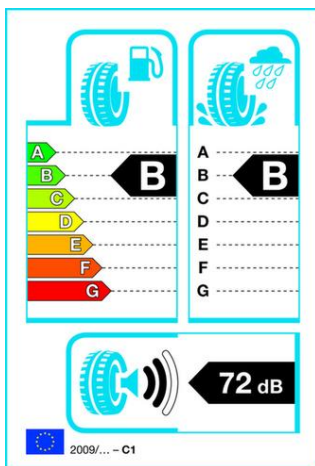


A gumiabroncsok új európai címkézése

2012-től a gumiabroncsok piacát érintő új európai szabályozás veszi kezdetét. A gumiabroncsok címkézéséről szóló új 1222/2009/EK rendelet 2012. november 1-jén lép hatályba. A rendelet célkitűzése: nagyobb biztonság, kisebb mértékű környezetszennyezés. Az EU növelni kívánja a közúti közlekedés biztonságát, valamint gazdasági és környezetvédelmi hatékonyságát. Az új címkézési rendszer hozzájárul majd a biztonságos, alacsonyabb külső gördülési zajjal rendelkező és az üzemanyag-fogyasztás csökkentését lehetővé tevő gumiabroncsok népszerűsítéséhez.



A jogszabályban előírt új címkézés az alábbi elemeket tartalmazza majd:

- 1. Energiahatékonysági besorolás az üzemanyag-fogyasztásra hatással lévő gördülési ellenállás alapján.**
- 2. Besorolás a nedves úton történő fékezés alapján.**
- 3. Besorolás a külső gördülési zaj alapján**

Ugyanakkor minimális minőségi szintek lesznek meghatározva vagy fokozatosan magasabb szintre emelve.

A felhasználó számára kínált előnyök:

- A gyártók termékei általános teljesítményének javulása a felhasználók által elvárt területeken: biztonság és gazdasági hatékonyság.
- Még világosabb, objektívebb és átlátható információk a három figyelembe vett kritériumra vonatkozóan.

A felhasználó tájékoztatása:

A termékekre vonatkozó információk megjelenítése csak a személygépjárművek és kisteherjárművek gumiabroncsaira vonatkozik. A gumiabroncs, illetve a jármű forgalmazójának feladata a vásárlók tájékoztatása. A vásárlókat információkkal kell ellátniuk a besorolásra vonatkozóan a vásárlást megelőzően. Ha a gumiabroncs ki van állítva az

értékesítési helyen, akkor az információkat vagy a gyártó által rendelkezésre bocsátott matrica, vagy közvetlenül a gumiabroncs mellett elhelyezett panel segítségével kell feltüntetni. Ha a gumiabroncs nincs kiállítva az értékesítési helyen akkor a címkézési információkat más formában kell rendelkezésre bocsátani. Ezen túlmenően a forgalmazóknak biztosítaniuk kell, hogy ezek az információk megjelenjenek a számlákon vagy bármely kapcsolódó dokumentumon.

Az érintett gumiabroncsok:

Ez az új rendelet 2012. július 1-jét követően gyártott személyabroncsokra, kisteherabroncsokra, teherabroncsokra és buszabroncsokra vonatkozik. A rendelet nem alkalmazandó az alábbiakra:

- Újrafutózott gumiabroncsok
- Professzionális gumiabroncsok
- Terepabroncsok
- Kizárólag versenyzésre használt járművekre szánt gumiabroncsok
- Szöges gumiabroncsok (kivéve a szög nélkül szállított abroncsok)
- T-típusú , ideiglenes használatra szánt tartalék gumiabroncsok
- Kizárólag olyan járművekre való használatra szánt gumiabroncsok, amely járműveket első alkalommal 1990. október 1-je előtt regisztráltak
- Olyan gumiabroncsok, amelyek sebességi besorolása 80km/h alatti; amelyek névleges keréktárcsa-átmérője nem haladja meg a 254mm-t vagy 635mm-nél nagyobb.

Besorolási kritériumok és módszerek:

1. Üzemanyag-fogyasztás és széndioxid-kibocsátás

A gumiabroncs energiahatékonysága a gördülési ellenálláson alapul. Ez a jármű mozgásához szükséges energia egyharmadát vagy az elfogyasztott üzemanyag egynegyedét teszi ki. Az európai rendelet keretében kalibrált gördülő gépeken végzett mérésekre kerül majd sor. A meghatározott kategória kilogramm/tonna (kg/t) értékben megadott együtthatónak fog megfelelni. A kategóriák személyautók esetén „A”-tól (legfeljebb 6.5kg/t) egészen a „G”-ig (több, mint 12.1kg/t, azaz a kezdeti együttható kétszerese) fognak terjedni. Az „A” és „G” besorolás közötti különbség egy teljes készlet gumiabroncsot tekintve az üzemanyag-fogyasztás 7,5%-os csökkenésének felelhet meg.



2. Fékezés nedves úton



A nedves úton végzett féktesztek keretében a gumibroncs lassulási teljesítményét mérik 80 és 20km/h között, vészfékezést végrehajtva ABS segítségével. Az adatok gyűjtése olyan tesztpályákon történik, amelyeket előzetesen vízzel lepermeteztek, 0.5-1.5mm-es vastagságú vízréteget kialakítva. A környezeti hőmérséklet, valamint az út hőmérséklete 5 és 35 celsius fok között változhat nyári gumik esetén, míg 2 és 20 celsius fok között téli gumik esetén. A pálya jellemzői (burkolat típusa, egyenetlenség, az aszfalt súrlódási együtthatója, stb.) szintén eltérő lehet a jogalkotó által ajánlott határokon belül. A kategóriák „A”-tól „F”-ig terjednek majd. „G” kategória nem lesz. Bár az eredmények a jármű típusától és az éghajlati viszonyoktól függően változhatnak, az „A” és „G” besorolás közötti különbség, egy teljes szett gumibroncsot tekintve, vészfékezés esetén akár 30% is lehet (ha a jármű 80km/h sebességgel halad, akkor ez akár 18 méteres különbséget is jelenthet a féktávolságban).

3. Gördülési zaj



A gördülési zaj (külső zaj) figyelembe vételének célja a zajszennyezés mérése, amely tényező a közlekedés környezeti hatásának részét képezi. A mérés során a jármű kikapcsolt gyújtás mellett elhalad egy hangrögzítő rendszer előtt. Így a gumibroncsok gördülési zaja decibelben rögzíthető. Az európai rendelet figyelembe veszi a vezetés közben keletkező zaj decibelszámát, valamint annak viszonyát a jövőbeni határértékhez, amely 2012 és 2016 között lép majd hatályba (661/2009/EK rendelet). Három fekete ív a leggyengébb teljesítményt jelöli. A gumibroncs által kibocsátott zaj a jövőbeni szabványban meghatározott érték felett, de a jelenleg engedélyezett maximum alatt van. A két fekete ív azt jelzi, hogy a gumibroncs által kibocsátott zaj összhangban van a jövőben alkalmazandó határértékekkel. Az egy fekete ív azt jelzi, hogy a zajszint legalább 3 decibellel a jövőbeni, jogszabályban meghatározott határérték alatt van.

Összegezve:

Az új szabályozás célkitűzései mindenképp pozitívak. De nem szabad elfelejteni, hogy egy gumibroncsnak nemcsak a címkén szereplő három tulajdonságnak kell megfelelnie. Nagyon fontos tényező pl. egy abroncs irányíthatósága száraz és nedves úton egyaránt. Kimaradt a címkéről a gumibroncs kopásállósága. Pedig az alacsony gördülési ellenállás mellett azzal is óvhatjuk környezetünket ha minél ritkábban kell abroncsot cserélni és ezáltal minél kevesebb hulladék keletkezik.

És még számos fontos címkén nem szereplő tényező szerepet játszik az ideális gumiabroncs kiválasztásában.

Érdekesnek találjuk a nedves fékút vizsgálatánál felállított kritériumokat. A vizsgálat túlságosan tág határok között mozoghat. Nyári gumi esetén nagyon nem mindegy, hogy 5 vagy 35 celsius fokban, téli gumi esetén 2 vagy 20 celsius fokban vizsgálják a fékutat. A vizsgálat különböző aszfalton történhet ami szintén befolyásolja az eredményt. A nagyobb gyártók megpróbálják életszerű körülmények között tesztelni az abroncsaikat. Pl. a Michelin vállalta, hogy a nyári gumikat 20 celsius fokon, a téli gumikat 7 celsius fokon teszteli. De nem biztos, hogy mindenki követi a példájukat és előfordulhat, hogy egyes gyártók a jobb besorolás érdekében a rendelet által megengedett lehető legoptimálisabb körülmények között tesztelik abroncsaikat.

Reméljük a gyártók a jövőben nem csak a címkén szereplő három tulajdonságra fognak összpontosítani. Ebben az esetben az új rendelet biztosan nem érné el a kitűzött célokat.