táto činnosť sa doteraz zameriavala výlučne na stanovenie minimálnych požiadaviek v súvislosti s oderom. Medzitým bola v nariadení Euro 7 stanovená prahová hodnota pre pneumatiky triedy C1.

Tabuľka 1: Harmonogram povinných prahových hodnôt oderu podľa normy Euro 7 [nariadenie (EÚ) 2024/1257].

Platná požiadavka	Pneumatiky triedy C1	Pneumatiky triedy C2	Pneumatiky triedy C3
Nové modely pneumatík od:	1. júla 2028	1. apríla 2030	1. apríla 2032
Všetky modely pneumatík od:	1. júla 2030	1. apríla 2032	1. apríla 2034
Modely, ktoré nespĺňajú požiadavky, na trhu do:	30. júna 2032	31. marca 2034	31. marca 2036

5.3. Ďalšie aspekty

Označovanie protektorovaných pneumatík by si vyžiadalo zmenu viacerých príloh k nariadeniu o označovaní pneumatík. V nariadení o označovaní pneumatík okrem toho chýba v niektorých ohľadoch jasnosť alebo podrobné požiadavky (vnorené štítky, verejné parametre, dokumentácia o súlade). Predstavuje to zdroj neistoty pre dodávateľov, ako aj

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

([25]) GRBP 83, (WP.29/GRBP) Pracovná skupina pre hluk a pneumatiky (83. zasadnutie) | EHK OSN je pomocným orgánom Svetového fóra pre harmonizáciu predpisov o vozidlách.

([26]) Táto rýchlejšia, presnejšia a ekologickejšia metóda merania v interiéri, podobná skúškam používaným na meranie valivého odporu, šetrí výrobcom pneumatík mesiace pri zavádzaní nových typov pneumatík na trh.

([27]) 25 % mestských ciest, 25 % regionálnych ciest a 35 % diaľnic, pri troch teplotných úrovniach v rozmedzí od 5 °C do 25 °C. Skúška na báze konvojov je pre orgány dohľadu nad trhom problematická z hľadiska opakovateľnosti a cenovej dostupnosti.

([28]) Predpis EHK OSN č. 117 sa zmení tak, aby zahŕňal prahové hodnoty oderu. Údaje o miere oderu a strate behúňa sa tak stávajú súčasťou dokumentácie o typovom schválení. Keby vyhlásenie výrobcov pneumatík prostredníctvom dokumentácie o typovom schválení týkajúcej sa výsledkov skúšok oderu zahŕňalo aj úbytok hĺbky behúňa, uvádzanie odhadovaného dojazdu by sa možno dalo realizovať.

pre predávajúcich pneumatík a vozidiel a sťažuje to dodržiavanie predpisov ([29]). Väčšinu problémov by vyriešilo zosúladenie s právnymi predpismi týkajúcimi sa výrobkov s energetickým štítkom.

6. DOHĽAD NAD TRHOM A PRESADZOVANIE

V nariadení (ES) č. 765/2008 ([30]) sa stanovuje postup overovania súladu zo strany vnútroštátnych orgánov dohľadu nad trhom v oblasti označovania pneumatík a cezhraničného dohľadu nad trhom. Nariadením (EÚ) 2019/1020 ([31]) o dohľade nad trhom a súlade výrobkov s požiadavkami sa zmenilo nariadenie (ES) č. 765/2008, čím sa rozšíril jeho rozsah pôsobnosti a zosúladili sa vymedzenia a pravidlá akreditácie skúšobných zariadení.

V nariadení o označovaní pneumatík sa okrem toho vytvárajú určité povinnosti pre dodávateľov (výrobcov, dovozcov a splnomocnených zástupcov) a predávajúcich alebo distribútorov, a to vrátane povinnosti spolupracovať s orgánmi členských štátov a prijať okamžité opatrenia v prípade nedodržania predpisov. Konkrétne požiadavky sú stanovené pre poskytovateľov internetových hostingových služieb.

Pneumatiky sú zložité výrobky, ktoré majú zásadný vplyv na bezpečnosť. Posudzovanie kvality pneumatík a ich súladu s predpismi si vyžaduje špecifické zručnosti a odborné znalosti. Na overenie výkonnosti potrebujú orgány dohľadu nad trhom špecializované a nákladné zariadenia a vyhradené skúšobné areály alebo dráhy.

Väčšina skúšok výkonu a zhody, ktoré vykonávajú orgány dohľadu nad trhom, sa v súčasnosti uskutočňuje na spotrebičoch (chladničkách, práčkach, žiarovkách) a len veľmi málo z uvedených orgánov má špecifické odborné znalosti a skúsenosti v oblasti pneumatík. V mnohých krajinách sa na kontrolu súladu vyčleňuje len málo ľudských a finančných zdrojov, a preto sa vo väčšine prípadov vykonávajú len kontroly formálnych aspektov. Navyše v približne polovici členských štátov sú právomoci v oblasti označovania a typového schvaľovania rozdelené medzi rôzne orgány, pričom sa koordinujú veľmi málo alebo sa nekoordinujú vôbec, hoci sa používajú rovnaké skúšobné zariadenia a postupy.

Niekoľko členských štátov skutočne vykonáva kontroly, ktoré poukazujú na vysokú mieru nedodržiavania predpisov. Írsko zverejnilo výsledky pre 36 modelov pneumatík v systéme ICSMS ([32]); vyplynulo z nich, že v roku 2024 spĺňalo požiadavky len 33 % modelov a v roku 2025 už 51 %. Nemecko zverejnilo výsledky skúšok 60 modelov pneumatík; zistilo v nich, že v roku 2023 spĺňalo požiadavky 37 % modelov a v roku 2024 to bolo 58 %. Vnútroštátne orgány dohľadu nad trhom zvyčajne vykonávajú dohľad nad trhom na základe prístupu založeného na riziku, čo znamená, že zistené miery nesúladu nemusia nevyhnutne odrážať priemerné hodnoty na trhu. Údaje zo skúšok vykonaných Spoločným výskumným centrom však zároveň poukazujú na veľmi vysoký počet prípadov nesúladu. Pokiaľ ide o pneumatiky vstupujúce na trh EÚ, colné kontroly na vonkajších hraniciach

([29]) Neexistuje žiadny štítok malého formátu, ktorý by bolo možné použiť v katalógoch pneumatík, kde je každá pneumatika opísaná približne na 20 riadkoch na každej strane, ani v ponukách vozidiel, kde štítky pneumatík zaberajú desaťnásobok priestoru vyhradeného na opis vozidla a jeho výbavy. Chýbajúce informácie o tom, ktoré parametre potrebné na rozlíšenie pneumatík rovnakej veľkosti sa majú vkladať do registra EPREL, bránia uplatňovaniu taxonómie alebo akýchkoľvek kritérií z hľadiska zásady „výrazne nenarušiť“.

([30]) Nariadenie (ES) č. 765/2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh.

([31]) Nariadenie (EÚ) 2019/1020 o dohľade nad trhom a súlade výrobkov.

([32]) Informačný a komunikačný systém pre dohľad nad trhom.

EÚ boli naďalej obmedzené, a preto bol počet zistených prípadov nesúladu s predpismi nízky.

Podľa nariadenia o označovaní pneumatík sú členské štáty povinné stanoviť pravidlá týkajúce sa účinných, primeraných a odradzujúcich sankcií, ako aj zaviesť mechanizmy na vynucovanie dodržiavania nariadenia v prípade jeho porušenia a do 1. mája 2021 o týchto pravidlách informovať Komisiu. Zoznam oznámených sankcií bol uverejnený na portáli energeticky účinných výrobkov ([33]).

6.1. Typové schválenie oproti označovaniu pneumatík

Typové schválenie sa nevykonáva pre každý model pneumatiky, ale len na úrovni „radu pneumatík“ a na základe scenára „najhoršieho prípadu“ pre každý z regulovaných parametrov. Napríklad v prípade valivého odporu sa spomedzi pneumatík s rovnakou hĺbkou behúňa, ale s rôznymi pomermi výšky a šírky, považuje za reprezentatívnu pneumatiku predstavujúcu najhorší prípad pneumatika s najnižším indexom zaťaženia a najvyšším pomerom výšky a šírky. Znamená to, že z 10 alebo 20 pneumatík toho istého radu a s rovnakou vzorkou behúňa sa iba jedna skúša z hľadiska valivého odporu, ďalšia z hľadiska priľnavosti za mokra a prípadne ešte jedna z hľadiska hluku.

Pri označovaní pneumatík sa v zásade skúša každý jednotlivý člen radu pneumatík pomocou tej istej skúšobnej metódy.

Znamená to, že kontrola súladu a overenie triedy uvedenej na štítku – pokiaľ nie je uvedená rovnaká trieda ako v najhoršom prípade – si vyžaduje špecifické skúšky konkrétnej pneumatiky a nemožno sa spoliehať na výsledky skúšok typového schválenia pre celú skupinu pneumatík.

6.2. Podpora EÚ pre orgány dohľadu nad trhom

Projekt s názvom Výrobky spĺňajúce požiadavky energetickej účinnosti 4 (EEPLIANT4) je koordinovaná akcia spolufinancovaná z prostriedkov EÚ v rámci programu LIFE, ktorý je finančným nástrojom EÚ v oblasti životného prostredia a boja proti zmene klímy. Projekt EEPLIANT4 zahŕňa pracovný balík týkajúci sa pneumatík, v rámci ktorého sa budú vykonávať kontroly súladu s nariadením o označovaní pneumatík. Zúčastňujú sa na ňom orgány dohľadu nad trhom len zo štyroch členských štátov: Estónsko, Cyprus, Holandsko a Portugalsko, a koordinuje ich organizácia PROSAFE ([34]).

Projekt	Program	Dĺžka trvania	Príspevok EÚ
MSTyr15	Program Európskej komisie Horizont 2020	2016 – 2019	1 854 673 EUR
EEPLIANT4	LIFE	2024 – 2029	7 999 999 EUR

Tabuľka 3. Podpora EÚ pri vykonávaní nariadenia o označovaní pneumatík a súvisiacom dohľade nad trhom

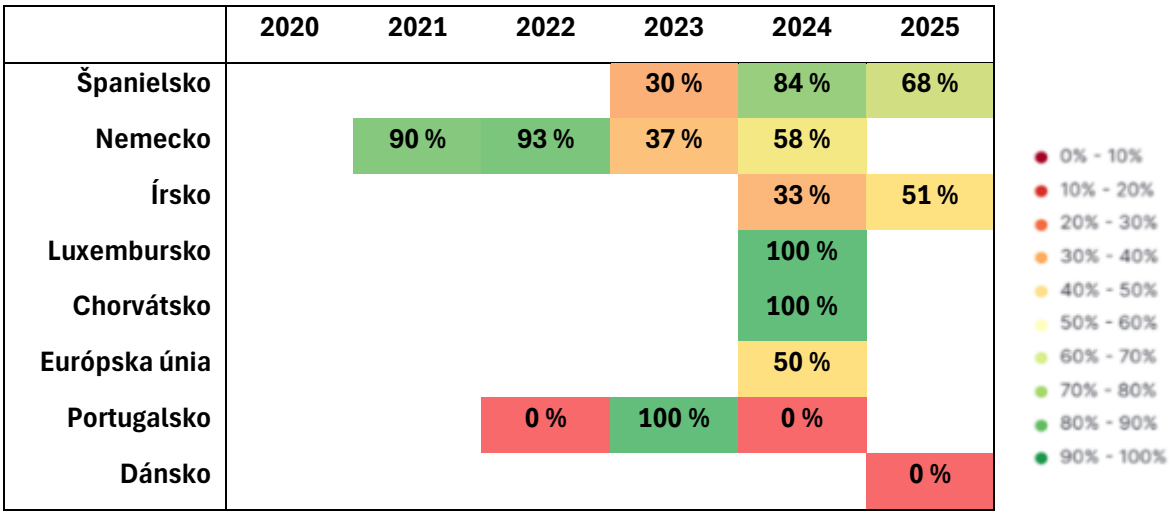
Komisia takisto podporuje činnosti orgánov dohľadu nad trhom formou:

([33]) https://energy-efficient-products.ec.europa.eu/national-measures-penalties-and-sanctions-tyres_sk.
([34]) Https://prosafe.org/ – koordinačné konzorcium orgánov dohľadu nad trhom.

- polročných zasadnutí a podpory orgánov dohľadu nad trhom prostredníctvom expertnej skupiny pre administratívnu spoluprácu (AdCo) v oblasti označovania pneumatík – administratívna spolupráca pri dohľade nad trhom,
- európskej siete pre súlad výrobkov v rámci nariadenia o dohľade nad trhom,
- integrácie medzi registrom EPREL a systémom ICSMS,
- funkciou „ochrannej doložky“ v systéme ICSMS, ktorá umožňuje orgánom dohľadu nad trhom zdieľať informácie o výrobkoch predstavujúcich riziko.

V článku 34 ods. 4 nariadenia o dohľade nad trhom sa členským štátom ukladá povinnosť podávať správy o hĺbkových kontrolách súladu. Do jesene 2025 bolo v systéme ICSMS zaznamenaných 230 podrobných inšpekcií podľa nariadenia o označovaní pneumatík. Obrázok 8 zobrazuje výsledky podľa členských štátov. Členské štáty, ktoré nie sú uvedené v tabuľke, neoznámili v systéme ICSMS žiadne kontroly.

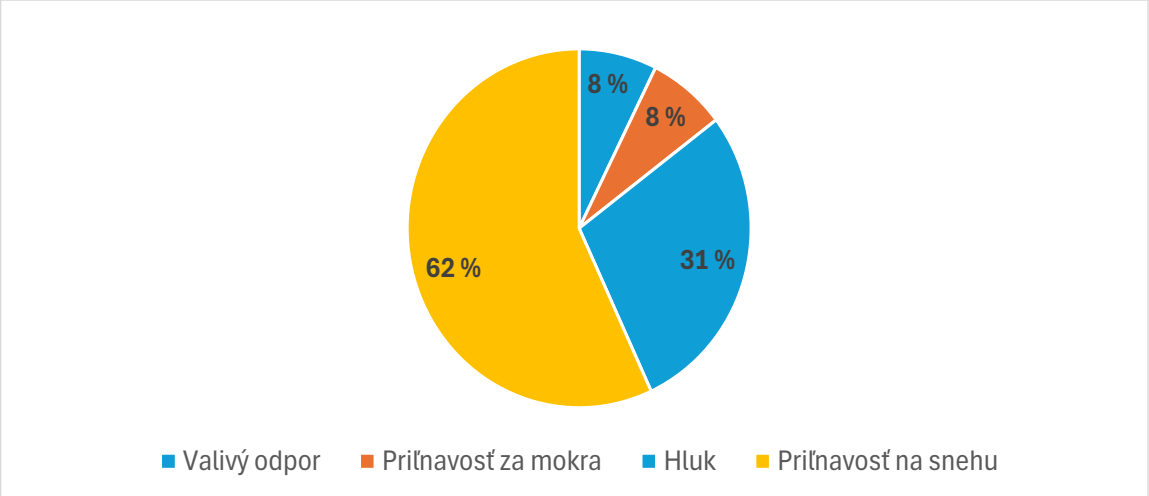
Z nahlásených kontrol podľa nariadenia o označovaní pneumatík sa pri piatich zistilo, že pneumatiky predstavujú vážne riziko, a pri 16 sa zistila vysoká miera rizika. Medzi nápravné opatrenia patrili varovania (14), príkazy na stiahnutie modelu z trhu (2) a zákaz (2). Medzi ďalšie opatrenia patrili zmeny v registri EPREL (1) a zmena štítku (1). Často sa o nápravnom opatrení neinformuje.



Obrázok 8. Prehľad skúšok súladu s nariadením o označovaní pneumatík, ICSMS. Pojem „Európska únia“ sa vzťahuje na správy Spoločného výskumného strediska Komisie (JRC). Vysoké percento (zelené sfarbenie) znamená, že modely boli uznané za vyhovujúce.

6.3. Úloha Komisie v oblasti dohľadu nad trhom

Skúšanie pneumatík je technicky náročné a zdá sa, že pre členské štáty nepredstavuje prioritu. Nedostatočné informácie o súlade v registri EPREL, veľký počet modelov, vysoké náklady na skúšky (1 000 až 10 000 EUR na kus), ťažkosti s budovaním odborných znalostí, nedostatočné laboratórne kapacity, rozdielne rozdelenie zodpovedností medzi vnútroštátnymi orgánmi v členských štátoch a nedostatočná koordinácia prispievajú k nedostatočnej kontrole, vysokej miere nesúladu s predpismi a – pravdepodobne v súvislosti s tým – nedôvere zo strany zákazníkov a distribútorov (pozri zistenia v rámci prieskumu o vnímaní štítkov pneumatík ako nedôveryhodných, keďže sa zakladajú na vlastnom vyhlásení). Obrázok 1 zobrazuje prekvapujúce podiely prípadov nesúladu pri pneumatikách skúšaných JRC v rokoch 2021 – 2024.



Obrázok 9: Zistenia JRC týkajúce sa nedodržania predpisov v rokoch 2021 – 2024 (prezentácia na zasadnutí AdCo, 1. apríla 2025, Ispra).

Bolo by prospešné, keby sa Komisia viac angažovala. Takáto stratégia sa v oblasti bezpečnosti vozidiel vykonáva od roku 2020. Členské štáty v tejto oblasti síce zohrávajú ústrednú úlohu a vykonávajú skúšky v rámci dohľadu, Komisia však zabezpečuje druhú úroveň kontroly a vykonáva nezávislé skúšky. Komisia je oprávnená ([35]) vykonávať skúšky vozidiel a ich súčastí, ukladať správne pokuty priamo výrobcom a nariadiť celoeurópske spätné prevzatie výrobkov ([36]). Do pôsobnosti Komisie patrí schvaľovanie typov pneumatík, ale označovanie pneumatík do tejto pôsobnosti nespadá. V súčasnosti sa na úrovni EÚ organizujú skúšobné kampane zamerané na posúdenie súladu pneumatík predávaných na trhu EÚ, ktoré dopĺňajú vnútroštátne kontroly a vyplňujú medzery v prípadoch, keď vnútroštátne kapacity môžu byť obmedzené ([37]). Centralizovaným a koordinovaným prístupom, ktorý by sa vzťahoval aj na označovanie, by sa vytvorili synergie a zaručila by sa nestrannosť bez konfliktu záujmov ([38]). Okrem toho by dodatočné náklady na kontroly súladu s požiadavkami na označovanie boli minimálne, keďže vychádzajú z rovnakých skúšok, aké sa vyžadujú v predpise EHK OSN č. 117.

7. MOŽNÉ OVEROVANIE A SKÚŠANIE TRETÍMI STRANAMI

Komisia sa snažila posúdiť náklady a prínosy povinného nezávislého overovania informácií na štítku pneumatiky tretími stranami s prihliadnutím na skúsenosti získané v širšom rámci podľa nariadenia (ES) č. 661/2009.

Overovanie treťou stranou môže pomôcť vykompenzovať nedostatky orgánov dohľadu nad trhom v oblasti rozpočtu, laboratórií, personálu, koordinácie a potrebných zručností. Využitie služieb tretích strán by mohlo zabezpečiť prístup k najmodernejšiemu laboratórnemu vybaveniu a špecializovanému personálu. Niekoľko laboratórií už nadobudlo skúsenosti v širšom rámci typového schvaľovania, ktorý sa stanovuje v nariadení (EÚ) 2019/2144, a zároveň už disponuje akreditáciou na vykonávanie všetkých skúšobných činností v rámci nariadenia o označovaní pneumatík. Poplatky za

([35]) Článok 9 nariadenia (EÚ) 2018/858.
([36]) Správa o činnosti je k dispozícii na stránke https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC130606.
([37]) Správa opisujúca činnosti, ktoré JRC vykonalo v oblasti pneumatík, je k dispozícii na nasledujúcom odkaze: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC135546.
([38]) Vnútroštátne orgány môžu byť neochotné vynucovať dodržiavanie predpisov alebo ukladať sankcie výrobcom so sídlom na ich území.

skúšanie a certifikáciu vykonávané tretími stranami však môžu byť značné. Tabuľka zobrazuje orientačné ceny za skúšky parametrov pneumatík triedy C1 podľa nariadenia o označovaní pneumatík v laboratóriách akreditovaných na účely legislatívy týkajúcej sa typového schvaľovania pneumatík.

Tabuľka 4. Náklady na nezávislé overovacie skúšky pneumatík triedy C1 (na jednu pneumatiku)

Skúšobný postup – pneumatika triedy C1 –	**Od**	**Do**
Predpis EHK č. 117, príloha 3 – Hluk	1 100 EUR	2 000 EUR
Predpis EHK č. 117, príloha 5 – Priľnavosť za mokra	950 EUR	1 500 EUR
Predpis EHK č. 117, príloha 6 (CR) – Valivý odpor	650 EUR	1 250 EUR
Predpis EHK č. 117, príloha 7 3PMSF – Výkonnosť na snehu	3 200 EUR	5 500 EUR
Celkovo za skúšobný postup:	**5 900 EUR**	**10 250 EUR**

Existujú dve možnosti, ako zmierniť tieto vysoké náklady na overovanie tretími stranami.

i) Náhodné skúšky *ex post* financované z verejných zdrojov. Javí sa ako realizovateľné iba v prípade koordinácie na úrovni EÚ.
ii) Systematické povinné overovanie *ex ante* zo strany dodávateľov všetkých deklarovaných hodnôt parametrov uvedených na štítku, ak presahujú triedu zodpovedajúcu „najhoršiemu prípadu“, ako je uvedené v osvedčeniach o typovom schválení ([39]). Išlo by len o zverejnenie protokolov zo skúšok, ktoré majú výrobcovia vykonávať, aby mohli uvádzať triedu lepšiu ako „najhorší prípad“ zdokumentovaný v osvedčeniach o typovom schválení, a ktoré musia byť nahrané do registra EPREL.

8. ZOSÚLADENIE SKÚŠOBNÉHO ZARIADENIA

Koeficient valivého odporu, ktorý sa používa na stanovenie triedy energetickej účinnosti pneumatiky, sa meria v laboratóriu pomocou špeciálneho zariadenia. Veľkí výrobcovia vykonávajú vlastné skúšky koeficientu valivého odporu. Niektoré nezávislé skúšobné laboratóriá disponujú aj vlastnými zariadeniami. Na zabezpečenie opakovaných a konzistentných meraní je potrebná pravidelná kalibrácia alebo opätovné zosúladenie zariadení. Niektoré krajiny mimo EÚ využívajú na poskytovanie tejto kalibračnej služby ústredný orgán ([40]). V EÚ však takýto ústredný orgán neexistuje. Namiesto toho bolo zavedené „virtuálne referenčné zariadenie“ a postup, ktoré sú opísané v prílohe V k nariadeniu o označovaní pneumatík. Každé dva roky skupina 11 zúčastnených laboratórií vykonáva náročný proces kruhových testov, ktorého cieľom je zosúladenie ich zariadení a vytvorenie referenčného súboru ([41]).

Komisia by mohla vypracovať alternatívu k tomuto pravidelnému a náročnému procesu kalibrácie siete rôznych laboratórií zriadením jediného fyzického referenčného laboratória, prípadne s druhou skupinou nezávislých laboratórií, ktoré by poskytovali túto službu

([39]) Typové schválenie sa vzťahuje na úroveň „radu výrobkov“, zatiaľ čo označovanie pneumatík sa vzťahuje na úroveň typu pneumatiky (každý člen radu).
([40]) Napr. Japonsko, Kórea a USA.
([41]) Zoznam laboratórií je uverejnený v oznámení Komisie 2012/C 86/03. Aktualizácia je naplánovaná na rok 2026.

výrobcom po celom svete. Náklady na prevádzku takéhoto laboratória by sa mohli pokryť z poplatkov za kalibračné služby. Je potrebné poznamenať, že zariadenia používané na skúšanie koeficientu valivého odporu sú rovnaké ako zariadenia používané na typové schválenie. Použitím rovnakých zariadení sa zaručuje, že merania pri označovaní budú lepšie zosúladené s meraniami pri typovom schválení, a obmedzuje sa tým potreba opakovaných skúšok.

9. PROBLÉMY ZISTENÉ V RÁMCI VYKONÁVANIA

Počas vykonávania boli zistené niektoré problémy súvisiace s nariadením o označovaní pneumatík, z ktorých väčšinu by bolo možné vyriešiť zmenou príloh k nariadeniu o označovaní pneumatík. Najdôležitejšie z nich sú spolu s možnými riešeniami uvedené ďalej v texte.

9.1. Propagačné materiály, katalógy, ponuky vozidiel

V nariadení o označovaní pneumatík sa neposkytujú žiadne podrobnosti o formáte, veľkosti a spôsoboch zobrazenia štítkov v katalógoch, internetových obchodoch, propagačných materiáloch ani v ponukách vozidiel. Jedinou podmienkou je, aby rozmery neboli menšie ako 75 × 100 mm. Nedostatočne podrobné požiadavky viedli na jednej strane k právnej neistote a na druhej strane k rozsiahlemu nedodržiavaniu predpisov. Jedným z praktických riešení, ktoré sa v rámci iných delegovaných aktov týkajúcich sa energetických štítkov stanovili v osobitnej prílohe, je možnosť použiť zjednodušený štítok malého formátu v podobe „šípky s triedou s rozsahom“, prípadne v kombinácii s „mechanizmom vnoreného zobrazenia“ pre internetové stránky. Obrázok 10 uvádza príklad toho, ako by sa takýto štítok mohol používať v prípade pneumatík.



Obrázok 10. Príklady šípok s triedou ako alternatívy k zobrazeniu úplného štítku (v katalógoch, zoznamoch, ponukách vozidiel v papierovej forme alebo v spojitosti s „mechanizmom vnorených štítkov pri online predaji“).

9.2. V registri EPREL chýbajú parametre potrebné na výber pneumatík

V prílohe III k nariadeniu o označovaní pneumatík je uvedený zoznam údajov, ktoré sa majú nahrať do registra EPREL: opis je veľmi všeobecný a niektoré najdôležitejšie parametre nie sú uvedené, čo spôsobuje, že verejne dostupné informácie sú nedostatočné pre dôležité scenáre reálneho použitia ([42]). Väčšina chýbajúcich hodnôt parametrov môže byť uvedená v registri EPREL, ale len dobrovoľne. Obmedzuje sa tak využiteľnosť registra EPREL pri rozhodovaní, napríklad z hľadiska manažérov vozových parkov v odvetví nákladnej dopravy ([43]) alebo aj pri výbere pôvodného vybavenia výrobcami vozidiel ([44]). Povinná registrácia všetkých parametrov relevantných pre rozhodnutie o kúpe by zákazníkom umožnila takéto rozhodnutia a lepšie by sa tak využil potenciál úspor vyplývajúci zo štítkov, a to prostredníctvom plného využitia digitalizácie a registra

([42]) Napríklad vzor behúňa pneumatík pre nákladné vozidlá sa líši v závislosti od toho, na ktorú nápravu sa majú pneumatiky namontovať, t. j. či ide o riadiacu, hnaciu alebo voľne sa otáčajúcu nápravu (kostra pneumatiky je rovnaká, celkový výkon sa však môže výrazne líšiť).

([43]) Výber pneumatík s ohľadom na „polohu nápravy“ alebo „profil použitia“ je kľúčový, keďže súvisí s konštrukciou behúňa a kostry a následne aj s valivým odporom, hlučnosťou alebo priľnavosťou.

([44]) Hoci každý výrobca zavádza mechanizmus „výberového konania“, automobilový priemysel jasne prejavil záujem o komplexný prehľad o trhu, aby mohol lepšie prispôsobiť svoje požiadavky.

EPREL. Okrem toho nie je identifikácia pneumatík spĺňajúcich kritériá taxonómie EÚ intuitívna. Túto situáciu by mohla vyriešiť špeciálna funkcia filtra.

9.3. Informácie nie sú dostatočné na vykonanie kontrol súladu

V prílohe VI k nariadeniu o označovaní pneumatík sú uvedené informácie týkajúce sa časti registra EPREL venovanej dodržiavaniu predpisov. Tento zoznam má všeobecný charakter a v praxi predstavuje prekážku pre účinnú kontrolu súladu, najmä v tých krajinách, kde je zodpovednosť za typové schválenie oddelená od zodpovednosti za označovanie pneumatík. Tento problém by sa dal vyriešiť zosúladením formátu parametrov, ktoré sa majú uvádzať v registri EPREL v súvislosti s označovaním pneumatík, s formátom používaným pri energetickom označovaní. Táto nejasnosť vedie aj k rozdielnym výkladom a k značnej záťaži pre orgány dohľadu nad trhom, ktoré musia žiadať dokumentáciu od dodávateľa, namiesto toho, aby ju našli v registri EPREL. Keďže v zásade musí byť odskúšaný každý jednotlivý člen radu pneumatík, pokiaľ trieda uvedená na štítku nezodpovedá „najhoršiemu prípadu“, dostupnosť protokolov zo skúšok by umožnila zjednodušiť kontrolu súladu, čím by sa znížili náklady a administratívna záťaž členských štátov.

9.4. Obmedzené rozdelenie do výkonnostných tried

Hraničné hodnoty výkonnosti pneumatík sú stanovené v predpisoch EHK OSN. Tie sa pravidelne prehodnocujú a aktualizujú. Všeobecne platí, že aktualizované požiadavky sa najskôr vzťahujú na nové typy pneumatík, ktoré boli typovo schválené po nadobudnutí účinnosti týchto prahových hodnôt, a neskôr na existujúce typy.

Technologický pokrok umožnil stanoviť prísnejšie požiadavky v právnych predpisoch týkajúcich sa typového schválenia, v dôsledku čoho boli zakázané pneumatiky patriace do najhorších tried. Revízia nariadenia o označovaní pneumatík však nezahŕňala žiadnu zmenu stupnice ani úpravu tried. V dôsledku toho sa v súčasnosti všetky pneumatiky zaraďujú len do troch alebo štyroch tried valivého odporu a priľnavosti za mokra. Tento obmedzený výber znižuje záujem zákazníkov o štítok pneumatiky a oslabuje motiváciu dodávateľov k inováciám, ktorých cieľom je odlíšiť svoje výrobky od výrobkov konkurencie. Do budúcej zmeny stupnice by sa tento problém dal zmierniť tým, že by sa od dodávateľov vyžadovalo, aby do verejnej časti registra EPREL zadávali koeficient valivého odporu a index priľnavosti za mokra – nameraný alebo odhadnutý na účely zaradenia do triedy – ako sa to už vyžaduje v prípade hluku ([45]), čím by sa profesionálnym nákupcom a ďalším zainteresovaným používateľom umožnilo rozlišovať medzi výrobkami v rámci jednej triedy prostredníctvom registra EPREL.

10. ZÁVER

Revidované nariadenie o označovaní pneumatík prinieslo merateľné zlepšenia výkonnosti pneumatík, a to najmä zníženie valivého odporu o 5,1 % a zlepšenie priľnavosti za mokra o 2,4 % v prípade pneumatík triedy C1 od roku 2021 v porovnaní s trendmi pri scenári nezmeneného prístupu. Podobné trendy boli zaznamenané aj v prípade pneumatík triedy C2 a C3. V druhom prípade dosiahlo zníženie valivého odporu dokonca 7,3 %. Trh sa tak posunul smerom k pneumatikám s lepšími vlastnosťami, pričom je teraz k dispozícii viac modelov, ktoré dosahujú najvyššie hodnotenie (A) vo všetkých parametroch.

([45]) Takéto hodnoty koeficientu valivého odporu a priľnavosti za mokra sú v každom prípade už vložené v registri EPREL, avšak iba v rámci technickej dokumentácie a len niektorými dodávateľmi.

Povedomie spotrebiteľov o štítku a ich dôvera k nemu však naďalej zostávajú obmedzené, čiastočne z dôvodu nejednotného uplatňovania predpisov a spoliehania sa na vlastné vyhlásenia. Nezdalo sa, že by dohľad nad trhom bol pre členské štáty prioritou, keďže si vyžaduje špecializované odborné znalosti a nástroje, jeho vykonávanie je náročné a keď sa vykonáva, odhaľuje sa ním vysoká miera nedodržiavania predpisov. To poukazuje na potrebu posilniť koordináciu, zdroje a odborné znalosti tak na vnútroštátnej úrovni, ako aj na úrovni EÚ. Niektoré súčasné nedostatky v oblasti dohľadu nad trhom by mohlo zmierniť overovanie a skúšky vykonávané tretími stranami, bolo by to však spojené so značnými nákladmi. Súčasný proces zosúlaďovania skúšobných zariadení je zdĺhavý a jeho vykonávanie dvakrát ročne býva náročné: zjednodušenie tohto procesu a zabezpečenie väčšej stability by mohlo priniesť jedno referenčné laboratórium, ktoré by prípadne spravovala Komisia (JRC), pričom náklady by sa pokryli priamo poskytovaním služieb týkajúcich sa zosúlaďovania. Zariadenia by sa mohli používať na skúšky súladu s požiadavkami na označovanie aj s predpisom č. 117.

Register EPREL je užitočný nástroj, ale chýbajúce povinné požiadavky na vyplňovanie príslušných polí s údajmi obmedzujú jeho využiteľnosť pre spotrebiteľov, správcov vozových parkov a obstarávateľov. Medzitým sa pokrok v oblasti označovania oderu a dojazdu zdržuje pre absenciu štandardizovaných skúšobných metód, hoci prebiehajúca práca v rámci EHK OSN by mohla priniesť riešenia do roku 2027.

Nakoniec sa pri vykonávaní nariadenia o označovaní pneumatík odhalili ďalšie nedostatky, medzi ktoré patrí aj chýbajúce vymedzenie mechanizmu „vnorených“ štítkov. Veľké množstvo modelov pneumatík v troch najlepších triedach, pokiaľ ide o valivý odpor, a najmä priľnavosť za mokra, ako aj v dvoch výkonnostných triedach, pokiaľ ide o hlučnosť, oslabuje záujem zákazníkov o štítok pneumatiky.

Úpravy v návrhu súhrnného balíka opatrení, ktorý bol predložený súbežne s touto správou, majú za cieľ účinnejšie riešiť niektoré z rôznych nedostatkov a zároveň, pokiaľ je to možné, zjednodušiť dodržiavanie predpisov pre dodávateľov a maloobchodníkov. Zároveň sa niektoré problémy (napríklad tie, ktoré súvisia s dojazdom, oderom, protektorovaním, zosúladením skúšobného zariadenia a skúškami na overenie zhody) dajú riešiť až po vykonaní ďalších prípravných prác.