



Nový EU štítek pro pneumatiky  
Každý o něm mluví.  
Nyní si o něm můžete přečíst.

# Obsah

Obecné informace .....	3
Proč EU zavedla EU štítek pro pneumatiky?.....	3
Co je dobré vědět o EU štítku pro pneumatiky .....	3
Jak číst EU štítek pro pneumatiky?.....	4
Časová osa zavádění EU štítku pro pneumatiky .....	5
<b>Praktický význam EU štítku pro pneumatiky .....</b>	<b>6</b>
EU štítek pro pneumatiky a rozměry pneumatik pro různá vozidla .....	6
EU štítek pro pneumatiky a polohy na nápravách .....	6
EU štítek pro pneumatiky a zákaznické segmenty .....	6
EU štítek pro pneumatiky a rozpětí tříd .....	6
<b>Vlastnosti pneumatik Continental pro nákladní vozidla a EU štítek pro pneumatiky.....</b>	<b>8</b>
Cíl podnikové komunikace .....	8
Cíl komunikace pneumatik Continental pro nákladní vozidla.....	8
Současná komunikace výhod značky a výrobků Continental pro zákazníky .....	8
<b>Ekonomičnost v dálkovém provozu díky ECO-PLUS.....</b>	<b>9</b>
<b>Současná situace na trhu .....</b>	<b>12</b>
<b>Náš pohled: oficiální prohlášení Continental k uvedení štítku pro pneumatiky.....</b>	<b>14</b>
<b>EU štítek pro pneumatiky. Otázky a odpovědi .....</b>	<b>15</b>
Obecné otázky / obecný cíl nařízení .....	16
Konkrétní cíle nařízení: valivý odpor .....	17
Konkrétní cíle nařízení: hluk .....	17
Konkrétní cíle nařízení: přilnavost na mokru .....	17
Význam EU štítku pro pneumatiky .....	18
Povinnosti OE výrobců a jejich distributorů .....	18
Prvotní činnosti.....	18

# Obecné informace

## Proč EU zavedla EU štítek pro pneumatiky?

Sdělení Komise EU ze dne 19. října 2006 nazvané „Akční plán pro energetickou účinnost – Využití možností“ zdůraznilo potenciál pro snížení celkové spotřeby energie v Evropské unii o 20 % do roku 2020 na základě seznamu cílených opatření, včetně označování pneumatik štítkem.

V tomto rozsahu se Evropská unie rozhodla zavést povinné značení všech nových pneumatik s cílem zajistit standardizované informace o valivém odporu, přilnavosti na mokřím povrchu a vnějším valivém hluku. Do listopadu 2012 musejí být všechny příslušné nové pneumatiky prodávané v Evropě opatřeny tímto EU štítkem. Cílem tohoto opatření je dát koncovým uživatelům základní informace, které jim pomohou při výběru nových pneumatik.

V případě osobních vozidel by měl být EU štítek umístěn přímo na pneumatice. U lehké a těžké mechanizace budou výrobci povinni informovat zákazníky o účinnosti pohonných hmot, přilnavosti na mokřím povrchu a vnějším valivém hluku ve všech technických propagačních materiálech, včetně internetových stránek.

Na rozdíl od domácích spotřebičů nejsou pneumatiky vždy v obchodě vystaveny, takže poslanci Evropského parlamentu trvali na tom, aby prodejci měli povinnost ukázat štítek kupujícímu ještě před prodejem a současně s účtenkou.

Tento požadavek se nebude vztahovat na protektorované pneumatiky, terénní profesionální pneumatiky a závodní pneumatiky. Případné pobídky podporující pneumatiky s lepšími výsledky budou zváženy na národní úrovni. V zásadě bude členským státům povoleno zavádět pobídky pouze pro pneumatiky s hodnocením „kategorie C“ z hlediska valivého odporu a přilnavosti na mokřím povrchu.

## Co je dobré vědět o EU štítku pro pneumatiky

### EU štítek pro pneumatiky se bude obecně vztahovat na:

- ▶ Pneumatiky pro osobní vozidla a SUV
- ▶ Pneumatiky pro dodávky
- ▶ Pneumatiky pro nákladní vozidla

### Požadavky na uváděné informace:

#### Výrobce pneumatiky

- ▶ Uvedení hodnot z EU štítku v konkrétních komunikačních materiálech o produktu
- ▶ Měření všech produktů, aby se stanovila kategorie pro štítek

#### Prodejce pneumatik

- ▶ Uvedení hodnot z EU štítku ve faktuře nebo v její příloze
- ▶ EU štítek pro pneumatiky musí být v místě prodeje jasně viditelný nebo aktivně ukázaný zákazníkovi

#### Výrobce vozidla:

- ▶ Hodnoty z EU štítku pro pneumatiky musejí být k dispozici při prvotní koupi pneumatiky pouze tehdy, má-li zákazník možnost výběru více než jen jednoho typu pneumatiky

### EU štítek pro pneumatiky se nebude vztahovat na:

- ▶ Pneumatiky pro použití mimo vozovku, například závodní pneumatiky
- ▶ Protektorované pneumatiky
- ▶ Rezervy
- ▶ Pneumatiky pro staré automobily

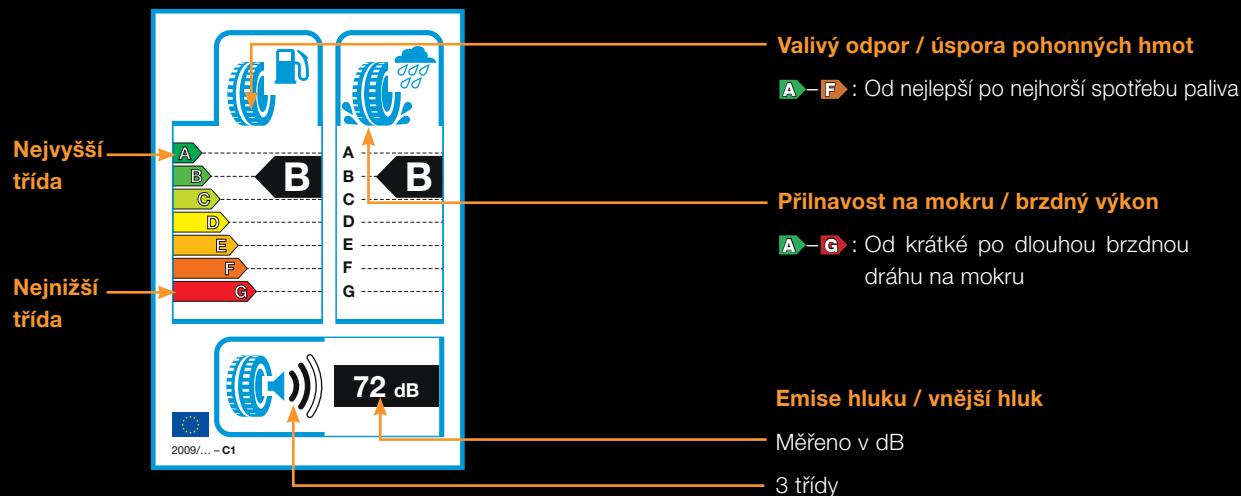
#### Komise EU:

- ▶ Stanovení univerzálních hodnot pro hodnocení a norem pro měření
- ▶ Podrobné informace o obsahu a podobě štítku

#### Členské státy EU:

- ▶ Každý členský stát EU zajistí monitorování a stanoví pokuty v případě porušování

## Jak číst EU štítek pro pneumatiky?



### EU štítek pro pneumatiky a mezní valivý odpor

Pneumatiky C3 (nákladní)	Třída
$RRC^* \leq 4,0$	A
$4,1 \leq RRC \leq 5,0$	B
$5,1 \leq RRC \leq 6,0$	C
$6,1 \leq RRC \leq 7,0$	D
$7,1 \leq RRC \leq 8,0$	E
$RRC \geq 8,1$	F
Prázdné	G

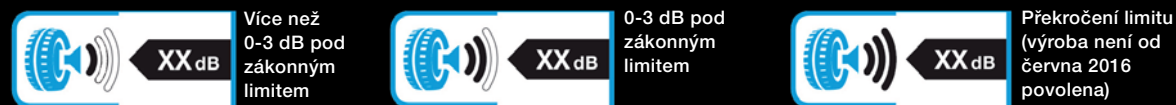
**Limit 11/2016**  
6,5 kg/t

**Limit 11/2012**  
8,1 kg/t

Když se pneumatika otáčí, pryžové prvky se deformují. Částečně se deformační energie převádí na teplo, kterému se říká valivý odpor. Můžeme jej chápat jako ztrátu energie, která způsobuje nadbytečnou spotřebu pohonných hmot. V rámci nařízení EU byla vytvořena klasifikace valivého odporu pneumatik v kilogramech (valivý odpor pneumatiky) na jednu tunu (celková nosnost pneumatiky), rozdělená na sedm tříd. Hodnota valivého odporu v kg/t představuje kritérium výkonnosti produktu podmíněné dezénem a kostrou pneumatiky. U většiny pneumatik je poměr valivého odporu mezi dezénem a kostrou asi půl na půl. Limity byly upraveny podle průměrné výkonnosti produktů v Evropě.

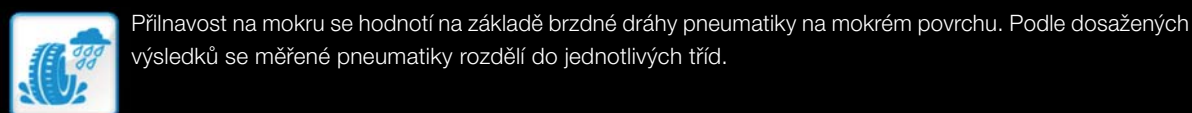
\* RRC = koeficient valivého odporu (poměr mezi valivou silou [kg] a nosností kola [t])

### EU štítek pro pneumatiky a mezní hluk

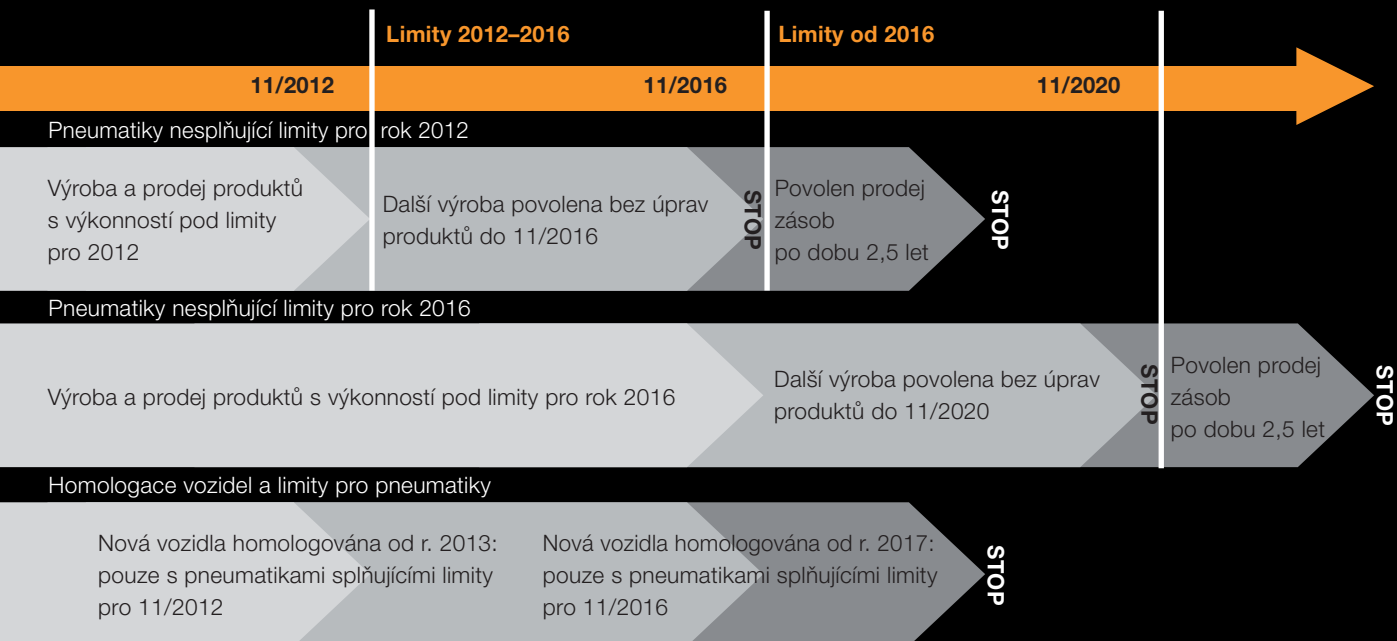


Štítek pro hluk udává vnější hluk při jízdě s vypnutým motorem, měřen v určité vzdálenosti (7 m od středu vozovky). V souladu s nařízením EU byly stanoveny tři třídy podle hodnoty hluku v decibelech. Důvodem zavedení štítku pro hluk je snaha snížit výdaje na zdravotnictví v EU vyvolané rušením hlukem. Při jízdě nelze vnější hluk rozpoznat stejně jako vnitřní hluk, protože mezi těmito dvěma druhy hluku neexistuje žádná přímá vazba.

### EU štítek pro pneumatiky a mezní přilnavost na mokrému povrchu



## Časová osa zavádění EU štítku pro pneumatiky



# Praktický význam EU štítku pro pneumatiky

## EU štítek pro pneumatiky a rozměry pneumatik pro různá vozidla

Technické parametry vymezující jednotlivé třídy se v zásadě stejným způsobem vztahují na všechny rozměry pneumatik / ráfků. Jelikož menší rozměry pneumatik / ráfků v kombinaci s lehčími nákladními vozidly se využívají díky jejich nosnosti mnohem více, vede to k přiměřenému posunu v příslušné třídě štítku.

## EU štítek pro pneumatiky a polohy na nápravách

Technické parametry vymezující jednotlivé třídy se v zásadě stejným způsobem vztahují na všechny polohy na nápravách. To, že řídicí, záběrová a návěsová náprava mají různé priority z hlediska výkonnosti pneumatiky, vede k přiměřenému posunu ve výkonnosti podle uvedených kritérií.

Převládající žebrový dezén pneumatik pro řízenou nápravu a návěs vyžaduje pro tyto produkty co nejvyšší třídu, oproti převážně blokovému / poloblokovému dezénu pneumatik pro hnanou nápravu. Důvodem je snadnější a méně hlučný chod žebrových pneumatik.

## EU štítek pro pneumatiky a zákaznické segmenty

Jelikož se EU štítek pro pneumatiky soustředí na valivý odpor, hluk a přilnavost na mokru, má různý vliv na jednotlivé zákaznické segmenty:

- ▶ Motorway: Největší vliv, protože tyto produkty jsou vysoce optimalizovány pro úspory pohonných hmot
- ▶ Allround: Velký vliv, protože příslušné pneumatiky jsou konstruovány pro nižší spotřebu pohonných hmot při vysokém kilometrovém výkonu
- ▶ Off: Menší vliv, protože pneumatiky pro toto použití mají zajišťovat především trvanlivost pláště a záběr
- ▶ Winter: Menší vliv, protože pneumatiky pro zimní podmínky musejí zajišťovat bezpečnost díky přilnavosti a záběru

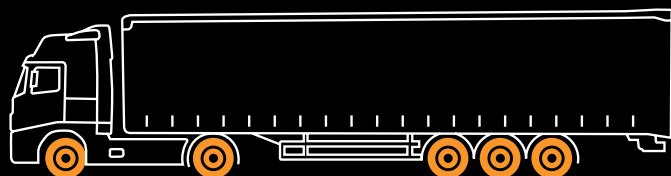
## EU štítek pro pneumatiky a rozpětí tříd

### Rozpětí valivého odporu / úspor na pohonných hmotách

EU štítek pro pneumatiky představuje zákaznický přívětivý pohled na všeobecnou klasifikaci potenciálu palivových úspor u pneumatik pro nákladní vozidla. Podíváme-li se na rozpětí jednotlivých tříd, je zjevné, že jedna konkrétní třída může z hlediska rozsahu výkonnosti kolísat až o 20 %, což má za následek vysoké rozdíly ve spotřebě až o 5 % mezi nejlepším a nejhorším výrobkem.

### Praktické důsledky:

S ohledem na následující podíl jednotlivých náprav na spotřebu pohonných hmot:



Řídicí 25 %  
Záběrová 15 %  
Návěs 60 %

#### 1. Maximální rozdíl ve výkonnosti v rámci jedné třídy na jednu nápravu:

Můžete srovnat dvě soupravy tahače a návěsu vybavené pneumatikami s tímto označením:

Řízená Záběrová Návěs

**B** **C** **B** (Souprava tahač – návěs 1)

**B** **C** **B** (Souprava tahač – návěs 2)

Maximální rozdíl ve spotřebě pohonných hmot:

Souprava 1 – 30 l na 100 km

Souprava 2 – 31,5 l na 100 km

#### 2. Maximální rozdíl ve výkonnosti mezi dvěma sousedními třídami na jednu nápravu:

Můžete srovnat dvě kombinace tahače a návěsu vybavené pneumatikami s tímto označením:

Řídicí Záběrová Návěs

**B** **C** **B** (Souprava tahač – návěs 1)

**C** **D** **C** (Souprava tahač – návěs 2)

Maximální rozdíl ve spotřebě pohonných hmot:

Souprava 1 – 30 l na 100 km

Souprava 2 – 33 l na 100 km

### Rozdíly ve spotřebě pohonných hmot mezi třídami

Pneumatiky C3 (nákladní)	Třída
RRC* ≤ 4,0	A
4,1 ≤ RRC ≤ 5,0	B
5,1 ≤ RRC ≤ 6,0	C
6,1 ≤ RRC ≤ 7,0	D
7,1 ≤ RRC ≤ 8,0	E
RRC ≥ 8,1	F
Prázdné	G

Spotřeba pohonných hmot navíc**	Třída
Základ 30l/100km	A
Až 1,5l/100km	B
Až 3,0l/100km	C
Až 4,5l/100km	D
Až 6,0l/100km	E
Až 7,5l/100km	F
Prázdné	G

\* RRC = koeficient valivého odporu (poměr mezi valivou silou [kg] a nosností kola [t])

\*\* Předpoklad: 20 % RRC má za následek 5% rozdíl ve spotřebě pohonných hmot

Jelikož úspory pohonných hmot jsou jedním z hlavních cílů při vývoji pneumatik Continental pro nákladní vozidla, mohou se naši zákazníci spolehnout na nejlepší možné hodnocení našich pneumatik, které jim zaručí nejnižší celkové provozní náklady.

### Rozpětí tříd hluku

Na rozdíl od hodnocení úspor pohonných hmot je štítek pro hodnocení hluku pneumatiky zobrazen podle konkrétní třídy (počet zvukových vln 1 – 3) a hodnoty. Počet zvukových vln závisí na splnění nových hlukových požadavků a na typu příslušné pneumatiky.

Rozdíl v hluku mezi dvěma třídami lze subjektivně počítovat jako hlasitější.

### Rozpětí tříd přilnavosti

V současnosti je definice tříd projednávána na úrovni ETRTO.

# Vlastnosti pneumatik Continental pro nákladní vozidla a EU štítek pro pneumatiky

## Cíl podnikové komunikace:

- ▶ EU štítek pro pneumatiky odpovídá dlouhodobému úsilí společnosti Continental přinést svým zákazníkům co největší prospěch a zajistit ochranu životního prostředí („integrace štítku do probíhající činnosti“)
- ▶ Zdůraznění podnikových cílů společnosti Continental
  - ▶ Štítek pro pneumatiky podporuje cíle společnosti
    - ▶ Ochrana životního prostředí: valivý odpor → snížení emisí CO<sub>2</sub>
    - ▶ Ekonomická efektivita: valivý odpor → nižší spotřeba pohonných hmot
    - ▶ Bezpečnost: přilnavost na mokru → kratší brzdná dráha na mokrému povrchu
    - ▶ Ochrana životního prostředí: hluk → lepší veřejné zdraví

## Cíl komunikace pneumatik Continental pro nákladní vozidla:

- ▶ EU štítek posiluje závazek značky zajistit „nejnižší celkové provozní náklady“ díky (včasnému) dodržování zákonných nařízení
- ▶ Kritéria LODC vyjádřená štítkem:
  - ▶ Úspory pohonných hmot díky nízkému valivému odporu
  - ▶ Bezpečnost a spolehlivost díky přilnavosti na mokru
- ▶ Pro zdůraznění naší mimořádné odbornosti v oblasti úspor pohonných hmot je jako hlavní nosný prvek komunikace použita nová řada nákladních pneumatik pro dálkový provoz (HSL 2 ECO-PLUS, HDL 2 ECO-PLUS, HTL 2 ECO-PLUS)

## Současná komunikace výhod značky a výrobků Continental pro zákazníky:

- ▶ Marketingová komunikace se soustředí na značku Continental a potvrzuje výjimečnou nabídku pneumatik Continental („LODC“) oproti konkurenci (např. zveřejňováním kladných výsledků zkušebních programů)
- ▶ Ostatní značky koncernu Continental budou začleněny do programu štítků od listopadu 2012
- ▶ Postavení značky na základě hodnocení štítku bude odpovídat hierarchii značek (Continental ≥ Semperit/Uniroyal ≥ Barum/Matador)



# Efektivnost ECO-PLUS v dálkovém provozu

Praktický význam EU štítku pro pneumatiky – vliv na váš obchodní úspěch – závisí hlavně na valivém odporu s vlivem na spotřebu pohonných hmot.

Společnost Continental se zaměřuje na co nejvyšší úspory pohonných hmot u své řady pneumatik pro nákladní vozidla určené na vozovky a chce dostát svému závazku dosáhnout co nejnižších provozních nákladů. To vychází z našich špičkových technologií pro úspory pohonných hmot, které jsou známé pod názvem ECO-PLUS a prokazují své kvality již přes 30 let.

Naše pneumatiky řady L označené na bočnici názvem ECO-PLUS (HSL 2 ECO-PLUS, HDL 2 ECO-PLUS, HTL 2 ECO-PLUS) dosahují výjimečných výsledků v dálkovém provozu díky optimalizované interakci mezi kostrou a speciálním běhounem a díky použití následujících technologií:

## Kostra:



### ► Vnitřní guma s Air-Keep technologií

Hustá molekulární struktura založená na nanotechnologiích, snižuje průnik plynu, až o 50 % prodlužuje zachování správného huštění.

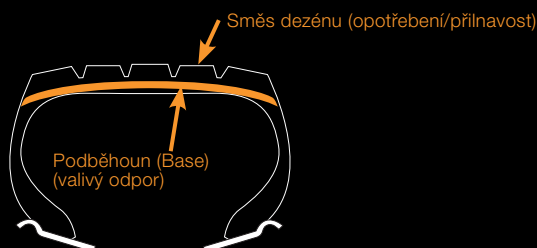
Díky stabilnímu hustícímu tlaku udrží pneumatika déle tvar a valivý odpor bude dosahovat optimálních hodnot.

### ► Trojúhelníkový nárazníkový prstenec

Výsledkem trojúhelníkové konstrukce nárazníkového prstence je vyšší pevnost a minimalizace namáhání v oblasti koruny pláště.

Vyšší pevnost ve směru jízdy významně snižuje valivý odpor.

## Dezénová část:



### ► Koncepte běhounové směsi Cap-Base

Běhoun se skládá ze dvou pryžových prvků s různou tepelnou vodivostí.

Směs dezénu, odolná proti opotřebení, zaručuje vysoký kilometrový výkon, zatímco směs pod běhounem, optimalizovaná pro valivý odpor, zaručí mimořádné úspory pohonných hmot.



HSL 2 ECO-PLUS



HTL 2 ECO-PLUS

► **Koncepce vysoce tuhého dezénu**

Řídící a návěšová náprava – konstruováno pro minimální deformace při pohybu



HDL 2 ECO-PLUS

► **Koncepce vysoce tuhého dezénu**

Záběrová náprava – konstruováno pro minimální deformace při pohybu a při vysokém záběru

Dezény jsou konstruovány pro minimalizaci ztrát energie při provozu.

Energeticky úsporné odvalení pneumatiky znamená, že pro udržení nákladního vozidla v pohybu je nutné použít méně pohonných hmot.

**ECO-PLUS, naše značka pro:**

- vysoké úspory pohonných hmot
- mimořádnou ekonomickou výhodnost
- závazek pro životní prostředí



Příklady komunikace koncepce ECO-PLUS:

**YOUR WAY TO LOWEST OVERALL DRIVING COSTS\***

Nová řada pneumatik pro dálkový provoz.

Pneumatiky, které kombinují špičkovou konstrukci s nekompromisním výkonem. Na dlouhých rovných silnicích zajistí strmý vzestup vašich úspor. Nová řada pneumatik pro dálkový provoz – nejlepší prostředek k úsporám paliva.

HSL 2 ECO-PLUS, HDL 2 ECO-PLUS, HTL 2 ECO-PLUS

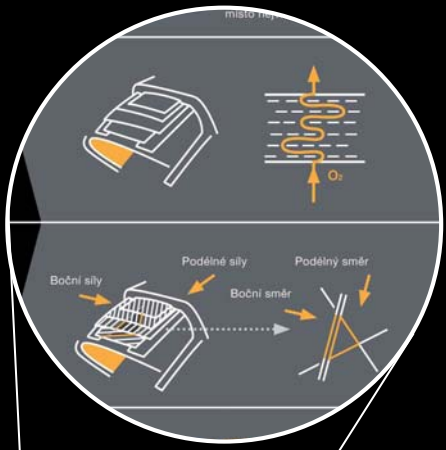
**ECO PLUS**



### dálkový provoz

Pneumatiky, které kombinují špičkovou konstrukci s nekompromisním výkonem. Na dlouhých rovných silnicích zajistí strmý vzestup vašich úspor. Nová řada pneumatik pro dálkový provoz – nejlepší prostředek k úsporám paliva.

- Špičkový valivý odpor díky za Eco – Plus technologii: vynikající konstrukce a běhounem pro lehký
- Optimalizované složení směsi i valivý odpor
- Vnitřní guma s Air – Keep te delší dobu správně huště
- Optimalizovaná hm



### Méně paliva za kilometr.

Nové pneumatiky pro dálkový provoz usnadňují maximální hospodárnost na dlouhých a rychlostních silnicích, snižují spotřebu paliva, zvyšují kilometrový výkon.

- Špičková konstrukce Eco – Plus technologie vynikající souhra mezi konstrukcí a běhounem pro lehkou jízdu
- Optimalizované složení směsi i desky snižují valivý odpor
- Vnitřní guma s Air – Keep technologie usnadňuje delší dobu správně huštění pneumatiky
- Optimalizovaná hmotnost pneumatiky

**Úspory paliva**

- Až o 15% vyšší objem pryže ve stejné odtáčené době opotřebení\*\*
- Optimalizované uspořádání vzorků desky vede k rovnoměrnějšímu rozložení trakčních sil
- Nová trojúhelníková konstrukce na uzavřeném prstenci zvyšuje stabilitu a přiblíží informací
- Optimalizované složení směsi zvyšuje životnost pneumatiky
- Až o 20% vyšší kilometrový výkon na každé cestě\*\*

**Kilometrový výkon**

\* Úspory paliva a vyšší kilometrový výkon jsou průměrnými hodnotami získanými při testování podle normy EN 15011.

### Nejlepší ve všech ohledech: vyšší kilometrový výkon, nižší spotřeba paliva.

Všechny pneumatiky Continental pro nákladní vozidla, přepravující zboží, mají jedno společné: konstruovali je pro lidi, kteří se starají o každou křivku silnice. K optimálnímu dosažení každé křivky.

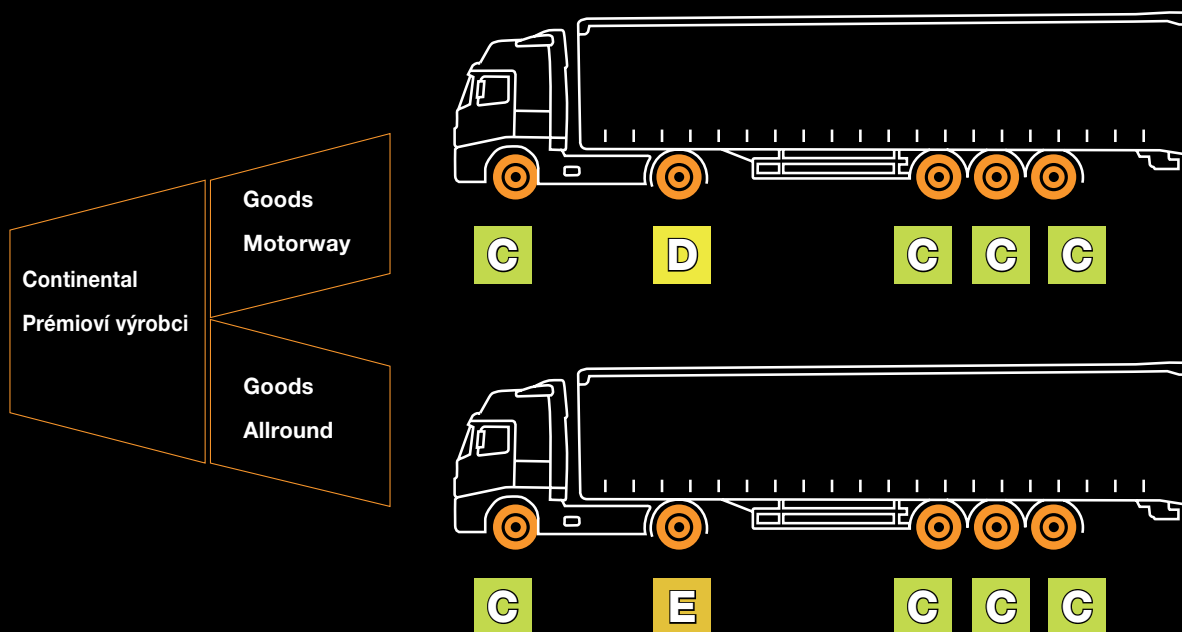
Kilometrový výkon/Pevnost	Úspory paliva
<p>Menší průřez pneumatiky při menší je menší hmotnost. Doplňuje sílu špičkové konstrukce a běhounem na vlnu a nižší deformaci běhounu.</p>	<p>Optimalizovaná konstrukce pneumatiky zvyšuje celkový výkon pneumatiky a snižuje její deformaci.</p>
<p>Udržuje správně huštění a vlnu směr materiálu, přičemž brání přehřívání pneumatiky.</p>	<p>Udržuje správně huštění umožňuje pneumatice delší životnost a snižuje její deformaci.</p>
<p>Menší průřez pneumatiky snižuje hmotnost, zvyšuje stabilitu a přiblíží informací.</p>	<p>Udržuje správně huštění umožňuje pneumatice delší životnost a snižuje její deformaci.</p>
<p>Menší průřez pneumatiky snižuje hmotnost, zvyšuje stabilitu a přiblíží informací.</p>	<p>Udržuje správně huštění umožňuje pneumatice delší životnost a snižuje její deformaci.</p>

# Současná situace na trhu

Kdyby byl EU štítek pro pneumatiky platný již dnes, nastala by na trhu následující situace:

## Průměrný valivý odpor podle štítku pro vozovku a univerzální použití

Nové výrobky Continental L2 a R2 a konkurenční výrobky:



Zdroj údajů: Celosvětový průzkum Continental

## Podrobné údaje o hodnocení valivého odporu – pneumatiky pro dálkový provoz

Průměr na trhu:

Průměr	Řídicí	Záběrová	Návěs
<b>Standard</b>	385/65 R 22.5 315/80 R 22.5	315/80 R 22.5 295/80 R 22.5	385/65 R 22.5 385/55 R 22.5
<b>Midi</b>	385/55 R 22.5 315/70 R 22.5	315/70 R 22.5 315/60 R 22.5	445/45 R 19.5 385/55 R 19.5
<b>Mega</b>	315/60 R 22.5 295/60 R 22.5	295/60 R 22.5	435/50 R 19.5

Liší-li se výkonnost u konkrétní velikosti od průměru, je to uvedeno níže:

Rozdíly			
<b>Continental</b>	385/55 R 22.5 315/70 R 22.5 C+	315/70 R 22.5 C-	385/65 R 22.5 385/55 R 22.5 C+

Zdroj údajů: Celosvětový průzkum Continental

## Podrobné údaje o hodnocení valivého odporu – pneumatiky pro regionální provoz

Průměr na trhu:

Průměr	Řídicí	Záběrová	Návěs
<b>Standard</b>	385/65 R 22.5 315/80 R 22.5	315/80 R 22.5 295/80 R 22.5	385/65 R 22.5
<b>Midi</b>	385/55 R 22.5 315/70 R 22.5	315/70 R 22.5	385/55 R 22.5

Liší-li se výkonnost u konkrétního rozměru od průměru, je to uvedeno níže:

Rozdíly			
<b>Continental</b>		315/80 R 22.5 295/80 R 22.5 315/70 R 22.5	385/55 R 22.5 B-

Zdroj údajů: Celosvětový průzkum Continental

# Náš pohled: oficiální prohlášení koncernu Continental k uvedení štítku pro pneumatiky

**Koncern Continental vítá usnesení Evropského parlamentu o nařízeních týkajících se značení pneumatik. Divize pneumatik pro osobní automobily a lehká nákladní vozidla i divize pneumatik pro nákladní vozidla považují značení pneumatik štítkem s informacemi o valivém odporu, adhezi na mokřém povrchu a emisích hluku za vhodné opatření, které pomůže spotřebitelům vybírat úsporné, bezpečné a tiché pneumatiky.**

Současně ale tento mezinárodní dodavatel pro automobilový průmysl a specialista na pneumatiky podotýká, že tento štítek bere v úvahu pouze tři z mnoha vlastností pneumatik. Přesto oproti jednoduchému štítku pouze s údajem o valivém odporu, který byl původně

zvažován, obsahuje tento EU štítek mnohem více důležitých informací, protože z fyzických důvodů budou přílnavost na mokřém povrchu a valivý odpor vždy představovat protichůdné cíle.

## ► Štítek bude povinný ve všech 27 zemích EU od 1. listopadu 2012

Dne 25. listopadu 2009 rozhodl Parlament EU o tom, že ve všech 27 zemích EU budou muset být označeny všechny pneumatiky pro nákladní vozidla.

## ► Další informace pro spotřebitele

Společnost Continental vítá povinné poskytování těchto informací spotřebitelům, ale upozorňuje, že v úvahu se berou pouze tři z mnoha různých vlastností pneumatik.

## ► Klasifikace do sedmi skupin

V případě valivého odporu budou pneumatiky rozděleny do skupiny A až G, přičemž ve skupině A budou pneumatiky s nejlepším valivým odporem a ve skupině G s nejhorším. Další klasifikace do tří skupin poskytne informace o emisích hluku příslušné pneumatiky (v dB). Zatím nebylo přijato konečné rozhodnutí o klasifikaci vlastností na mokřém povrchu.

## ► Informace o pneumatice musejí být k dispozici před prodejem pneumatiky

Informace o všech třech kritériích pro každou pneumatiku musejí být sděleny kupujícímu před prodejem pneumatiky. Kromě toho musejí být uvedeny i na faktuře. Divize pneumatik pro komerční vozidla tedy zavede tuto metodu poskytování informací zákazníkům a vhodným způsobem zveřejní informace o svých výrobcích.

## ► Certifikace v odvětví jako známka důvěry

Výrobci pneumatik sami zajistí certifikaci svých výrobků. Tento přístup již byl úspěšně použit u mnoha zákonných norem pro výkonnost, což v tomto konkrétním případě odůvodňuje důvěru zákonodárců.

### Hlavní sdělení:

- Oceňujeme nový EU štítek pro pneumatiky
- EU štítek pro pneumatiky je výhodný pro všechny zákazníky, kterým pomůže vybrat si správnou pneumatiku
- Postavení koncernu Continental je na velmi dobré úrovni

# EU štítek pro pneumatiky. Otázky a odpovědi.

Obecné otázky / obecný cíl nařízení

Konkrétní cíle nařízení: valivý odpor

Konkrétní cíle nařízení: hluk

Konkrétní cíle nařízení: přilnavost na mokrém povrchu

Význam EU štítku pro pneumatiky

Povinnosti OE výrobců a jejich distributorů

Úvodní činnosti

## Otázky

## Odpovědi

## Obecné otázky / obecný cíl nařízení

Musím zaplatit víc / dojde k obecnému nárůstu cen označených pneumatik?	Ne
Jaké jsou případné problémy?	Vztah mezi označenými kritérii a prospěchem pro zákazníka, velké rozpětí v rámci jedné třídy (až 20 % valivého odporu)
Vydrží tyto pneumatiky stejně dlouho jako starší (bez štítku)?	Ano
Jaká je správná volba pro mé nákladní vozidlo?	Pneumatiky Continental pro nejnižší celkové provozní náklady
Odkdy najdu pneumatiky se štítkem v obchodu prodejce?	Konec 2011 – začátek 2012
Budou štítkem opatřeny všechny pneumatiky?	Ano
Budou všechny pneumatiky hodnoceny podobně (bez ohledu na to, jestli jsou trakční, pro návěs atd.)?	Ano, ale limity se liší (normální vs. na sníh / záběrové)
A co pobídky pro koncové uživatele, kteří si koupí pneumatiky z vyšších tříd?	Pobídky zatím nejsou známy
Jaký je rozdíl mezi limitem a hodnocením?	Limit definuje nejnižší požadavek, který ještě umožňuje prodej; hodnocení znamená kategorizaci hodnot měření
Proč je použito různé hodnocení valivého odporu (7 tříd), přilnavosti na mokru (dosud neznámé) a hluku (3 třídy)?	Přístup ke značení štítkem je věcí zkoušek a měření, ale i výhod pro zákazníka
Jak je zajištěno dodržování nařízení o štítku pro pneumatiky?	Je plánována a vyvíjena koncepce kontroly
U jakých pneumatik se štítek bude používat?	Všechny pneumatiky v kategoriích C1 (osobní automobily), C2 (dodávky) a C3 (lehká a těžká nákladní vozidla)
Mohu dále používat své staré pneumatiky?	Ano
Proč ani prémioví výrobci nemohou dosáhnout nejvyšších tříd?	Oficiální úřady podporují budoucí technologické inovace
Existuje riziko, že bude obětováno nějaké důležité kritérium výkonnosti pneumatiky, aby se pneumatika zařadila do vyšší třídy?	Ano (např. „vnější štítek“: kilometrový výkon vs. VO, „vnitřní štítek“: přilnavost na mokru vs. VO)
Co znamená pneumatika na sníh a POR (professional Off-Road/profesionální terénní pneumatiky) pneumatika?	To je klasifikace typů pneumatik
Proč se značení štítkem nevztahuje na POR pneumatiky?	Profesionální terénní pneumatiky mají vlastnosti vedoucí k vysokému hluku na vozovkách, který by byl zcela mimo zákonné požadavky
Existují nějaké další výjimky?	Ne
Existují nějaké další plány pro zahrnutí protektorů?	Projednává se
Plánuje EU vést údaje ze štítků centrálně?	Ne
Jestliže ano, zajistí EU přístup k těmto údajům?	-
Proč není na štítku uveden kilometrový výkon?	Protože to EU zatím nepožaduje
Budou se limity průběžně měnit?	Ano (např. limit valivého odporu se zpřísní z 8 kg/t (2012) na 6,5 kg/t (2016))
Jaké jsou důvody pro volbu aktuálních limitů?	Limity jsou upraveny podle průměrné výkonnosti výrobců v Evropě
Jaká je souvislost mezi štítkem pneumatiky a dalšími environmentálními štítky (Nordic Stan, Blue Angel)?	Žádná souvislost; EU štítek je první celoevropská iniciativa, zatímco ostatní environmentální štítky jsou vydávány na národní úrovni nebo dobrovolně



## Otázky

## Odpovědi

## Konkrétní cíle nařízení: valivý odpor

Jaké jsou rozdíly mezi třídami v VO / úsporách pohonných hmot, úsporách peněz?	Přepokládá se, že úspora asi 20 % valivého odporu vede asi k 2 – 4% snížení spotřeby pohonných hmot (v závislosti na provozních podmínkách), tj. úspora asi 0,7 – 1,4 l / 100 km – asi 0,8 – 1,5 eur / 100 km (asi 1800 eur ročně na jednu soupravu tahače a návěsu při ročním kilometrovém výkonu 180.000 km)
Jaká je použitá metoda měření?	Zkouška podle ISO 28580: Síla valivého odporu dělena nosností pneumatiky [kg/t] (vnitřní bubnový test)
Jak by měly být skutečné úspory pohonných hmot sděleny koncovým uživatelům, když pro jednotlivé třídy nejsou uvedeny žádné hodnoty?	Prostřednictvím elektronického nástroje ContiCostCalculator na našich webových stránkách
Jaký je význam jednotky „kg/t“?	Zkouška podle ISO 28580: Síla valivého odporu dělena nosností pneumatiky [kg/t] (vnitřní bubnový test)
Jaký je vliv spotřeby pohonných hmot u tohoto měření – parametru?	Přepokládá se, že úspora asi 20 % valivého odporu vede asi k 2 – 4% snížení spotřeby pohonných hmot (v závislosti na provozních podmínkách), tj. úspora asi 0,7 – 1,4 l / 100 km – asi 0,8 – 1,5 eur / 100 km (asi 1800 eur ročně na jednu soupravu tahače a návěsu při ročním kilometrovém výkonu 180.000 km)
Jak je celková spotřeba pohonných hmot tahače a návěsu ovlivněna polohou na nápravě / různými štítky pro řízenou či hnanou nápravu a návěs?	Poměr je asi takovýto: řídicí 15 %, záběrová 25 %, návěs 60 %

## Konkrétní cíle nařízení: hluk

Co to je dB?	Decibel (logaritmické vyjádření akustického tlaku)
Poznám rozdí v hluku vydávaném mým vozidlem?	Ne, protože vnitřní hluk není vnějším hlukem téměř vůbec ovlivněn.
Jaká byla použita metoda měření?	Hladina akustického tlaku při volnoběhu a vypnutém motoru, měřená v určité vzdálenosti (7 m od středu vozovky)
Jaký je pocíťovaný rozdíl v hluku mezi dvěma třídami (3 dB)?	Sotva rozpoznatelný pro lidské ucho
Existují nějaké pobídky pro pneumatiky s nízkým hlukem (de minimis)?	Pobídky zatím nejsou známy

## Konkrétní cíle nařízení: přilnavost na mokru

Jaký je rozdíl mezi dvěma třídami v případě přilnavosti na mokru / brzdné dráhy?	Průměrný rozdíl je 15 %. Na základě výkonnosti současných výrobků k tomuto rozdílu pravděpodobně nedojde. Realistický rozdíl v brzdě dráze na mokrému povrchu mezi dvěma třídami (na všech nápravách) může být asi 3 – 6 m.
Jaká byla použita metoda měření?	Konečná zkouška dle ISO nebyla zatím stanovena
Jak naměřená přilnavost na mokru souvisí s bezpečností provozu, zejména pokud jde o různé stavy vozovky (suchá, mokrá, zasněžená, zledovatělá)?	Jelikož třída uvedená na štítku souvisí s přilnavostí na mokru, mohou různé stavy vozovky změnit naměřené hodnoty přilnavosti.

Otázky	Odpovědi
--------	----------

Jaký je celkový brzdňý výkon tahače a návěsu z hlediska vlivu jedné nápravy / různé třídy pro řízení a hnanou nápravu či návěs?	Brzdňý výkon je ovlivněn především řídicí a návěsovou nápravou
---	--

### Význam EU štítku pro pneumatiky

Jaký je význam EU štítku pro pneumatiky na hospodářský výsledek vozového parku?	Hospodářský výsledek je ovlivněn zejména valivým odporem.
Existují plány na zveřejnění kalkulátoru úspor pohonných hmot na úrovni EU, který ukáže vliv různě označených pneumatik na spotřebu pohonných hmot?	Ano, nebude ale zveřejněn před polovinou roku 2012.

### Povinnosti OE výrobců (výrobců první výbavy) a jejich distributorů

Je možné získat skutečné údaje z měření?	Doposud to není plánováno (údaje z měření se mohou lišit podle výrobních odchylek)
Jsou OE výrobci a jejich prodejci povinni informovat koncové uživatele o štítku na pneumatice?	Ano
Jestliže ano, jakým způsobem?	V technické propagační literatuře
Kdo je v případě otázek a stížností týkajících se štítku odpovědnou kontaktní osobou (výrobce, prodejce vozidla, zákonný orgán)?	Prodejce
Co se myslí výrazem „typ pneumatiky“?	Definované typy jako např. "běžné", "záběrové", "snow" a "POR"
Co se bude označovat?	Všechny pneumatiky v kategoriích C1 (osobní automobily), C2 (dodávky) a C3 (lehká a těžká nákladní vozidla) z hlediska valivého odporu, hluku a přilnavosti na mokru
Jak EU štítek pro pneumatiky souvisí s EU nařízením o emisích (EURO 6)?	Žádná přímá souvislost

### Prvotní činnosti

A co pobídky EU pro požadované prvotní činnosti?	Země EU mohou libovolně nabízet pobídky
--	---