EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 24.6.2026
COM(2026) 326 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU IN EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU

Poročilo o izvajanju Uredbe (EU) 2020/740 o označevanju pnevmatik glede na izkoristek goriva in druge parametre

1. UVOD

1.1. Politike in pravno ozadje

Pnevmatike so ključen sestavni del vsakega cestnega vozila. Kotalni upor pnevmatik neposredno vpliva na porabo energije vozila. S spodbujanjem povpraševanja po učinkovitejših pnevmatikah ter njihovega razvoja in proizvodnje se lahko zato zmanjšajo stroški goriva, emisije in uvoz fosilnih goriv – ali poveča doseg električnih vozil z zmanjšanjem količine električne energije, potrebne na prevoženi kilometer. Prvi formalni akt EU o učinkovitih pnevmatikah je bil sprejet po naftni krizi leta 1973 in je vseboval priporočilo državam članicam, naj spodbujajo opremljanje vseh vozil, vključno s težkimi tovornimi vozili, z radialnimi pnevmatikami ([1]).

Petdeset let pozneje so radialne pnevmatike privzeta tehnologija, vendar cestni prevoz še vedno predstavlja pomemben del skupne končne porabe energije v EU (okoli četrtino), velika večina te energije pa še vedno izvira iz nafte. Medtem so inovacije glede zasnove pnevmatik in materialov omogočile nadaljnje izboljšanje učinkovitosti. Po ocenah bi se lahko z zamenjavo pnevmatik z visokim kotalnim uporom s pnevmatikami z nizkim kotalnim uporom povprečna poraba energije osebnih avtomobilov zmanjšala za približno 2 % ([2]). Pri težkih vozilih je kotalni upor pnevmatik precej pomembnejši, možnosti za izboljšanje učinkovitosti pa večje: kotalni upor vpliva na porabo energije v višini ene tretjine pri dizelskih tovornjakih in več kot polovice pri učinkovitejših električnih tovornjakih ([3]).

Hkrati je za varnost ključen še en parameter pnevmatik, tj. oprijem na mokri podlagi, saj določa zavorno razdaljo vozila. Oprijem na mokri podlagi in kotalni upor sta nasprotujoči si metriki, kupci, ki se odločajo o nakupu pnevmatik, pa morajo morda sprejeti nekatere kompromise med varnostjo in energijsko učinkovitostjo. Da bi kupci lahko sprejeli dobro informirano odločitev o nakupu, bi zato morali imeti informacije o obeh parametrih. V ta namen je bila leta 2009 sprejeta prva uredba EU o označevanju pnevmatik, ki je bila leta 2020 revidirana. Oznake pnevmatik zagotavljajo lahko razumljive informacije za spodbujanje povpraševanja po boljših pnevmatikah in konkurence pri njihovi ponudbi.

Pravni podlagi uredbe o označevanju pnevmatik sta člena 114 in 194 Pogodbe o delovanju Evropske unije. Področje uporabe Uredbe zajema pnevmatike za osebna vozila (C1), dostavna vozila in lahke tovornjake (C2) ter težke tovornjake in avtobuse (C3) ([4]). Uredba o označevanju pnevmatik se uporablja skupaj z minimalnimi zahtevami glede zmogljivosti iz druge zakonodaje. V zakonodaji o homologaciji, zlasti v Pravilniku UN/ECE št. 117, so določeni najpomembnejši minimalni standardi zmogljivosti za pnevmatike, dane na trg EU, glede kotalnega upora, oprijema na mokri podlagi, hrupa, oprijema na snegu in oprijema na ledu. Ustrezni minimalni standardi zmogljivosti so določeni tudi v pravilnikih UN/ECE št. 30 (pnevmatike C1), 54 (pnevmatike C2, C3) in 172 (obnovljene

([1]) 76/494/EGS: Priporočilo Sveta z dne 4. maja 1976 o racionalni rabi energije, ki jo porabljajo cestna vozila, z boljšimi voznimi navadami, UL L 140, 28.5.1976, str. 14.

([2]) Zacharof, N., Fontaras, G., Ciuffo, B., Tsiakmakis, S. in drugi, *Review of in use factors affecting the fuel consumption and CO_2 emissions of passenger cars* (Pregled dejavnikov, ki vplivajo na porabo goriva in emisije CO_2 pri osebnih avtomobilih med njihovo uporabo); Skupno raziskovalno središče, 2016.

([3]) Hyttinen, J. in drugi, „Effect of Ambient and Tyre Temperature on Truck Tyre Rolling Resistance“ (Vpliv temperature okolice in pnevmatik na kotalni upor pnevmatik pri tovornih vozilih), *International Journal of Automotive Technology*, november 2022.

([4]) Na področje uporabe ne spadajo terenske pnevmatike, pnevmatike za uporabo v gradbeništvu ali kmetijstvu ter pnevmatike za dvo- in trikolesna vozila, saj vidiki izkoristka goriva ali varnosti ne bi bili pomembni.

pnevmatike). Čeprav za pnevmatike še ni bila sprejeta zakonodaja EU o okoljsko primerni zasnovi, so vključene v delovni načrt za obdobje 2025–2030 za okoljsko primerno zasnovo in označevanje energijske učinkovitosti ([5]).

1.2. Glavne spremembe pri reviziji uredbe o označevanju pnevmatik v letu 2020

Ključne spremembe, uvedene z revizijo v letu 2020, so bile:

- uskladitev sloga in oblike oznake z bolje poznano energijsko oznako;
- zmanjšanje števila razredov zmogljivosti s sedmih (A–G) na pet (A–E) za kotalni upor (energijska učinkovitost) in oprijem na mokri podlagi (varnost), saj so bile s strožjimi zahtevami UN/ECE za homologacijo prepovedane pnevmatike, ki na oznaki spadajo v najslabša razreda zmogljivosti;
- zahteva po registraciji vsakega tipa pnevmatike v evropskem registru izdelkov za označevanje energijske učinkovitosti (EPREL) ([6]);
- izboljšanje ozaveščenosti kupcev o oznaki pnevmatike z okrepitvijo zahtev glede prikazovanja oznake pnevmatike potrošnikom;
- prenos pooblastila na Komisijo za sprejetje nekaterih sprememb z delegiranimi akti.

1.3. Področje uporabe tega poročila

V skladu s členom 15 uredbe o označevanju pnevmatik mora Komisija ovrednotiti uredbo in predložiti poročilo Evropskemu parlamentu, Svetu in Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru. V poročilu se oceni, „kako uspešno so ta uredba in delegirani akti, sprejeti na njeni podlagi, omogočili končnim uporabnikom, da izberejo učinkovitejše pnevmatike, pri čemer se upoštevajo vplivi […] na poslovanje, porabo goriva, varnost, emisije toplogrednih plinov, ozaveščenost potrošnikov in dejavnosti nadzora trga. V poročilu se ocenijo tudi stroški in koristi obveznega neodvisnega preverjanja informacij, navedenih na oznaki pnevmatike, ki ga izvajajo tretje osebe, pri čemer se upoštevajo izkušnje, pridobljene glede na širši okvir, določen v Uredbi (ES) št. 661/2009.“

To poročilo je osredotočeno na naslednje teme:

- ozaveščenost, razumevanje in uporaba med potrošniki,
- razvoj trga,
- delegirani akti,
- nadzor trga in izvrševanje,
- preverjanje in preskušanje, ki ju izvajajo tretje osebe,
- uskladitev preskusnih naprav,
- vprašanja, ugotovljena med izvajanjem.

Nekateri vidiki so analizirani v oceni učinka, ki je priložena predlogu zbirnega svežnja za poenostavitev zakonodaje o energijsko učinkovitih izdelkih, ki je bil sprejet vzporedno s tem poročilom ter na podlagi njegovih ugotovitev in osnovne analize. Vzporedno s tem poročilom se sprejme ločeno poročilo o izvajanju uredbe o označevanju energijske učinkovitosti (Uredba (EU) 2017/1369).

([5]) COM(2025) 187 final.

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

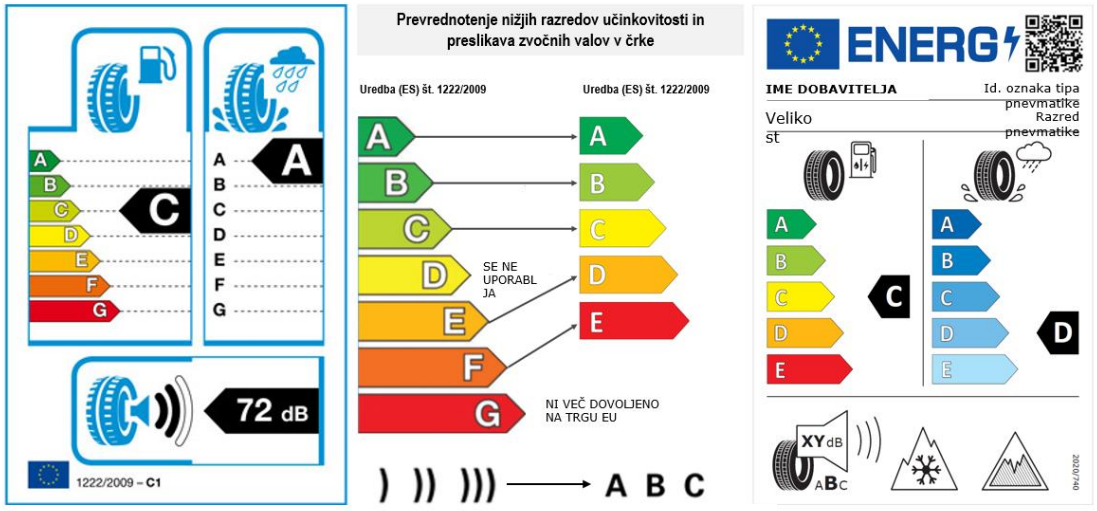
1.4. Analitična podlaga

To poročilo temelji na več virih podatkov in prispevkih, med drugim na:

- anketi med potrošniki ter prodajalci pnevmatik in vozil ([7]);
- podatkih v registru EPREL o registracijah pnevmatik;
- prispevkih deležnikov in organov, tudi prek dela različnih delovnih skupin, vključno s skupino za upravno sodelovanje za označevanje pnevmatik ([8]) in strokovno skupino za uskladitev laboratorijev glede merjenja kotalnega upora pnevmatik ([9]);
- informacijskem in komunikacijskem sistemu za nadzor trga (ICSMS) ([10]);
- drugih javno dostopnih analizah in virih.

2. PREOBLIKOVANA OZNAKA PNEVMATIKE

Pregledna študija iz leta 2018 ([11]) je pokazala, da oznaka pnevmatike ni dosegla polnega potenciala, saj končni uporabniki niso bili dovolj seznanjeni z njenim obstojem, organi za nadzor trga pa je niso ustrezno izvrševali. Pokazala je tudi, da so uspeh oznake ovirali nekateri notranji dejavniki, kot so zavajajoča razdelitev razredov zmogljivosti, netočne in nepopolne informacije ter pomanjkanje zaupanja v to, kar so nekateri anketiranci šteli za samoizjavo.



STARA OZNAKA NOVA OZNAKA

Slika 1: Prikaz prvotne oznake pnevmatike (2012) in revidirane (nove) oznake (2021).

Posodobljena zakonodaja o označevanju pnevmatik se uporablja od 1. maja 2021. Slika 1 prikazuje primerjavo prvotne in revidirane oznake. Nova oznaka vključuje več novosti:

([7]) Study on consumer understanding of the EU tyre label applied since 1 May 2021 (Študija o razumevanju oznake pnevmatike EU, ki se uporablja od 1. maja 2021, med potrošniki).

([8]) Seznam skupin za upravno sodelovanje.

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

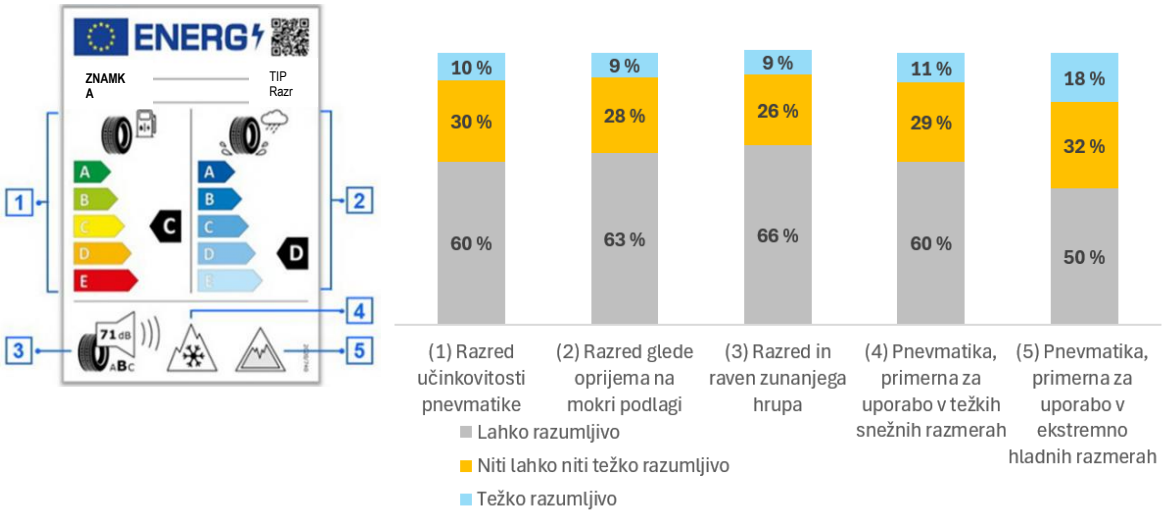
([10]) Sistem ICSMS.

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

- kotalni upor. Najnižja razreda sta bila prerazvrščena v D in E. S tem se je za pnevmatike C1 in C2 odpravil prazni razred D ([12]). Za vsak tip pnevmatike se je ohranil isti razpon vrednosti;
- oprijem na mokri podlagi. Narejena je bila nova lestvica razredov, prazni razred D pa odpravljen. Lestvici oprijema na mokri podlagi so bile dodane modro osenčene puščice (ki spominjajo na vodo), da bi se zagotovilo razlikovanje varnostnih vidikov od energijskih;
- zunanji kotalni hrup. Označba razreda je bila usklajena z drugimi energijskimi oznakami z uporabo črkovne lestvice. Raven zvočnega tlaka je bila izražena v decibelih (kot pri drugih izdelkih z oznako) in ohranjen je bil piktogram z zvočnimi valovi;
- dodana sta bila nova piktograma za pnevmatike, homologirane za uporabo v težkih snežnih in težkih ledenih razmerah ([13]).

3. OZAVEŠČENOST O OZNAKI PNEVMATIKE, UPORABA IN RAZUMEVANJE MED POTROŠNIKI

Razumevanje oznake pnevmatike med potrošniki je bilo preizkušeno z anketo med potrošniki. V nadaljevanju so povzete glavne ugotovitve.



Slika 2: Razumevanje elementov oznake pnevmatike med potrošniki, kot so ga sporočili potrošniki (izhodišče = vsi anketiranci; n = 4 590).

Kot je razvidno iz slike 2, se večini **potrošnikov** zdi oznaka pnevmatike lahko razumljiva. Le 9–18 % jih poroča o težavah pri katerem koli posameznem elementu. Velika večina meni, da so vsi sedanji elementi oznake pomembni, zlasti oprijem na mokri podlagi (94 %). Po mnenju večine (78 %) je količina informacij na oznaki ustrezna. Kot enako ali bolj pomembni so bili ocenjeni tudi drugi parametri, ki jih na oznaki trenutno ni, na primer

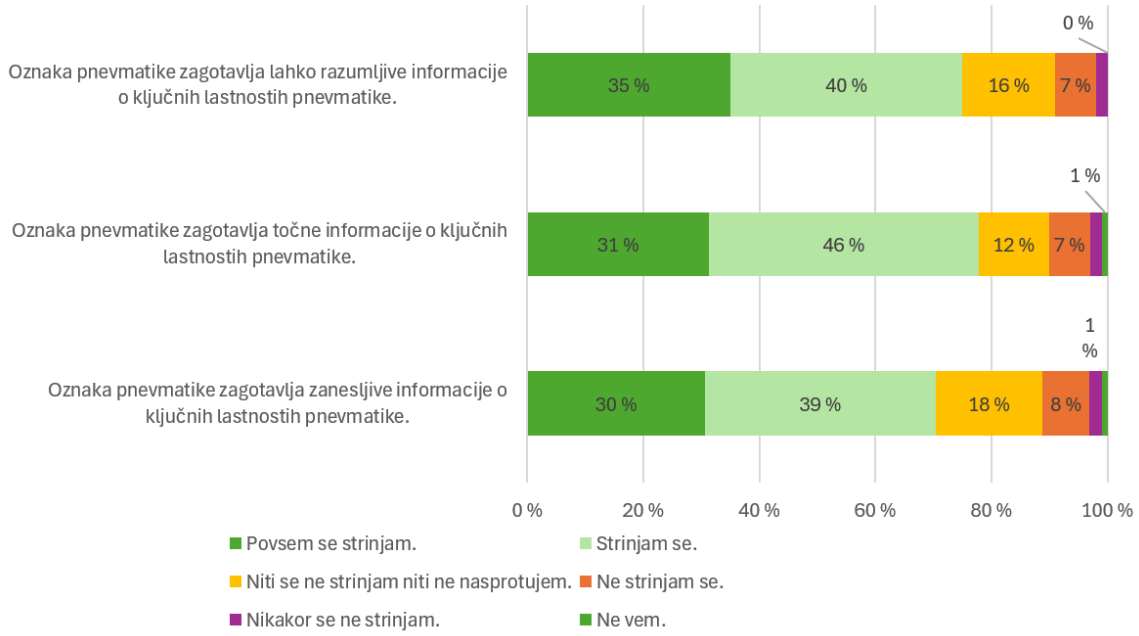
([12]) Za pnevmatike C3 ni bil določen prazen razred, zanje pa že tako ni veljala obveznost glede opremljenosti z oznako.

([13]) Za oprijem na snegu in ledu ni navedenega razreda, saj preskusna metoda (zaviranje na zasneženi ali poledeneli podlagi) ne daje dovolj točnih in ponovljivih rezultatov.

kilometrina. Za manj pomembna dejavnika ali dejavnika, ki ne vplivata na izbiro potrošnikov, se štejeta hrup in izpust mikroplastike ([14]).

Anketa je potrdila rezultate študije iz leta 2019 ([15]) in pokazala, da je imela oznaka pomembno vlogo pri usmerjanju potrošnikov in poklicnih kupcev, ki so jo preverili. Približno 80 % anketirancev v obeh skupinah je navedlo, da so s pomočjo oznake izbrali učinkovitejše ali varnejše pnevmatike.

Trgovci in distributerji pnevmatik oznako poznajo in jo na splošno ocenjujejo pozitivno. Vendar se to ne odraža dosledno v njeni dejavni uporabi pri prodaji. Polovica anketiranih prodajalcev navaja, da o oznaki govorijo le, če jih k temu spodbudi potrošnik. Eden od šestih strankam odsvetuje zanašanje na oznako in jih opozori, da temelji le na samoizjavi; svoja priporočila pa opira na marže, popuste, spodbude, razpoložljivost zalog ali proračun kupcev.



Slika 3: Dojemanje oznake pnevmatike med trgovci in distributerji pnevmatik (izhodišče = vsi anketiranci; n = 201).

Približno polovica **trgovcev z vozili** meni, da vključitev oznak pnevmatike v ponudbe za nakup vozil za vse razpoložljive možnosti nima velike vrednosti, saj je zanimanje kupcev ob prodaji majhno ali pa kupec nima možnosti izbire ([16]). Zato ti trgovci menijo, da so sedanje zahteve nesorazmerno obremenjujoče, in predlagajo, da bi se v ponudbah za nakup dovolila uporaba manjše ali poenostavljene različice oznake ([17]).

([14]) To ni presenetljivo in potrjuje, da na odločitve o nakupu vplivajo vidiki, ki se lahko odražajo v denarnih prihrankih ali večji varnosti.

([15]) Study assessing consumer understanding of tyre labels (Študija o oceni razumevanja oznak pnevmatike med potrošniki), https://data.europa.eu/doi/10.2833/210444.

([16]) Razen pri prestižnih avtomobilih ali diplomatski prodaji so pnevmatike, nameščene na avtomobilu, odvisne od serije pnevmatik, ki je na voljo ob sestavi vozila v tovarni. Nekateri prodajalci avtomobilov lahko pristanejo na zamenjavo koles, če je to mogoče, in jo izvedejo kot izredno storitev za kupca.

([17]) Na primer zgolj navedba s puščico za razred.

Spletno mesto registra EPREL je med potrošniki, poklicnimi kupci, trgovci in distributerji, ki ga poznajo, priznano kot dragocen vir dodatnih informacij, čeprav se zdi, da je njegova dejanska uporaba omejena. Vendar v podatkovni zbirki trenutno manjkajo informacije o nekaterih pomembnih parametrih [18]. Nekateri trgovci so poudarili, da je zaradi registra EPREL njihovo delo poenostavljeno, saj zmanjšuje njihovo odvisnost od dobaviteljev pri pridobivanju informacij. Nekateri trgovci so vključili vmesnike API za neposredno povezavo svojih spletnih mest z registrom EPREL, kar omogoča samodejni prikaz oznak pnevmatike in informacijskih listov izdelka v ustreznem jeziku.

4. RAZVOJ TRGA

Tehnološki napredek je omogočil sočasno izboljšanje kotalnega upora in oprijema na mokri podlagi, z vzporedno zakonodajo UN/ECE pa so bile prepovedane pnevmatike, ki bi spadale v razreda kotalnega upora F in G. Ta trend se nadaljuje in zlasti pri pnevmatikah C1 v skladu z zahtevami UN/ECE ne bo dovoljeno dajanje na trg novih pnevmatik v razredu E in večine pnevmatik v razredu D. Zato sedanja lestvica omogoča manj razlikovanja pri odločitvah o nakupu in proizvajalcem daje šibkejšo konkurenčno spodbudo za inovacije. Podobno so bile pri hrupu vse pnevmatike že pred začetkom veljavnosti Uredbe uvrščene v razreda A in B.

V skladu z uredbo o označevanju pnevmatik morajo dobavitelji pnevmatike registrirati v registru EPREL, preden jih dajo na trg. Do leta 2025 je bilo v registru EPREL registriranih skoraj 230 000 tipov pnevmatik: 81 % tipa C1, 10 % tipa C2 in 9 % tipa C3. V nadaljevanju so predstavljeni parametri navedenih registracij.

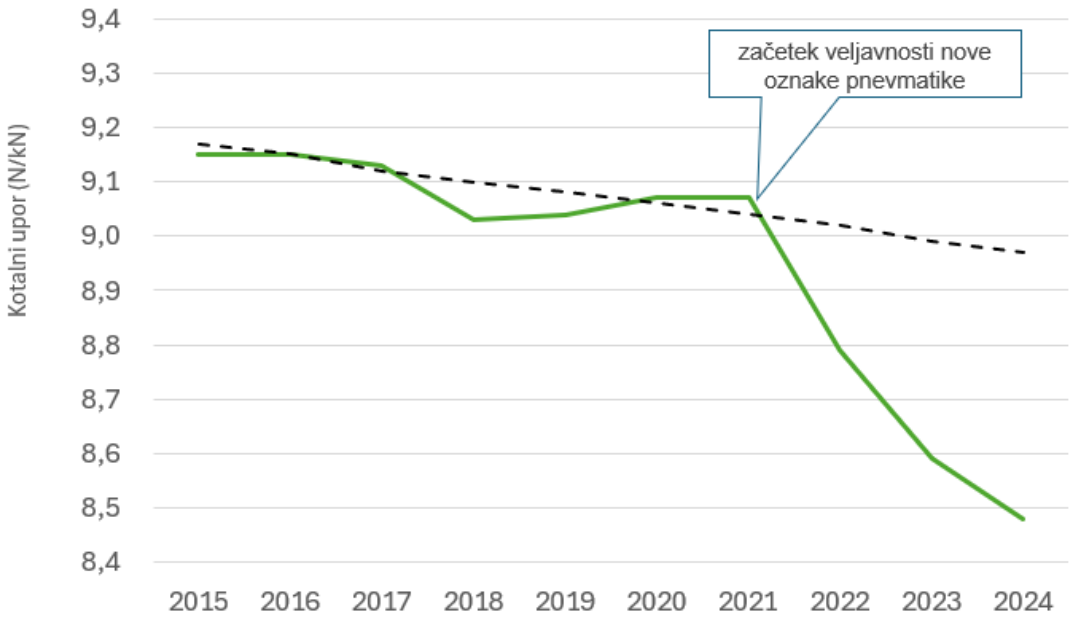
4.1. Pnevmatike C1

4.1.1. Kotalni upor

Na sliki 2 je prikazan ocenjeni povprečni kotalni upor pnevmatik C1 na podlagi razredov oznak in datuma dajanja na trg ([19]). Prekinjena črta prikazuje ekstrapoliran običajni scenarij do leta 2024 na podlagi modelov, registriranih v registru EPREL med letoma 2015 in 2021, pri čemer je zabeležen zmeren napredek pri novih tipih pnevmatik, danih na trg.

([18]) Na primer, trenutno za pnevmatike C1 ni obvezna navedba, katere od registriranih pnevmatik so izdelane v skladu s specifikacijami proizvajalca originalne opreme vozila, oziroma za pnevmatike C3, katere so za pogonsko, krmilno ali prostokotalno os oziroma katere so za mestno uporabo ali uporabo na dolgih razdaljah itd.

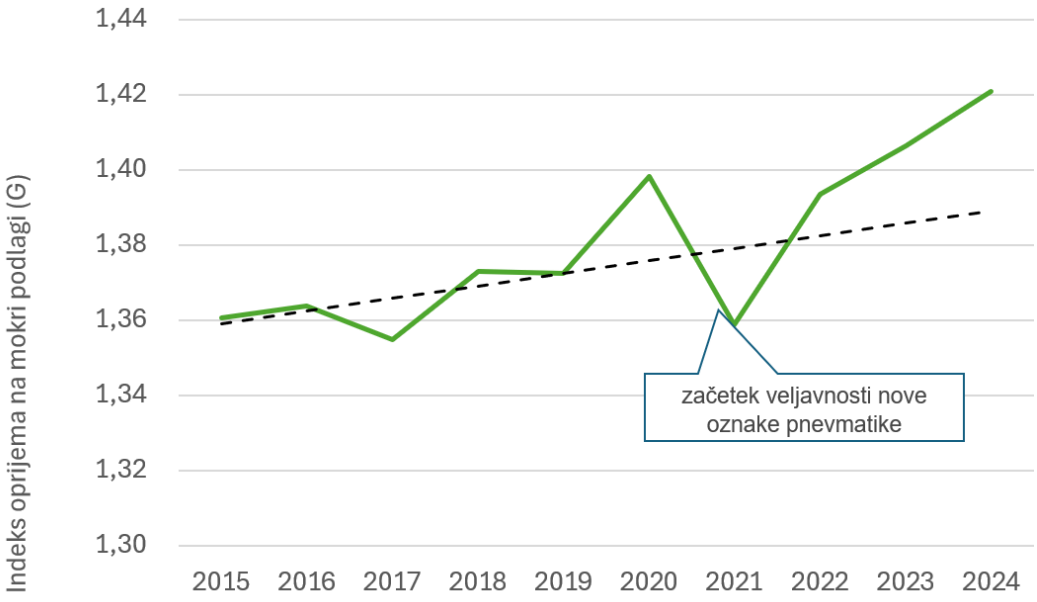
([19]) Za razliko od vseh drugih uredb o označevanju izdelkov se na podlagi uredbe o označevanju pnevmatik dejanska vrednost parametra, ki določa razred, zahteva le za hrup, za kotalni upor in oprijem na mokri podlagi pa ne.



Slika 4: Kotalni upor pnevmatik C1.

Zdi se, da se je povprečni kotalni upor novih pnevmatik, danih na trg od leta 2021, močno izboljšal ([20]). Po ocenah se je kotalni upor pnevmatik C1 od leta 2021 zmanjšal za 5,1 % v primerjavi z običajnim scenarijem.

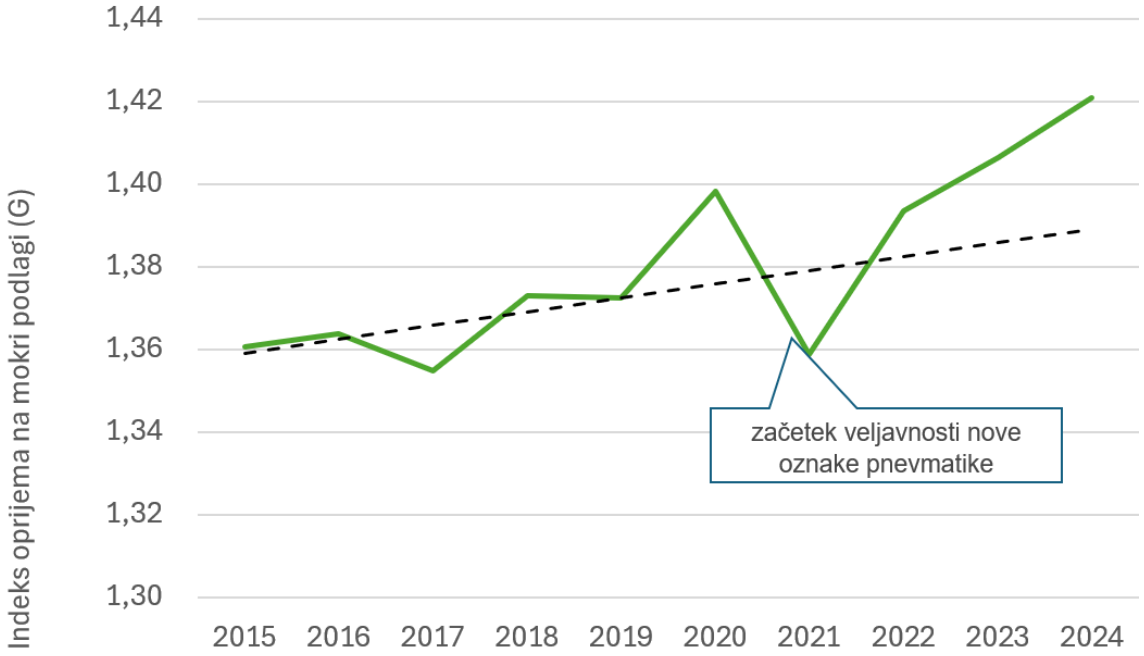
4.1.2. Oprijem na mokri podlagi



Slika 5 prikazuje ocenjeno povprečno vrednost oprijema pnevmatik C1 na mokri podlagi. Zdi se, da se je pri pnevmatikah, danih na trg po letu 2021, v primerjavi z običajnim

([20]) Uporabljene so utežene odstotne vrednosti srednje točke razreda, saj v skladu z Uredbo dobaviteljem v register EPREL ni treba vnesti koeficienta kotalnega upora, temveč le z njim povezani razred.

scenarijem izboljšal tudi oprijem na mokri podlagi, čeprav je to izboljšanje manj izrazito ([21]).



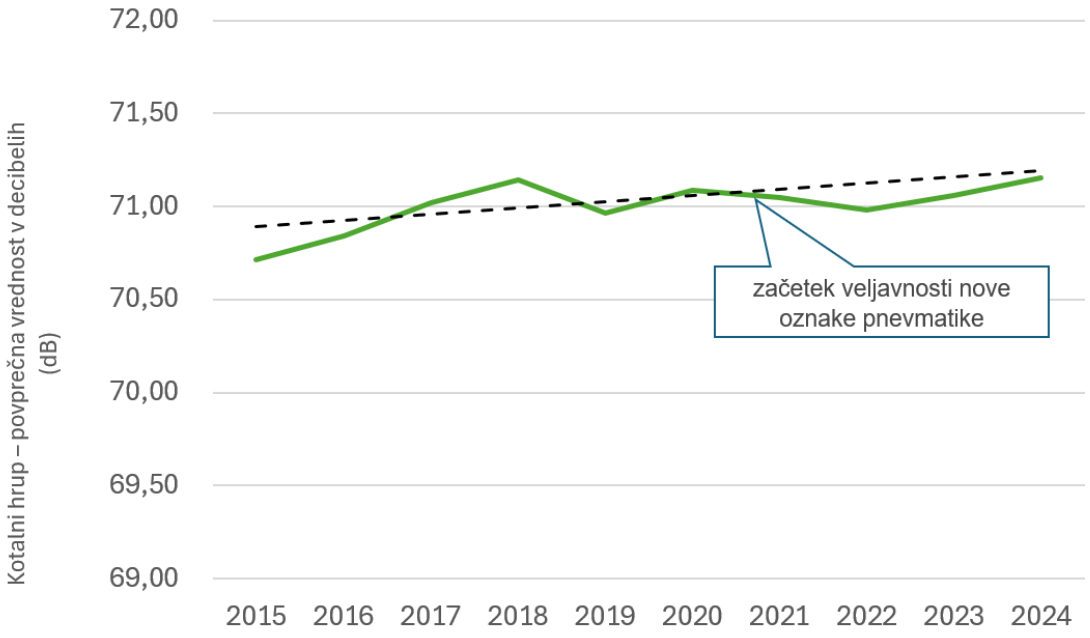
Slika 5: Oprijem pnevmatik C1 na mokri podlagi.

Po ocenah se je oprijem na mokri podlagi izboljšal za približno 2,4 % v primerjavi z običajnim scenarijem. Zato so zavorne razdalje na mokri cesti krajše.

4.1.3. Zunanji kotalni hrup

Slika 6 prikazuje ocenjeno povprečno vrednost zunanjega kotalnega hrupa na podlagi navedene vrednosti. Hrup se je rahlo povečeval le do leta 2018, kar je morda posledica kompromisa z oprijemom na mokri podlagi (ki se je znatno izboljšal) in trenda k pnevmatikam z večjim presečnim razmerjem pri novih modelih avtomobilov. Odstopanja od običajnega scenarija ni mogoče zaznati.

([21]) Na podlagi uteženih odstotkov srednje točke razreda, saj dobaviteljem v register EPREL ni treba vnesti indeksa oprijema na mokri podlagi, temveč le z njim povezani razred.



Slika 6: Zunanji kotalni hrup pnevmatik C1.

4.2. Pnevmatike C2 in C3

Za pnevmatike C2 in C3 so bili ugotovljeni podobni trendi kot za pnevmatike C1. Pri pnevmatikah C3 je bilo ugotovljeno približno 7,3-odstotno izboljšanje kotalnega upora v primerjavi z običajnim scenarijem. K napredku, ki ga prikazujejo podatki iz registra EPREL, so morda prispevali tudi drugi dejavniki. Izboljšanje kotalnega upora sta morda spodbudila večji poudarek na varnosti in večji delež električnih vozil na cestah ([22]).

Čeprav so parametri kotalnega upora, oprijema na mokri podlagi in hrupa v medsebojni obratni povezavi, je mogoče hkrati izboljšati vse tri. Leta 2025 je imelo več proizvajalcev v ponudbi pnevmatike z razredom A pri vseh treh parametrih.

Delež novih modelov: 5–10 % > 10 %

C1 2015	Kotalni upor A	B	C	D	E	
Oprijem na mokri podlagi 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]) Pri tovornjakih formula za izračun emisij CO_2 voznega parka v skladu z zakonodajo Euro IV vključuje koeficient kotalnega upora pnevmatik, vgrajenih kot originalna oprema (pri dizelskih tovornjakih kotalni upor pnevmatik prispeva od 30 do 40 % porabe energije). Pri električnih tovornjakih je ta delež višji zaradi visoke učinkovitosti elektromotorja, zato poudarek na energijski učinkovitosti ostaja nespremenjen.

	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	Kotalni upor A	B	C	D	E		
Oprijem na mokri podlagi	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	Kotalni upor A	B	C	D	E		
Oprijem na mokri podlagi	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 %		

Slika 7: Gibanje kotalnega upora in oprijema na mokri podlagi pri pnevmatikah C1.

Slika 7 prikazuje gibanje kotalnega upora in oprijema na mokri podlagi v zadnjem desetletju. V preglednicah je prikazan relativni delež modelov pnevmatik v letih 2015, 2020 in 2024 za vsako kombinacijo parametrov.

V tem obdobju se modeli, dani na trg, gibajo proti zgornjemu levemu kotu, torej se hkrati izboljšujeta kotalni upor in oprijem na mokri podlagi. Največji segment se giba s kombinacije razreda D za kotalni upor in razreda C za oprijem na mokri podlagi v letih 2015 in 2020 proti razredoma C oziroma B v letu 2024.

5. DELEGIRANI AKTI

V skladu s členom 13 uredbe o označevanju pnevmatik se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov, da se:

- uvedejo nove zahteve glede informacij za obnovljene pnevmatike;
- vključijo parametri ali zahteve glede informacij v zvezi z obrabo pnevmatike in kilometrino;
- drugi vidiki prilagodijo tehnološkemu napredku.

5.1. Obnovljene pnevmatike

Obnovljene pnevmatike so obrabljene pnevmatike, ki se ponovno izdelajo tako, da se obrabljena tekalna plast nadomesti z novo, s čimer se njihova uporabna doba podaljša za dvakrat ali celo trikrat. Z obnovitvijo pnevmatike se poraba materialov in energije ter s tem povezane emisije toplogrednih plinov zmanjšajo za skoraj dve tretjini. Leta 2022 so tri panožne organizacije, ETRMA, ETRTO in BIPAVER, Komisiji predložile predlog ([23]) za označevanje obnovljenih pnevmatik C3. Komisija je izvedla predhodno tehnično študijo in začela pripravljati analitično podlago za predlog. Opravljeno je bilo posvetovanje z deležniki, delo še poteka.

5.2. Obraba in kilometrina

Kot je navedeno v poglavju 3 in kot izhaja iz dveh anket med potrošniki v več državah, bi se s kazalnikom potencialne uporabne dobe pnevmatik (ali „kilometrine“) zanimanje kupcev za oznako pnevmatike povečalo: gre za kazalnik ekonomskih prihrankov (poleg kotalnega upora), ki lahko izravnajo višje začetne stroške nakupa nadomestnih pnevmatik. Do nedavnega ni bila na voljo ustrezna preskusna metoda za merjenje obrabe pnevmatik in kilometrine, zato Komisija ni mogla ukrepati v zvezi z uvedbo zahtev glede informacij (na podlagi člena 13(3)).

Zdaj delo poteka in namenska delovna skupina UN/ECE za obrabo pnevmatik (TF-TA) ([24]) se ukvarja z določitvijo metod za preskušanje obrabe za pnevmatike C1, C2 in C3. Preskus UN/ECE za obrabo pnevmatik C1 ([25]) vključuje dve metodologiji: metodo s konvojem vozil na cesti, ki se izvaja v omejenih vremenskih in podnebnih razmerah, in metodo z bobnom v zaprtih prostorih ([26]). Prvi preskus obsega 8 000 km po odprtih javnih cestah ([27]). Delo glede pnevmatik C2 in C3 še poteka; za pnevmatike C2 se ugotovitve pričakujejo leta 2027, za pnevmatike C3 pa pozneje.

Komisija je delovno skupino TA-TF pozvala, naj za ocenjevanje potencialne kilometrine ([28]) razvije metriko, povezano z obrabo pnevmatik, saj je bilo dosedanje delo osredotočeno izključno na določitev minimalnih zahtev glede obrabe. Medtem je bil v uredbi o Euro 7 določen prag obrabe za pnevmatike C1.

([23]) Uporabila bi se enaka metoda kot za nove pnevmatike.

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

([25]) GRBP 83, (WP.29/GRBP) Delovna skupina za hrup in pnevmatike (83. seja) | UN/ECE je pomožni organ Svetovnega foruma za harmonizacijo pravilnikov o vozilih.

([26]) S hitrejšo, bolj ponovljivo in manj onesnažujočo metodo v zaprtih prostorih, podobno preskusom, ki se uporabljajo za merjenje kotalnega upora, proizvajalci pnevmatik prihranijo več mesecev pri uvajanju novih tipov pnevmatik.

([27]) 25 % mestnih cest, 25 % regionalnih cest in 35 % avtocest pri treh ravneh temperature med 5 °C in 25 °C. Preskus s konvojem pomeni za organe za nadzor trga izzive glede ponovljivosti in cenovne dostopnosti.

([28]) Pravilnik UN/ECE št. 117 bo spremenjen tako, da bo vključeval pragove obrabe. Podatki o stopnjah obrabe in izgubi tekalne plasti bodo tako postali del homologacijske dokumentacije. Če bi izjava proizvajalcev pnevmatik v homologacijski dokumentaciji o rezultatih preskušanja obrabe vključevala tudi zmanjšanje globine profila, bi ocenjevanje kilometrine lahko postalo izvedljivo.

Preglednica 1: Časovni razpored za obvezne pragove obrabe v skladu z uredbo o Euro 7 (Uredba (EU) 2024/1257).

Veljavna zahteva	Pnevmatike C1	Pnevmatike C2	Pnevmatike C3
Novi modeli pnevmatik od:	1. julija 2028	1. aprila 2030	1. aprila 2032
Vsi modeli pnevmatik od:	1. julija 2030	1. aprila 2032	1. aprila 2034
Neskladni modeli na trgu do:	30. junija 2032	31. marca 2034	31. marca 2036

5.3. Drugi vidiki

Zaradi označevanja obnovljenih pnevmatik bi bilo treba spremeniti več prilog k uredbi o označevanju pnevmatik. Poleg tega v uredbi o označevanju pnevmatik za nekatere vidike ni dovolj jasnih ali podrobnih zahtev (gnezdne oznake, javni parametri, dokumentacija o skladnosti). To je vir negotovosti za dobavitelje ter trgovce s pnevmatikami in vozili ter otežuje skladnost ([29]). Večino težav bi rešila uskladitev z zakonodajo o označevanju izdelkov, povezanih z energijo.

6. NADZOR TRGA IN IZVRŠEVANJE

V Uredbi (ES) št. 765/2008 ([30]) je določen postopek za preverjanje skladnosti, ki ga za označevanje pnevmatik in za čezmejni nadzor trga izvajajo nacionalni organi za nadzor trga. Z Uredbo (EU) 2019/1020 ([31]) o nadzoru trga in skladnosti proizvodov se je Uredba (ES) št. 765/2008 spremenila, in sicer se je razširilo njeno področje uporabe ter uskladili opredelitve in pravila o akreditaciji za preizkuševalne zmogljivosti.

Poleg tega so v uredbi o označevanju pnevmatik določene nekatere obveznosti za dobavitelje (proizvajalce, uvoznike in pooblaščene zastopnike) ter trgovce ali distributerje, vključno z obveznostjo sodelovanja z organi za nadzor trga in takojšnjega sprejema ukrepov v primeru neskladnosti. Določene so posebne zahteve za ponudnike storitev internetnega gostovanja.

Pnevmatike so zapleteni proizvodi, ključni za varnost. Za ocenjevanje kakovosti in skladnosti pnevmatik so potrebni posebna znanja in usposobljenost. Za preverjanje zmogljivosti organi za nadzor trga potrebujejo specializirano, drago opremo in namenska preskusna območja ali proge.

Večina preskušanj zmogljivosti in skladnosti, ki jih izvajajo organi za nadzor trga, trenutno poteka za aparate (hladilnike, pralne stroje, sijalke), le redki med njimi pa so posebej usposobljeni za pnevmatike in imajo izkušnje z njimi. V številnih državah je za nadzor

([29]) Ni na voljo oznake malega formata, ki bi se lahko uporabljala v katalogih pnevmatik, v katerih je na vsaki strani približno 20 vrstic z opisom posamezne pnevmatike, ali pri ponudbah vozil, kjer oznake pnevmatik zavzemajo 10-krat več prostora od opisa vozila in njegovih možnosti. Uporaba taksonomije ali meril za oceno skladnosti z načelom, da se ne škoduje bistveno, je ovirana, ker ni navedeno, katere parametre, ki so potrebni za razlikovanje med pnevmatikami iste velikosti, je treba vnesti v register EPREL.

([30]) Uredba (ES) št. 765/2008 o določitvi zahtev za akreditacijo in nadzor trga v zvezi s trženjem proizvodov.

([31]) Uredba (EU) 2019/1020 o nadzoru trga in skladnosti proizvodov.

skladnosti namenjenih malo človeških in finančnih virov, zato se v večini izvaja le nadzor formalnih vidikov. Poleg tega so v približno polovici držav članic pristojnosti za označevanje in homologacijo razdeljene med različne organe, ki se med seboj usklajujejo le malo ali sploh ne, čeprav se uporabljajo enaka preskusna oprema in postopki.

Več držav članic nadzor izvaja, in ta kaže visoke stopnje neskladnosti. Irska je v sistemu ICSMS ([32]) poročala o rezultatih za 36 modelov pnevmatik, pri čemer je ugotovila, da jih je bilo leta 2024 skladnih le 33 %, leta 2025 pa 51 %. Nemčija je poročala o rezultatih za 60 preskušenih modelov pnevmatik, pri čemer je ugotovila, da jih je bilo leta 2023 skladnih 37 %, leta 2024 pa 58 %. Nacionalni organi za nadzor trga ta nadzor praviloma izvajajo na podlagi ocene tveganja, zato ugotovljene stopnje neskladnosti ne odražajo nujno tržnih povprečij. Zelo visoke stopnje neskladnosti prav tako kažejo podatki iz preskusov Skupnega raziskovalnega središča. Kar zadeva pnevmatike, ki vstopajo na trg EU, je carinski nadzor na zunanjih mejah EU še naprej omejen, zato je bilo odkritih malo primerov neskladnosti.

V skladu z uredbo o označevanju pnevmatik morajo države članice določiti pravila o učinkovitih, sorazmernih in odvračilnih kaznih za kršitve Uredbe ter vzpostaviti mehanizme za njihovo izvrševanje in do 1. maja 2021 o teh pravilih uradno obvestiti Komisijo. Seznam priglašenih kazni je objavljen na portalu za energijsko učinkovite izdelke ([33]).

6.1. Primerjava med homologacijo in označevanjem pnevmatik

Homologacija se ne izvaja za vsak model pnevmatike, temveč le na ravni „družine pnevmatik“ in na podlagi „najslabšega možnega scenarija“ za vsakega od predpisanih parametrov. Na primer pri kotalnem uporu se med pnevmatikami, ki imajo enak dezen tekalne plasti, a različna presečna razmerja, kot reprezentativna pnevmatika za najslabši možni scenarij šteje tista z najnižjim indeksom nosilnosti in največjim presečnim razmerjem. To pomeni, da se od 10 ali 20 pnevmatik iz iste družine in z enakim dezenom tekalne plasti le pri eni izvede preskus kotalnega upora, pri drugi oprijema na mokri podlagi in po možnosti pri tretji hrupa.

Pri označevanju pnevmatik se načeloma vsak posamezni član družine pnevmatik preskusi z isto preskusno metodo.

To pomeni, da je za nadzor skladnosti in preverjanje razreda, navedenega na oznaki, potreben poseben preskus na konkretni pnevmatiki, razen če je naveden isti razred kot za najslabši možni scenarij, nadzor skladnosti in preverjanje razreda pa ne moreta temeljiti na rezultatih homologacijskih preskusov za celotno družino.

6.2. Podpora EU organom za nadzor trga

Energy Efficiency Compliant Products 4 (Proizvodi, skladni z energijsko učinkovitostjo 4 – EEPLIANT4) je usklajeno ukrepanje, ki ga EU sofinancira v okviru programa LIFE, finančnega instrumenta EU za okolje in podnebne ukrepe. EEPLIANT4 vključuje delovni sklop za pnevmatike, v okviru katerega se bodo izvajala preverjanja skladnosti z uredbo o

([32]) Informacijski in komunikacijski sistem za nadzor trga.

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

označevanju pnevmatik. Sodelujejo le štirje organi za nadzor trga: Ciper, Estonija, Nizozemska in Portugalska, usklajuje pa jih organizacija PROSAFE ([34]).

Projekt	Program	Obdobje izvajanja	Prispevek EU
MSTyr15	Obzorje 2020 Evropske komisije	2016–2019	1 854 673 EUR
EEPLIANT4	LIFE	2024–2029	7 999 999 EUR

Preglednica 3: Podpora EU za izvajanje uredbe o označevanju pnevmatik in povezanega nadzora trga

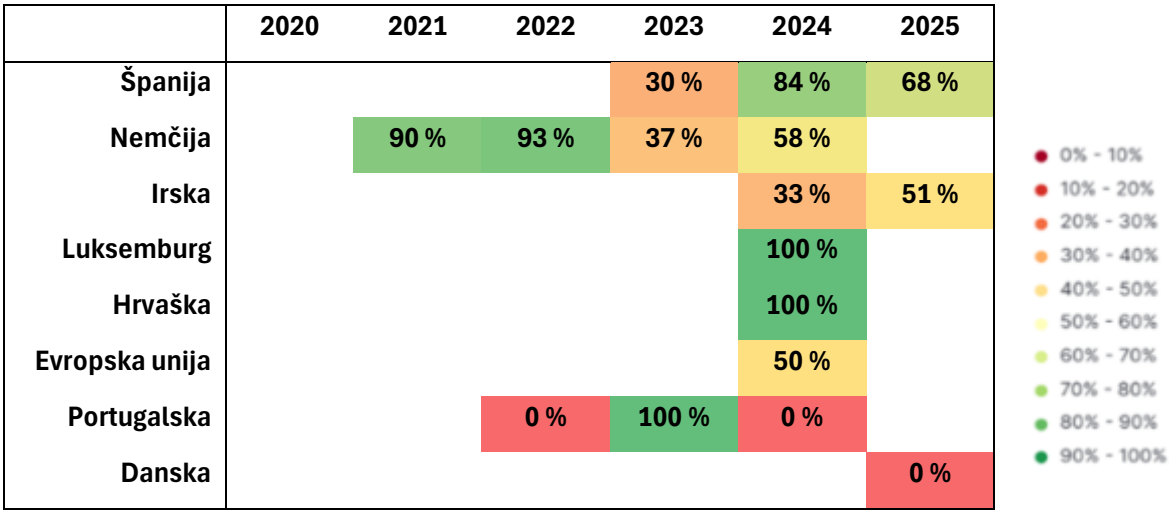
Komisija dejavnosti organov za nadzor trga podpira tudi na naslednje načine:

- s polletnimi srečanji in podporo organom za nadzor trga prek strokovne skupine za upravno sodelovanje za označevanje pnevmatik – upravno sodelovanje pri nadzoru trga;
- z evropsko mrežo za skladnost proizvodov na podlagi uredbe o nadzoru trga;
- s povezovanjem med registrom EPREL in sistemom ICSMS;
- s funkcijo „zaščitne klavzule“ v sistemu ICSMS, ki organom za nadzor trga omogoča izmenjavo informacij o proizvodih, ki pomenijo tveganje.

V skladu s členom 34(4) uredbe o nadzoru trga morajo države članice poročati o poglobljenih preverjanjih skladnosti. Do jeseni 2025 je bilo v zbirki podatkov sistema ICSMS zabeleženih 230 poglobljenih pregledov na podlagi uredbe o označevanju pnevmatik. Slika 8 prikazuje rezultate po državah članicah. Države članice, ki v preglednici niso navedene, v sistemu ICSMS niso poročale o nobenih preverjanjih.

Pri petih prijavljenih preverjanjih na podlagi uredbe o označevanju pnevmatik je bilo ugotovljeno, da pnevmatike predstavljajo resno, pri 16 pa visoko tveganje. Popravni ukrepi so vključevali opozorila (14), odredbe za umik modela s trga (2) in prepoved (2). Med drugimi ukrepi so bile spremembe v registru EPREL (1) in sprememba oznake (1). Pogosto ni poročila o popravnem ukrepu.

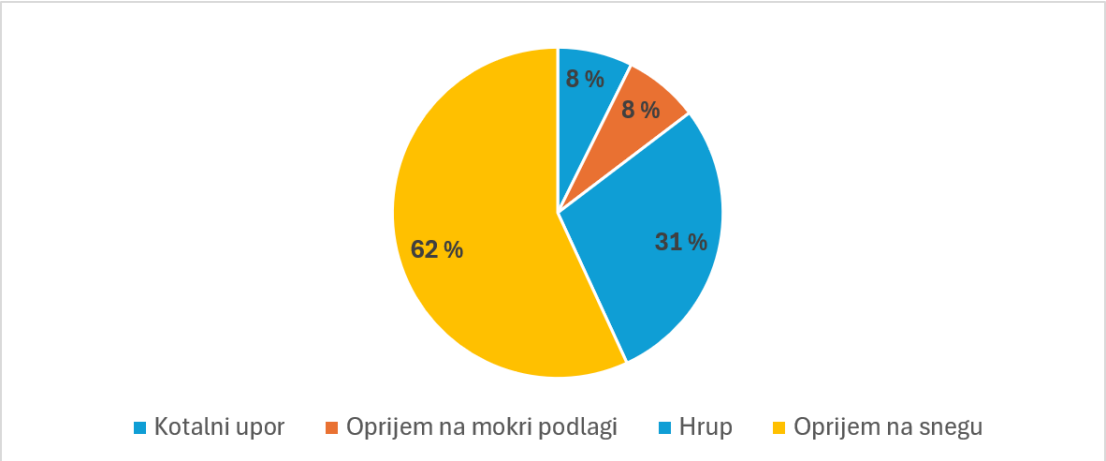
([34]) https://prosafe.org/, konzorcij za usklajevanje organov za nadzor trga.



Slika 8: Pregled preverjanj skladnosti z uredbo o označevanju pnevmatik v sistemu ICSMS. Navedba „Evropska unija“ se nanaša na poročila Skupnega raziskovalnega središča Evropske komisije. Visok odstotek (obarvano zeleno) pomeni, da je bila za modele ugotovljena skladnost.

6.3. Vloga Komisije pri nadzoru trga

Preskusi pnevmatik so tehnično zahtevni in zdi se, da niso prednostna naloga držav članic. Nezadostne informacije o skladnosti v registru EPREL, veliko število modelov, visoki stroški preskusov (1 000–10 000 EUR na enoto), težave pri pridobivanju strokovnega znanja, premajhne zmogljivosti laboratorijev, različna porazdelitev odgovornosti med nacionalnimi organi v državah članicah in pomanjkljivo usklajevanje prispevajo k nezadostnemu nadzoru in visokim stopnjam neskladnosti, s čimer je morda povezano nezaupanje kupcev in distributerjev (glej ugotovitve ankete o tem, da anketiranci oznake pnevmatik dojemajo kot nezanesljive, saj temeljijo na samoizjavi). Slika 1 prikazuje presenetljive stopnje neskladnosti pnevmatik, ki jih je Skupno raziskovalno središče preskusilo v letih 2021–2024.



Slika 9: Ugotovitve Skupnega raziskovalnega središča o neskladnostih v obdobju 2021–2024 (predstavitev na sestanku skupine za upravno sodelovanje, 1. april 2025, Ispra).

Večja vključenost Komisije bi bila koristna. Ta strategija se na področju varnosti vozil izvaja že od leta 2020. Pri tem imajo osrednjo vlogo države članice, ki izvajajo nadzorno preskušanje, Komisija pa z izvajanjem neodvisnih preskusov zagotavlja drugo raven

nadzora. Na Komisijo je bilo preneseno pooblastilo ([35]) za preskuse vozil in njihovih delov, naložitev upravnih glob neposredno proizvajalcem in odrejanje odpoklicev po vsej EU ([36]). Homologacija pnevmatik spada v pristojnost Komisije, označevanje pnevmatik pa ne. Trenutno se na ravni EU organizirajo kampanje za preskušanje za oceno skladnosti pnevmatik, ki se prodajajo na trgu EU, da bi se dopolnil nacionalni nadzor in zapolnile vrzeli na področjih, na katerih so nacionalne zmogljivosti morda omejene ([37]). S centraliziranim in usklajenim pristopom, ki bi zajemal tudi označevanje, bi se ustvarile sinergije in zagotovila nepristranskost brez nasprotja interesov ([38]). Poleg tega bi bili dodatni stroški za preverjanje skladnosti označevanja minimalni, saj temeljijo na istih preskusih, kot se zahtevajo na podlagi Pravilnika UN/ECE št. 117.

7. MOŽNOST PREVERJANJA IN PRESKUŠANJA, KI GA IZVAJAJO TRETJE OSEBE

Komisija je poskušala oceniti tudi stroške in koristi obveznega neodvisnega preverjanja informacij, navedenih na oznaki pnevmatike, ki ga izvajajo tretje osebe, pri čemer je upoštevala izkušnje, pridobljene glede na širši okvir, določen v Uredbi (ES) št. 661/2009.

Preverjanje, ki ga izvajajo tretje osebe, lahko pomaga zapolniti vrzeli pri organih za nadzor trga glede proračuna, laboratorijev, osebja, usklajevanja in potrebnega znanja. Z uporabo tretjih oseb bi se lahko zagotovil dostop do najsodobnejše laboratorijske opreme in specializiranega osebja. Več laboratorijev je že pridobilo izkušnje v širšem homologacijskem okviru, določenem v Uredbi (EU) 2019/2144, in so že akreditirani tudi za izvajanje vseh dejavnosti preskušanja na podlagi uredbe o označevanju pnevmatik. Vendar so pristojbine za preskušanje in certificiranje, ki ga izvajajo tretje osebe, lahko znatne. Table prikazuje okvirne cene za preskušanje parametrov iz uredbe o označevanju pnevmatik za pnevmatike C1 v laboratorijih, akreditiranih v skladu z zakonodajo o homologaciji pnevmatik.

Preglednica 4: Stroški preverjanja in preskušanja, ki ga izvajajo tretje osebe, za pnevmatike C1 (na pnevmatiko)

Preskusni postopek – razred pnevmatik C1	Od	Do
Pravilnik ECE 117, Priloga 3 – hrup	1 100 EUR	2 000 EUR
Pravilnik ECE 117, Priloga 5 – oprijem na mokri podlagi	950 EUR	1 500 EUR
Pravilnik ECE 117, Priloga 6 (CR) – kotalni upor	650 EUR	1 250 EUR
Pravilnik ECE 117, Priloga 7 3PMSF – zmogljivost na snegu	3 200 EUR	5 500 EUR

([35]) Člen 9 Uredbe (EU) 2018/858.

([36]) Poročilo o dejavnostih je na voljo na povezavi https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC130606.

([37]) Poročilo z opisom dejavnosti Skupnega raziskovalnega središča na področju pnevmatik je na voljo na naslednji povezavi: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC135546.

([38]) Nacionalni organi morda niso naklonjeni izvrševanju skladnosti oziroma nalaganju kazni proizvajalcem s sedežem na njihovem ozemlju.

Skupaj za preskusni postopek:	**5 900 EUR**	**10 250 EUR**

Te visoke stroške preverjanja, ki ga izvajajo tretje osebe, bi bilo mogoče znižati na dva načina.

(i) z naključnim naknadnim preskušanjem, ki bi ga financiral javni sektor. Zdi se, da bi bila ta možnost izvedljiva le, če bi bila usklajena na ravni EU;

(ii) s sistematičnim obveznim predhodnim preverjanjem, ki bi ga izvajali dobavitelji, za vse navedene vrednosti parametrov na oznaki, če presegajo razred, ki ustreza „najslabšemu možnemu scenariju“, kot je dokumentiran v certifikatih o homologaciji ([39]). To bi preprosto pomenilo razkritje poročil o preskusih, ki naj bi jih proizvajalci opravili za potrebe navedbe razreda, boljšega od „najslabšega možnega scenarija“, kot je dokumentiran v certifikatih o homologaciji, in ki jih je treba naložiti v register EPREL.

8. USKLADITEV PRESKUSNIH NAPRAV

Koeficient kotalnega upora, ki se uporablja za oceno razreda energijske učinkovitosti pnevmatike, se meri v laboratoriju s posebno napravo. Veliki proizvajalci koeficient kotalnega upora preskušajo sami. Lastne naprave imajo tudi nekateri neodvisni preskusni laboratoriji. Za zagotavljanje ponovljivih in doslednih meritev je potrebna redna kalibracija oziroma ponovna uskladitev naprav. V nekaterih državah nečlanicah EU to kalibracijsko storitev izvaja osrednji organ ([40]). V EU pa takega osrednjega organa ni. Namesto tega je bila vzpostavljena „virtualna referenčna naprava“ in oblikovan postopek, opisan v Prilogi V k uredbi o označevanju pnevmatik. Vsaki dve leti skupina 11 sodelujočih laboratorijev izvede medlaboratorijsko primerjalno testiranje za uskladitev svojih naprav in določitev referenčne vrednosti ([41]), ki zahteva veliko virov.

Komisija bi lahko razvila alternativo temu periodičnemu in obremenjujočemu kalibracijskemu postopku, ki ga izvaja skupina različnih laboratorijev, z vzpostavitvijo enega fizičnega referenčnega laboratorija, po možnosti z drugo ravnjo neodvisnih laboratorijev, ki bi storitev zagotavljali proizvajalcem po vsem svetu. Stroški tega laboratorija bi se lahko krili s pristojbinami za kalibracijske storitve. Opozoriti je treba, da se za preskušanje koeficienta kotalnega upora uporabljajo iste naprave kot za homologacijo. Z uporabo istih naprav se zagotavlja boljša usklajenost meritev za označevanje z meritvami za homologacijo ter zmanjšuje potreba po dvojnem preskušanju.

9. VPRAŠANJA, UGOTOVLJENA MED IZVAJANJEM

Med izvajanjem uredbe o označevanju pnevmatik so bila ugotovljena nekatera z njo povezana vprašanja, ki bi jih bilo večinoma mogoče rešiti s spremembo prilog k navedeni uredbi. V nadaljevanju so predstavljena najpomembnejša med njimi, skupaj z možnimi rešitvami.

([39]) Homologacija se izvaja na ravni „družine izdelkov“, označevanje pnevmatik pa na ravni tipa pnevmatike (vsakega člana družine).

([40]) Npr. ZDA, Koreja in Japonska.

([41]) Seznam laboratorijev je objavljen v Sporočilu Komisije 2012/C 86/03. Leta 2026 je predvidena posodobitev.

9.1. Promocijsko gradivo, katalogi, ponudbe vozil

V uredbi o označevanju pnevmatik niso določene podrobnosti o obliki, velikosti in načinih prikaza oznak v katalogih, spletnih trgovinah ali promocijskem gradivu oziroma ponudbah vozil. Edina zahteva je, da velikost ne sme biti manjša od 75 × 100 mm. Pomanjkljive podrobnosti so po eni strani povzročile pravno negotovost, po drugi pa razširjeno neskladnost. Praktična rešitev, ki je v drugih delegiranih aktih o označevanju energijske učinkovitosti določena v posebni prilogi, je možnost uporabe poenostavljene oznake malega formata v obliki „puščice razreda z razponom“, po možnosti v kombinaciji z „mehanizmom gnezdnega prikaza“ za spletne strani. Slika 10 prikazuje možen primer uporabe take označbe za pnevmatike.



Slika 10: Primeri puščic razreda kot alternative prikazu celotne oznake (v katalogih, seznamih, ponudbah vozil v papirni obliki ali v povezavi z „mehanizmom gnezdne oznake pri spletni prodaji“).

9.2. Nezadostni parametri v registru EPREL za izbiro pnevmatik

V Prilogi III k uredbi o označevanju pnevmatik so navedeni podatki, ki jih je treba naložiti v register EPREL: opis je zelo splošen, nekateri ključni parametri pa niso navedeni, zaradi česar javno dostopne informacije v pomembnih primerih dejanske uporabe ne zadoščajo ([42]). Večino manjkajočih vrednosti parametrov je v register EPREL mogoče vnesti prostovoljno. To omejuje uporabnost registra EPREL za sprejemanje odločitev, na primer pri upravljavcih voznega parka v sektorju tovornega prometa ([43]) ali proizvajalcih vozil, ki se odločajo o pnevmatikah, ki bodo vgrajene kot originalna oprema ([44]). Z obvezno registracijo vseh parametrov, pomembnih za odločitev o nakupu, bi se kupcem omogočilo sprejemanje takih odločitev in bolje bi se unovčil potencial oznake za prihranke, saj bi se digitalizacija in register EPREL v celoti izkoristila. Poleg tega prepoznavanje pnevmatik, ki izpolnjujejo merila taksonomije EU, ni intuitivno. To stanje bi se lahko odpravilo z namensko funkcijo filtriranja.

9.3. Nezadostne informacije za izvajanje preverjanj skladnosti

V Prilogi VI k uredbi o označevanju pnevmatik so navedene informacije za del registra EPREL, ki je namenjen skladnosti. Seznam je splošen in v praksi ovira učinkovit nadzor skladnosti, zlasti v državah, kjer sta odgovornost za homologacijo in označevanje pnevmatik ločeni. To vprašanje bi bilo mogoče rešiti z uskladitvijo oblike parametrov, ki jih je treba predložiti v registru EPREL za označevanje pnevmatik, z obliko, ki se uporablja za označevanje energijske učinkovitosti. Nejasnost vodi tudi do različnih razlag in pomeni znatno breme za organe za nadzor trga, ki morajo dokumentacijo zahtevati od dobavitelja, namesto da bi jim bila na voljo v registru EPREL. Ker mora biti načeloma preskušen vsak

([42]) Na primer, dezen tekalne plasti pnevmatik za tovornjake se razlikuje glede na to, ali so pnevmatike predvidene za namestitev na krmilno, pogonsko ali prostokotalno os (ogrodje pnevmatike je enako, splošna zmogljivost pa se lahko precej razlikuje).

([43]) Izbira pnevmatik ob upoštevanju „položaja osi“ ali „profila namembnosti“ je bistvena, saj je povezana z dezenom tekalne plasti in ogrodjem pnevmatike ter posledično z zmogljivostjo glede kotalnega upora, hrupa ali oprijema.

([44]) Čeprav vsak proizvajalec izvaja lastni postopek „zbiranja ponudb“, je avtomobilska industrija jasno izrazila zanimanje za celovit pregled trga, ki bi ji omogočil boljšo prilagoditev zahtev.

posamezni član družine pnevmatik, razen kadar razred na oznaki ustreza „najslabšemu možnemu scenariju“, bi razpoložljivost poročil o preskusih omogočila poenostavitev nadzora skladnosti, s čimer bi se zmanjšali stroški in upravno breme za države članice.

9.4. Omejena razmejitev med razredi zmogljivosti

Pragovi zmogljivosti pnevmatik so določeni v pravilnikih UN/ECE. Ti se redno pregledujejo in posodabljajo. Posodobljene zahteve se praviloma najprej uporabljajo za nove tipe pnevmatik, homologirane po začetku veljavnosti mejnih vrednosti, pozneje pa za obstoječe tipe.

Tehnološki napredek je omogočil določitev strožjih zahtev v zakonodaji o homologaciji, s katero so bile prepovedane pnevmatike, ki spadajo v najslabše razrede. Vendar revizija uredbe o označevanju pnevmatik ni zajela prevrednotenja ali prilagoditve razredov. Posledično se vse pnevmatike zdaj uvrščajo le v tri ali štiri razrede glede na kotalni upor in oprijem na mokri podlagi. Ta ožji razpon vodi do upada zanimanja kupcev za oznako pnevmatike in zmanjšanja spodbud dobaviteljem za inovacije, ki bi jim omogočile razlikovanje njihovih izdelkov od izdelkov konkurentov. Do prihodnjega prevrednotenja razvrstitve bi bilo to vprašanje mogoče ublažiti tako, da bi morali dobavitelji v javni del registra EPREL vnesti koeficient kotalnega upora in indeks oprijema na mokri podlagi, izmerjena ali ocenjena za določitev razreda, kot se to že zahteva za hrup ([45]), s čimer bi se poklicnim kupcem in drugim zainteresiranim uporabnikom omogočilo, da s pomočjo registra EPREL razlikujejo med izdelki znotraj istega razreda.

10. ZAKLJUČEK

Revidirana uredba o označevanju pnevmatik je prinesla merljive izboljšave zmogljivosti pnevmatik, zlasti 5,1-odstotno zmanjšanje kotalnega upora in 2,4-odstotno izboljšanje oprijema na mokri podlagi pri pnevmatikah C1 od leta 2021 v primerjavi s trendi na podlagi običajnega scenarija. Podobni trendi so bili ugotovljeni pri pnevmatikah C2 in C3. Pri slednjih se je kotalni upor izboljšal celo za 7,3 %. Trg se je zato preusmeril k učinkovitejšim pnevmatikam, pri čemer je zdaj na voljo več modelov, ki pri vseh parametrih dosegajo najvišjo oceno (A).

Vendar sta ozaveščenost potrošnikov o oznaki in njihovo zaupanje vanjo še vedno majhna, deloma zaradi nedoslednega izvrševanja in uporabe samoizjave. Zdi se, da za države članice nadzor trga ni prednostna naloga; zahteva specializirano strokovno znanje in orodja, njegovo izvajanje pa je težko in razkriva visoke stopnje neskladnosti. To poudarja, da je treba okrepiti usklajevanje, vire in strokovno znanje na nacionalni ravni in na ravni EU. Čeprav bi se nekatere sedanje pomanjkljivosti pri nadzoru trga lahko ublažile s preverjanjem in preskušanjem, ki bi ga izvajale tretje osebe, bi to povzročilo precejšnje stroške. Sedanji postopek uskladitve preskusnih naprav je zapleten, njegovo dvoletno izvajanje pa obremenjujoče: poenostavitev postopka in večjo stabilnost bi lahko zagotovil en referenčni laboratorij, ki bi ga po možnosti upravljala Komisija (Skupno raziskovalno središče), pri čemer bi se stroški pokrili z neposrednim zagotavljanjem storitev usklajevanja. Naprave bi se lahko uporabljale za preskušanje za namene označevanja in skladnosti s Pravilnikom št. 117.

Register EPREL je dragoceno orodje, vendar je njegova uporabnost za potrošnike, upravljavce voznega parka in naročnike omejena, saj izpolnitev nekaterih pomembnih

([45]) Take vrednosti koeficienta kotalnega upora in indeksa oprijema na mokri podlagi se v register EPREL sicer že vnašajo, vendar le v tehnično dokumentacijo in le pri nekaterih dobaviteljih.

podatkovnih polj ni obvezna. Medtem se je napredek pri označevanju obrabe in kilometrine upočasnil, ker ni standardiziranih preskusnih metod, čeprav bi lahko do leta 2027 rešitve prineslo tekoče delo v komisiji UN/ECE.

Izvajanje uredbe o označevanju pnevmatik je razkrilo dodatne pomanjkljivosti, vključno z neobstoječo opredelitvijo mehanizma „gnezdne oznake“. Zaradi kopičenja modelov pnevmatik v najboljših treh razredih glede kotalnega upora in zlasti glede oprijema na mokri podlagi ter dveh razredih zmogljivosti glede emisij hrupa se zmanjšuje zanimanje kupcev za oznako pnevmatike.

Spremembe iz predloga zbirnega svežnja, predstavljenega vzporedno s tem poročilom, so namenjene boljši obravnavi nekaterih od različnih pomanjkljivosti in hkratni poenostavitvi izpolnjevanja zahtev glede skladnosti za dobavitelje in trgovce, kadar je to mogoče. Nekatera vprašanja (na primer v zvezi s kilometrino, obrabo, obnovitvijo, uskladitvijo preskusnih naprav in preskušanjem za preverjanje skladnosti) pa se bodo lahko obravnavala šele, ko bo dodatno pripravljalno delo dovolj napredovalo.