

Itt az EU-s abroncscímke

2012. november 1-jével Európa-szerte törvényerőre lépett az új abroncscímke alkalmazása, melynek célja, hogy rávilágítson az új abroncsok hatékonysági és biztonsági mutatóira – de ezzel párhuzamosan abroncsszakértők rámutatnak, hogy az új címke csak néhány kritériumot emel ki azok közül, amelyek hatással vannak az abroncs teljesítményére. Az osztályozásos rendszerű EU-s abroncscímke célja, hogy a vásárlókat környezetbarátabb és biztonságosabb abroncsok vásárlására ösztönözze az abroncs három teljesítményi kritériumának (gördülési ellenállás, nedves tapadás és külső zajszint) egyértelmű feltüntetésével. November elsejétől minden személygépkocsi, könnyű tehergépkocsi- és tehergépkocsi-abroncsot csak ezen címkeadatokkal együtt szabad értékesíteni az eladóhelyeken.

A Goodyear Dunlop támogatta – mint azt sajtóközleményük tartalmazza – az európai abroncscímkezési rendszer bevezetésének ötletét, mely lehetővé teszi a fogyasztók számára, hogy környezetvédelmi és biztonsági szempontok alapján ítélik meg az abroncsok teljesítményét. Mélyreható vizsgálataik alapján fejtik ki véleményüket a címkezési kötelezettségről, annak hasznáról és korlátozott információtartalmáról.

Jean-Pierre Jeusette, a Goodyear luxemburgi Innovációs Központjának vezérigazgatója elmondta: „A címke potenciális hatása óriási egész Európában – anyagi, környezetvédelmi és közlekedésbiztonsági tekintetben egyaránt. Elemzésünk kimutatta, hogy ha Európában valamennyi személyautó „A” osztályú abroncsokkal lenne felszerelve, az akár évi 27 milliárd eurónyi tüzelőanyag-megtakarítást eredményezhetne. Ez pedig akár 20 millió tonnával kevesebb CO₂-kibocsátást is jelenthetne.”

Bár a hatás függhet az adott járműtől és a vezetési körülményektől, a különbség egy teljes „G”, ill. „A” osztályú abroncs garnitúra között akár 7,5%-kal is csökkentheti a jármű tüzelőanyag-fogyasztását, az EK 1222/2009 Szabályzatban meghatározott vizsgálati módszerek szerint mérve. (Példa: „G” helyett „A” osztályú gördülési ellenállással rendelkező abroncsokat választva több mint 315 euró takarítható meg a gumik élettartama során. Ez a számítás az alábbi feltételezésen alapul: Átlagos tüzelőanyag-fogyasztás 8 l/100 km (80 l/1000 km), 7,5% = 6 l-rel kevesebb üzemanyag; 1,50 EUR/liter = 9 EUR/1000km, átlagos futásteljesítmény 35 000 km = €315. Az európai

utakon közlekedő mintegy 217 750 000 személygépkocsival és az általuk évente átlagosan megtett 14 000 km-rel számolva ez akár 27 milliárd euró megtakarítást is eredményezhetne, ha valamennyi személygépkocsi „A” osztályú abroncsokkal lenne felszerelve Európában. Bár a hatás függhet az adott járműtől és a vezetési körülményektől, teljes fékezés esetén a különbség négy egyforma „F”, ill. „A”

osztályú abroncs között akár 30%-kal rövidebb féktávolságot is jelenthet, egy 80 km/h-val haladó átlagos személyautó esetében pl. ez 18 m-rel rövidebb féktávolságot jelent, az EK 1222/2009 Szabályzatban meghatározott vizsgálati módszerek szerint mérve.

Ennek ellenére a címke csupán kiindulási pontként szolgálhat a fogyasztók és flottaüzemeltetők számára, akiknek a címken



feltüntetett adatokon túl egyéb, az abroncs teljesítményére kiható tényezőket is számításba kell venniük. Összehasonlításképpen: a Goodyear a fejlesztési folyamat során több mint 50 különböző tényezőt vizsgál, köztük olyanokat, mint az abroncs kezelése száraz és nedves utakon, valamint oldalirányú, illetve nagy sebesség melletti stabilitása. Az abroncs vízen felúszással szembeni teljesítményét kanyarokban és egyenes útszakaszokon – mely a biztonság szempontjából kulcsfontosságú – szintén nem tükrözi az EU-s abroncscímke.”

A TÜV független vizsgálószervezet szintén felhívja a figyelmet az új EU-s abroncs-címkén feltüntetett információ korlátozott jellegére.

Michael Staude, a TÜV SÜD Automotive „Abroncsok és felnik” szakterületének igazgatója megjegyezte: „Az EU-s abroncscímkén feltüntetett adatok (...) az abroncs teljesítményének számos konkrét szempontját egyszerűen nem tükrözik. Jó példa erre a téli abroncsok esete. Fontos, hogy a vásárlók tisztában legyenek ezzel a korláttal. Nem várhatják el a címkétől, hogy minden szükséges információt eláruljon számukra, hanem további kérdéseket kell feltenniük abroncs-kereskedőjüknek.”

A legjelentősebb megtakarítások többek közt a haszongépjármű-flották esetében lesznek majd elérhetőek – fejtette ki Emmanuel Robinet, a Goodyear abroncsértékelési igazgatója: „A gördülési ellenállás egy tehergépkocsi tüzelőanyag-fogyasztásának mintegy 30%-áért felelős, így a helyes abroncs-választás jelentősen csökkentheti a jármű fogyasztását. A közvetett környezeti hatás szintén óriási lehet, a becsült anyagi megtakarítás pedig mintegy 7000 eurót tehet ki az abroncsok élettartama során – ebből a flottakezelők már egy új abroncsgarnitúrát vásárolhatnak.”

A Goodyear Dunlop mint az Európai Közlekedésbiztonsági Egyezmény (ERSC) egyik aláírója, számos más, gumiabroncsokhoz, közlekedésbiztonságot növelő intézkedést is vizsgál és támogat, így például támogatja az abroncsnyomás-ellenőrző rendszer kötelező bevezetését. Ez az elektronikus rendszer 2012-től lesz előírás minden új személygépkocsiban, majd 2014-től minden eladott személygépkocsiban. Szintén támogatja a tagállamok kezdeményezéseit a téli abroncsokkal kapcsolatos jogszabályok bevezetésére a téli útviszonyok melletti közlekedés biztonságosabbá tételéhez.

(SZERK. Nszl)

A címkével való ellátási kötelezettség a C1 (személygépkocsi), C2 (kiszemélygépkocsi) és C3 (tehergépkocsi) abroncsokra terjed ki.

Nedvestapadás-besorolás

A „nedves tapadás” a gumiabroncs nedves útfelülethez való tapadási képessége. Az EU-besorolás a nedves tapadásnak csak egy összetevőjét, a nedves fékezési teljesítményt veszi figyelembe. Nedves tapadási jellemzők szerint a gumiabroncsok A–F kategóriába sorolhatók: A = legjobb, F = leggyengébb, a „D” és a „G” kategóriájú abroncsok személygépkocsikon nem használatosak.

Zajsintbesorolás (külső gördülési zaj)

Az EU-s besorolás decibelben méri a gumiabroncsok által keltett külső zajt. Mivel a decibelben megadott értékek kevesek számára ismertek, a zajsintbesorolási osztályát is feltüntettük. A zajsintek a későbbiekben bevezetésre kerülő határértékek szerint jellemzik a gumiabroncsokat.

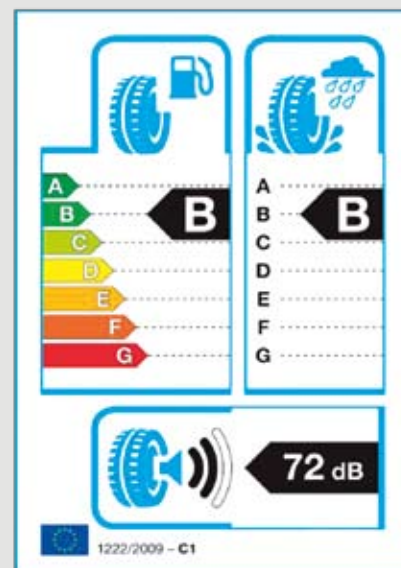
1 fekete hullám: csendes (legalább 3 decibellel a későbbiekben bevezetésre kerülő európai határérték alatt)

2 fekete hullám: mérsékelt (a későbbiekben bevezetésre kerülő európai határérték és a 3 decibellel alatta lévő tartomány között)

3 fekete hullám: zajos (a későbbiekben bevezetésre kerülő európai határérték felett)

Fogyasztásbesorolás (gördülési ellenállás)

A fogyasztáshatékony gumiabroncsok gördülése kevesebb energiát emészt fel. A könnyen gördülő gumiabroncs mozgatásához kevesebb motorhajtóanyag kell, hiszen a kisebb súrlódás és hőképződés miatt kevesebb energiára van szükség.



A fogyasztáshatékony pontjából az abroncsok a címkén színnel jelzett, A–G kategóriába sorolhatók.

A (zöld) = legjobb fogyasztás

G (vörös) = leggyengébb fogyasztás

A „D” kategóriás abroncsok személygépkocsikon nem használatosak.

A jobb besorolású abroncsok környezetre gyakorolt kevésbé káros hatása sem elhanyagolható.

Az alábbi abroncsokra nem kell címkét felhelyezni:

- futózott abroncsok,
- off road abroncsok,
- versenygumik,
- szegecselt abroncsok (viszont a szegecs nélküli, de szegecselhető abroncsokra igen),
- ideiglenes használatra szánt pótgumik,
- az először 1990. október 1. előtt forgalomba helyezett járművekhez kialakított abroncsok,
- a kisebb mint 80 km/h sebességbesorolású gumiabroncsok,
- a 254 mm-nél nem nagyobb vagy a 635 mm-t elerő névleges felniátmérőjű abroncsok,
- motorkerékpárok abroncsai.

Forrás:

- Goodyear Sajtóközlemény, Európai Bizottság SEC Hatástanulmány (2008) 2860 / http://www.etrma.org/uploads/documents/2011-05-16%20Presentation%20label_EN.pdf
- AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1222/2009/EK RENDELETE (2009. november 25.) a gumiabroncsok üzemanyag-hatékonyság és más lényeges paraméterek tekintetében történő címkézéséről. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2009R1222:20110329:HU:PDF>