

III

(Akty przygotowawcze)

RADA

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 18/2009

przyjęte przez Radę dnia 20 listopada 2009 r.

w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr .../2009 z dnia ... r. w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/C 298 E/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 95,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zapewnienie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju jest dużym wyzwaniem, przed jakim stoi Wspólnota w świetle zmian klimatu i potrzeby wspierania europejskiej konkurencyjności, co podkreślono w komunikacie Komisji z dnia 8 lipca 2008 r. zatytułowanym „Ekologiczny transport”.
- (2) W komunikacie Komisji z dnia 19 października 2006 r. zatytułowanym „Plan działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii: sposoby wykorzystania potencjału” podkreślono możliwość zmniejszenia całkowitego zużycia energii o 20 % do 2020 r. poprzez ukierunkowane działania, w tym – oznakowanie opon.
- (3) W komunikacie Komisji z dnia 7 lutego 2007 r. zatytułowany „Wyniki przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych” podkreślono możliwość zmniejszenia emisji CO₂ za pomocą środków uzupełniających odnoszących się do

części składowych samochodów, które wywierają największy wpływ na zużycie paliwa, takich jak opony.

- (4) Opony, głównie ze względu na ich opór toczenia, odpowiadają za 20 % – 30 % zużycia paliwa przez pojazdy. Dlatego też zmniejszenie oporu toczenia opon może w znaczący sposób przyczynić się do efektywności energetycznej w transporcie drogowym, a tym samym do zmniejszenia emisji.
- (5) Opony charakteryzuje szereg wzajemnie powiązanych ze sobą parametrów. Ulepszenie jednego parametru, na przykład oporu toczenia, może mieć negatywny wpływ na pozostałe parametry, takie jak przyczepność na mokrej nawierzchni, podczas gdy optymalizacja przyczepności na mokrej nawierzchni może negatywnie wpłynąć na zewnętrzny hałas toczenia. Należy zachęcać producentów opon, by optymalizowali wszystkie parametry, idąc dalej niż standardy już osiągnięte.
- (6) Opony pozwalające na obniżenie zużycia paliwa są opłacalne ekonomicznie, ponieważ oszczędności paliwa z nadwyżką rekompensują wyższą cenę zakupu opon, która wynika z wyższych kosztów produkcji.
- (7) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych ⁽³⁾ ustanawia wymogi minimalne dotyczące oporu toczenia opon. Postęp techniczny umożliwia znaczne obniżenie strat energii powodowanych oporem toczenia opon, w stopniu większym, niż przewidują wymogi minimalne. Aby zmniejszyć oddziaływanie transportu drogowego na środowisko, właściwe jest zatem ustanowienie przepisów zachęcających użytkowników końcowych do zakupu opon pozwalających na większe obniżenie zużycia paliwa przez dostarczanie im zharmonizowanych informacji na temat tego parametru.

⁽¹⁾ Dz.U. C 228 z 22.9.2009, s. 81.⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia ...⁽³⁾ Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.

- (8) Hałas ruchu drogowego stanowi znaczną uciążliwość i ma szkodliwy wpływ na zdrowie. Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 określa wymogi minimalne w zakresie zewnętrznego hałasu toczenia opon. Postęp techniczny umożliwia znaczne zmniejszenie zewnętrznego hałasu toczenia, w stopniu większym, niż przewidują wymogi minimalne. Aby zmniejszyć hałas ruchu drogowego, właściwe jest zatem ustanowienie przepisów zachęcających użytkowników końcowych do zakupu opon charakteryzujących się niskim zewnętrznym hałasem toczenia przez dostarczanie im zharmonizowanych informacji na temat tego parametru.
- (9) Zapewnienie zharmonizowanych informacji na temat zewnętrznego hałasu toczenia ułatwiłoby również wdrożenie środków przeciwdziałających hałasowi ruchu drogowego i przyczyniłoby się do podniesienia świadomości co do roli opon w powodowaniu hałasu w ruchu drogowym w ramach dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku ⁽¹⁾.
- (10) Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 określa minimalne wymogi w zakresie przyczepności opon na mokrej nawierzchni. Postęp techniczny umożliwia poprawę przyczepności na mokrej nawierzchni w stopniu znacznie większym, niż przewidują wymogi minimalne, a tym samym umożliwia skrócenie drogi hamowania na mokrej nawierzchni. Aby poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego, właściwe jest zatem określenie przepisów zachęcających użytkowników końcowych do zakupu opon o dobrej przyczepności na mokrej nawierzchni przez dostarczanie im zharmonizowanych informacji na temat tego parametru.
- (11) Dostarczanie informacji na temat przyczepności na mokrej nawierzchni może nie odzwierciedlać głównych właściwości opon przeznaczonych specjalnie do stosowania w warunkach śniegu i lodu. Zważywszy, że w odniesieniu do takich opon nie ma jeszcze zharmonizowanych metod testowych, właściwe jest stworzenie możliwości dostosowania w późniejszym terminie ich kategorii przyczepności.
- (12) Dostarczanie informacji na temat parametrów opon w postaci standardowej etykiety prawdopodobnie wpłynie na decyzje podejmowane przy zakupie przez użytkowników końcowych na korzyść opon bezpieczniejszych, cichszych i pozwalających na większe obniżenie zużycia paliwa. To z kolei prawdopodobnie zachęci producentów opon do optymalizacji tych parametrów opon, co utorowałoby drogę produktom, dzięki którym zużycie paliwa i produkcja będą w większym stopniu zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju.
- (13) Mnogość przepisów dotyczących oznakowania opon w państwach członkowskich powodowałaby ograniczenia w handlu wewnątrzspółnotowym oraz zwiększenie obciążenia administracyjnego i kosztów badań ponoszonych przez producentów opon.
- (14) Opony kupowane na wymianę stanowią 78 % rynku opon. W związku z tym właściwe jest informowanie użytkowników końcowych o parametrach opon na wymianę, jak również opon montowanych w nowych pojazdach.
- (15) Potrzeba obszerniejszych informacji na temat efektywności paliwowej i innych parametrów opon jest istotna dla konsumentów, jak i dla zarządzających flotami pojazdów oraz przedsiębiorstw transportowych, którzy nie mogą łatwo porównać parametrów opon różnych marek w przypadku braku oznakowania i zharmonizowanego systemu badań. Właściwe jest zatem objęcie opon C1, C2 i C3 zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (16) Etykieta energetyczna, która klasyfikuje produkty w skali od A do G, jak to zastosowano do urządzeń gospodarstwa domowego zgodnie z dyrektywą Rady 92/75/EWG z dnia 22 września 1992 r. w sprawie wskazania poprzez etykietowanie oraz standardowe informacje o produkcie, zużycia energii oraz innych zasobów przez urządzenia gospodarstwa domowego ⁽²⁾, jest dobrze znana konsumentom i okazała się skuteczna w promowaniu efektywniejszych urządzeń. Taki sam wzór powinien zostać wykorzystany do oznakowania opon pod kątem ich efektywności paliwowej.
- (17) Uwidacznianie etykiety na oponach w punkcie ich sprzedaży, jak również w technicznych materiałach promocyjnych, powinno sprawić, że dystrybutorzy oraz potencjalni użytkownicy końcowi w momencie i w miejscu podejmowania decyzji o zakupie będą otrzymywali zharmonizowane informacje na temat efektywności paliwowej opon, ich przyczepności na mokrej nawierzchni i zewnętrznego hałasu toczenia.
- (18) Niektórzy użytkownicy końcowi wybierają opony przed przyjazdem do punktu sprzedaży lub kupują opony w systemie sprzedaży wysyłkowej. Po to, aby również ci użytkownicy końcowi mieli możliwość świadomego wyboru na podstawie zharmonizowanych informacji na temat efektywności paliwowej opon, ich przyczepności na mokrej nawierzchni i zewnętrznego hałasu toczenia, etykiety powinny być przedstawiane we wszelkich technicznych materiałach promocyjnych, w tym w materiałach udostępnianych w Internecie. Techniczne materiały promocyjne nie obejmują reklam na tablicach wielkoformatowych, w gazetach, czasopismach, w radiu, telewizji i podobnych formatach online.
- (19) Potencjalnym użytkownikom końcowym należy dostarczyć informacji wyjaśniających każdy z elementów oznakowania i jego znaczenie. Informacje te należy dostarczyć w technicznych materiałach promocyjnych, np. na stronach internetowych dostawców.
- (20) Informacje powinny być dostarczane zgodnie ze zharmonizowanymi metodami badań, które powinny być rzetelne, dokładne i powtarzalne, aby ułatwić użytkownikom końcowym porównywanie różnych opon oraz aby ograniczyć koszty ponoszone przez producentów.

⁽¹⁾ Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12.

⁽²⁾ Dz.U. L 297 z 13.10.1992, s. 16.

- (21) W celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i zwiększenia bezpieczeństwa transportu drogowego państwa członkowskie mogą wprowadzić zachęty do stosowania opon pozwalających na obniżenie zużycia paliwa, które są bezpieczniejsze i cichsze. Właściwe jest określenie minimalnych klas efektywności paliwowej i przyczepności na mokrej nawierzchni, poniżej których nie stosuje się takich zachęt, aby uniknąć rozdrobnienia rynku wewnętrznego. Takie zachęty mogą stanowić pomoc państwa. Niniejsze rozporządzenie nie powinno naruszać wyniku jakichkolwiek prowadzonych w przyszłości postępowań dotyczących pomocy państwa, które mogą zostać wszczęte w odniesieniu do takich zachęt zgodnie z art. 87 i 88 Traktatu, i nie powinno obejmować kwestii podatkowych ani budżetowych.
- (22) Przestrzeganie przepisów dotyczących oznakowania przez dostawców i dystrybutorów jest kwestią zasadniczą dla osiągnięcia celów, jakim mają one służyć, oraz zapewnienia równych szans we Wspólnocie. W związku z tym państwa członkowskie powinny monitorować ich przestrzeganie poprzez stosowanie nadzoru rynkowego i regularnych kontroli *ex post* w szczególności zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającym wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu ⁽¹⁾.
- (23) Wprowadzając w życie odpowiednie przepisy niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie powinny unikać wprowadzania przepisów, które nakładają nieuzasadnione, biurokratyczne i trudno wykonalne obowiązki na małe i średnie przedsiębiorstwa.
- (24) Dostawców i dystrybutorów opon należy zachęcać do spełnienia wymogów niniejszego rozporządzenia przed 2012 r., aby przyspieszyć uznawanie etykiet i realizację płynących z nich korzyści.
- (25) Środki niezbędne w celu wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽²⁾.
- (26) Komisja powinna być w szczególności uprawniona do wprowadzenia wymogów dotyczących klasyfikacji przyczepności na mokrej nawierzchni dla opon C2 i C3, dostosowania klasyfikacji przyczepności opon przeznaczonych specjalnie do stosowania w warunkach śniegu i lodu oraz do dostosowania załączników, w tym metod badawczych i związanych z nimi tolerancji, do postępu technicznego. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę innych niż istotne elementy niniejszego rozporządzenia, między innymi poprzez jego uzupełnienie o nowe elementy inne niż istotne, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (27) Należy przeprowadzić przegląd niniejszego rozporządzenia, aby określić, w jakim stopniu użytkownicy końcowi rozumieją etykiety i na ile niniejsze rozporządzenie może przekształcić rynek,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel i przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa oraz efektywności ekonomicznej i środowiskowej transportu drogowego poprzez promowanie opon pozwalających na obniżenie zużycia paliwa, które są bezpieczne i charakteryzują się niskim poziomem hałasu.

2. Niniejsze rozporządzenie ustala ramy, w jakich dostarcza się zharmonizowanych informacji na temat parametrów opon za pomocą oznakowania, które umożliwia użytkownikom końcowym dokonanie świadomego wyboru przy zakupie opon.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do opon C1, C2 oraz C3.

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:

- a) opon bieżnikowanych;
- b) opon terenowych do zastosowań profesjonalnych;
- c) opon przeznaczonych wyłącznie do montowania w pojazdach zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 1 października 1990 r.;
- d) opon zapasowych typu T do użytku tymczasowego;
- e) opon o indeksie prędkości poniżej 80 km/godz.;
- f) opon o znamionowej średnicy obręczy nie większej niż 254 mm lub nie mniejszej niż 635 mm;
- g) opon zaopatrzonych w dodatkowe elementy w celu poprawy właściwości trakcyjnych, np. opon kolcowanych;
- h) opon zaprojektowanych do montażu w pojazdach przeznaczonych wyłącznie do wyścigów.

Artykuł 3

Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia:

- 1) „opony C1, C2 i C3” oznaczają klasy opon zdefiniowane w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 661/2009;

⁽¹⁾ Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

⁽²⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

- 2) „opona zapasowa typu T do użytku tymczasowego” oznacza oponę zapasową do użytku tymczasowego przeznaczoną do stosowania przy ciśnieniu powietrza w oponie wyższym od ustalonego dla opon standardowych i wzmocnionych;
- 3) „punkt sprzedaży” oznacza miejsce, gdzie opony są wystawiane lub magazynowane i oferowane do sprzedaży użytkownikom końcowym, w tym salony samochodowe w przypadku oferowanych do sprzedaży użytkownikom końcowym opon nie zamontowanych w pojazdach;
- 4) „techniczne materiały promocyjne” oznaczają techniczne instrukcje, broszury, ulotki i katalogi (w postaci drukowanej, elektronicznej lub online), a także strony internetowe, których celem jest zachęcenie użytkowników końcowych lub dystrybutorów do nabycia opon i które opisują konkretne parametry techniczne danej opony;
- 5) „dokumentacja techniczna” oznacza informacje dotyczące opon, obejmujące między innymi producenta i markę opony; opis typu opony lub grupy opon wyznaczonej do celów określenia klasy efektywności paliwowej, klasy przyczepności na mokrej nawierzchni oraz klasy i wartości pomiarowej zewnętrznego hałasu toczenia; sprawozdania z badań oraz dokładność badań;
- 6) „producent” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która wytwarza produkt lub która zleca zaprojektowanie lub wytworzenie produktu i oferuje ten produkt pod własną nazwą lub znakiem towarowym;
- 7) „importer” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną prowadzącą działalność we Wspólnocie, która wprowadza na rynek wspólnotowy produkt z państwa trzeciego;
- 8) „upoważniony przedstawiciel” oznacza osobę fizyczną lub prawną prowadzącą działalność we Wspólnocie, która posiada pisemne upoważnienie od producenta do występowania w jego imieniu w zakresie określonych zadań w odniesieniu do obowiązków producenta wynikających z niniejszego rozporządzenia;
- 9) „dostawca” oznacza producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela we Wspólnocie lub importera;
- 10) „dystrybutor” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną w łańcuchu dostaw, inną niż dostawca lub importer, która udostępnia oponę na rynku;
- 11) „udostępnienie na rynku” oznacza każde dostarczenie produktu w celu jego dystrybucji lub użytkowania na rynku wspólnotowym w ramach działalności handlowej, odpłatnie lub nieodpłatnie;
- 12) „użytkownik końcowy” oznacza konsumenta, jak również osobę zarządzającą flotą pojazdów, lub przedsiębiorstwo transportu drogowego, nabywających lub zamierzających nabyć oponę;
- 13) „zasadniczy parametr” oznacza parametr opony, taki jak opór toczenia, przyczepność na mokrej nawierzchni lub zewnętrzny hałas toczenia, który ma istotny wpływ na środowisko, bezpieczeństwo ruchu drogowego lub zdrowie w trakcie użytkowania.

Artykuł 4

Obowiązki dostawców opon

1. Dostawcy zapewniają, aby opony C1 i C2 dostarczane dystrybutorom lub użytkownikom końcowym:

- a) posiadały na bieżniku naklejkę zawierającą etykietę wskazującą klasę efektywności paliwowej określoną zgodnie z załącznikiem I część A, klasę i wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia określone zgodnie z załącznikiem I część C oraz, w stosownych przypadkach, klasę przyczepności na mokrej nawierzchni określoną zgodnie z załącznikiem I część B,

lub

- b) w odniesieniu do każdej dostarczonej partii składającej się z jednej lub większej liczby identycznych opon – posiadały drukowaną etykietę wskazującą oznaczenie klasy efektywności paliwowej określoną zgodnie z załącznikiem I część A, klasę i wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia określone zgodnie z załącznikiem I część C oraz, w stosownych przypadkach, klasę przyczepności na mokrej nawierzchni określoną zgodnie z załącznikiem I część B.

2. Formaty naklejki i etykiety, o których mowa w ust. 1, muszą być zgodne z załącznikiem II.

3. Dostawcy określają klasę efektywności paliwowej, klasę i wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia oraz, w stosownych przypadkach, klasę przyczepności na mokrej nawierzchni opon C1, C2 i C3 w technicznych materiałach promocyjnych, w tym na swoich stronach internetowych, zgodnie z załącznikiem I w porządku określonym w załączniku III.

4. Dostawcy, w okresie kończącym się po upływie pięciu lat od udostępnienia na rynku ostatniej opony danego typu, udostępniają organom państw członkowskich na ich wniosek dokumentację techniczną. Dokumentacja techniczna musi być na tyle szczegółowa, aby umożliwić tym organom sprawdzenie prawdziwości zamieszczonych w etykiecie informacji na temat efektywności paliwowej, przyczepności na mokrej nawierzchni i zewnętrznego hałasu toczenia.

Artykuł 5

Obowiązki dystrybutorów opon

1. Dystrybutorzy zapewniają, aby:

- a) w punkcie sprzedaży opony były w wyraźnie widocznym miejscu opatrzone naklejką umieszczoną przez dostawców zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a),

lub

- b) etykieta, o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. b), była przed sprzedażą opony pokazywana użytkownikowi końcowemu i wyraźnie uwidoczniona w bezpośredniej bliskości opony w punkcie sprzedaży.

2. W przypadku gdy opony przeznaczone na sprzedaż nie są widoczne dla użytkowników końcowych, dystrybutorzy dostarczają użytkownikom końcowym informacji na temat klasy efektywności paliwowej, klasy przyczepności na mokrej nawierzchni oraz klasy i wartości pomiarowej zewnętrznego hałasu toczenia tych opon.

3. W przypadku opon C1, C2 i C3 dystrybutorzy podają klasę efektywności paliwowej, wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia oraz, w stosownych przypadkach, klasę przyczepności na mokrej nawierzchni zgodnie z załącznikiem I na rachunkach wystawianych użytkownikowi końcowemu przy zakupie opon lub wraz z tym rachunkami.

Artykuł 6

Obowiązki dostawców i dystrybutorów pojazdów

W przypadku gdy użytkownikom końcowym oferuje się w punktach sprzedaży możliwość wyboru spośród różnych opon, które mogą być zamontowane w nowych samochodach, które mają oni zamiar nabyć, dostawcy i dystrybutorzy pojazdów przed dokonaniem sprzedaży przekazują użytkownikom końcowym w odniesieniu do każdej opony oferowanej im do wyboru informacje na temat klasy efektywności paliwowej, klasy i wartości pomiarowej zewnętrznego hałasu toczenia oraz, w stosownych przypadkach, klasy przyczepności na mokrej nawierzchni w przypadku opon C1, C2 i C3, zgodnie z załącznikiem I i w porządku określonym w załączniku III. Informacje te są zawarte co najmniej w technicznych materiałach promocyjnych.

Artykuł 7

Zharmonizowane metody badań

Informacje wymagane na mocy art. 4, 5 i 6, dotyczące klasy efektywności paliwowej, klasy i wartości pomiarowej zewnętrznego hałasu toczenia oraz klasy przyczepności na mokrej nawierzchni, są uzyskiwane w oparciu o zharmonizowane metody badań, o których mowa w załączniku I.

Artykuł 8

Procedura weryfikacji

Państwa członkowskie oceniają zgodność zadeklarowanych klas efektywności paliwowej i przyczepności na mokrej nawierzchni w rozumieniu części A i B załącznika I, a także zadeklarowaną klasę i wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia w rozumieniu części C załącznika I, zgodnie z procedurą określoną w załączniku IV.

Artykuł 9

Rynek wewnętrzny

1. W przypadku gdy spełnione są wymogi niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie nie mogą zakazać ani ograniczać udostępniania na rynku opon, o których mowa w art. 2, ze względu na informacje o produkcji.

2. Państwa członkowskie uznają etykiety i informacje o produkcie za zgodne z niniejszym rozporządzeniem, chyba że posiadają dowody na to, że tak nie jest. Państwa członkowskie mogą wymagać od dostawców dostarczenia dokumentacji technicznej zgodnie z art. 4 ust. 4 w celu sprawdzenia prawdziwości zadeklarowanych wartości i klas.

Artykuł 10

Zachęty

Państwa członkowskie nie stosują zachęt w przypadku opon charakteryzujących się efektywnością paliwową lub przyczepno-

ścią na mokrej nawierzchni gorszą niż klasa C w rozumieniu załącznika I odpowiednio części A lub B. Na użytek niniejszego rozporządzenia środki podatkowe i budżetowe nie stanowią zachęt.

Artykuł 11

Zmiany i dostosowania do postępu technicznego

Wymienione niżej środki, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, między innymi poprzez uzupełnienie go, są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 2:

- wprowadzenie wymogów dotyczących informacji w odniesieniu do klasyfikacji przyczepności na mokrej nawierzchni dla opon C2 i C3, pod warunkiem że istnieją odpowiednie zharmonizowane metody badań;
- dostosowanie, w odpowiednich przypadkach, klasyfikacji przyczepności opon do charakterystyki technicznej opon zaprojektowanych przede wszystkim w celu uzyskania w warunkach lodu lub śniegu osiągnięć lepszych niż osiągnięć zwykłej opony w odniesieniu do ich możliwości wprawiania pojazdu w ruch, utrzymywania go w ruchu lub zatrzymywania ruchu;
- dostosowanie załączników od I do IV do postępu technicznego.

Artykuł 12

Egzekwowanie przepisów

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008 państwa członkowskie zapewniają weryfikowanie przez organy odpowiedzialne za nadzorowanie rynku przestrzegania art. 4, 5 i 6 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 13

Procedura komitetowa

- Komisja jest wspierana przez komitet.
- W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji.

Artykuł 14

Przegląd

1. Komisja ocenia konieczność dokonania przeglądu niniejszego rozporządzenia, uwzględniając między innymi:

- skuteczność etykiety w zakresie podwyższania świadomości użytkowników końcowych, w szczególności – czy art. 4 ust. 1 lit. b) równie skutecznie przyczynia się do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia jak art. 4 ust. 1 lit. a);
- czy system oznakowania należy rozszerzyć o opony bieżnikowane;

c) czy należy wprowadzić nowe parametry opon, takie jak przebieg;

d) informacje dotyczące parametrów opon dostarczane użytkownikom końcowym przez dostawców i dystrybutorów pojazdów.

2. Komisja przedstawia wyniki oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w terminie do dnia 1 marca 2016 r., a w odpowiednich przypadkach przedstawi wnioski legislacyjne Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Artykuł 15

Przepis przejściowy

Art. 4 i 5 nie mają zastosowania do opon wyprodukowanych przed 1 lipca 2012 r.

Artykuł 16

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 listopada 2012 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i ma bezpośrednie zastosowanie we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

...

W imieniu Rady
Przewodniczący

...

ZAŁĄCZNIK I

Klasyfikacja parametrów opon

Część A: Klasy efektywności paliwowej

Klasy efektywności paliwowej muszą być określone na podstawie współczynnika oporu toczenia (RRC) zgodnie z podaną poniżej skalą od A do G zmierzonego zgodnie z regulaminem nr 117 EKG ONZ wraz z jego późniejszymi zmianami.

W przypadku gdy typ opony jest zatwierdzony dla więcej niż jednej klasy opon (np. C1 i C2), przy określaniu klasy efektywności paliwowej danego typu opony powinna być stosowana skala klasyfikacji przyjęta dla najwyższej klasy opon (np. C2, a nie C1):

Opony C1		Opony C2		Opony C3	
RRC w kg/t	Klasa efektywności energetycznej	RRC w kg/t	Klasa efektywności energetycznej	RRC w kg/t	Klasa efektywności energetycznej
$RRC \leq 6,5$	A	$RRC \leq 5,5$	A	$RRC \leq 4,0$	A
$6,6 \leq RRC \leq 7,7$	B	$5,6 \leq RRC \leq 6,7$	B	$4,1 \leq RRC \leq 5,0$	B
$7,8 \leq RRC \leq 9,0$	C	$6,8 \leq RRC \leq 8,0$	C	$5,1 \leq RRC \leq 6,0$	C
Puste	D	Puste	D	$6,1 \leq RRC \leq 7,0$	D
$9,1 \leq RRC \leq 10,5$	E	$8,1 \leq RRC \leq 9,2$	E	$7,1 \leq RRC \leq 8,0$	E
$10,6 \leq RRC \leq 12,0$	F	$9,3 \leq RRC \leq 10,5$	F	$RRC \geq 8,1$	F
$RRC \geq 12,1$	G	$RRC \geq 10,6$	G	Puste	G

Część B: Klasy przyczepności na mokrej nawierzchni


Klasy przyczepności na mokrej nawierzchni opon C1 muszą być określone na podstawie współczynnika przyczepności na mokrej nawierzchni (G) zgodnie ze skalą od A do G określoną poniżej oraz mierzone zgodnie z regulaminem nr 117 EKG ONZ wraz z jego późniejszymi zmianami.



G	Klasa przyczepności na mokrej nawierzchni
$1,55 \leq G$	A
$1,40 \leq G \leq 1,54$	B
$1,25 \leq G \leq 1,39$	C
Puste	D
$1,10 \leq G \leq 1,24$	E
$G \leq 1,09$	F
Puste	G

Część C: Klasy i wartości pomiarowe zewnętrznego hałasu toczenia

Wartość pomiarowa zewnętrznego hałasu toczenia (N) musi być podawana w decybelach i mierzona zgodnie z regulaminem nr 117 EKG ONZ wraz z jego późniejszymi zmianami.

Klasa zewnętrznego hałasu toczenia musi być określona na podstawie wartości granicznej (LV) określonej w części C załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 661/2009, jak następuje:

N w dB	Klasa zewnętrznego hałasu toczenia
$N \leq LV - 3$	

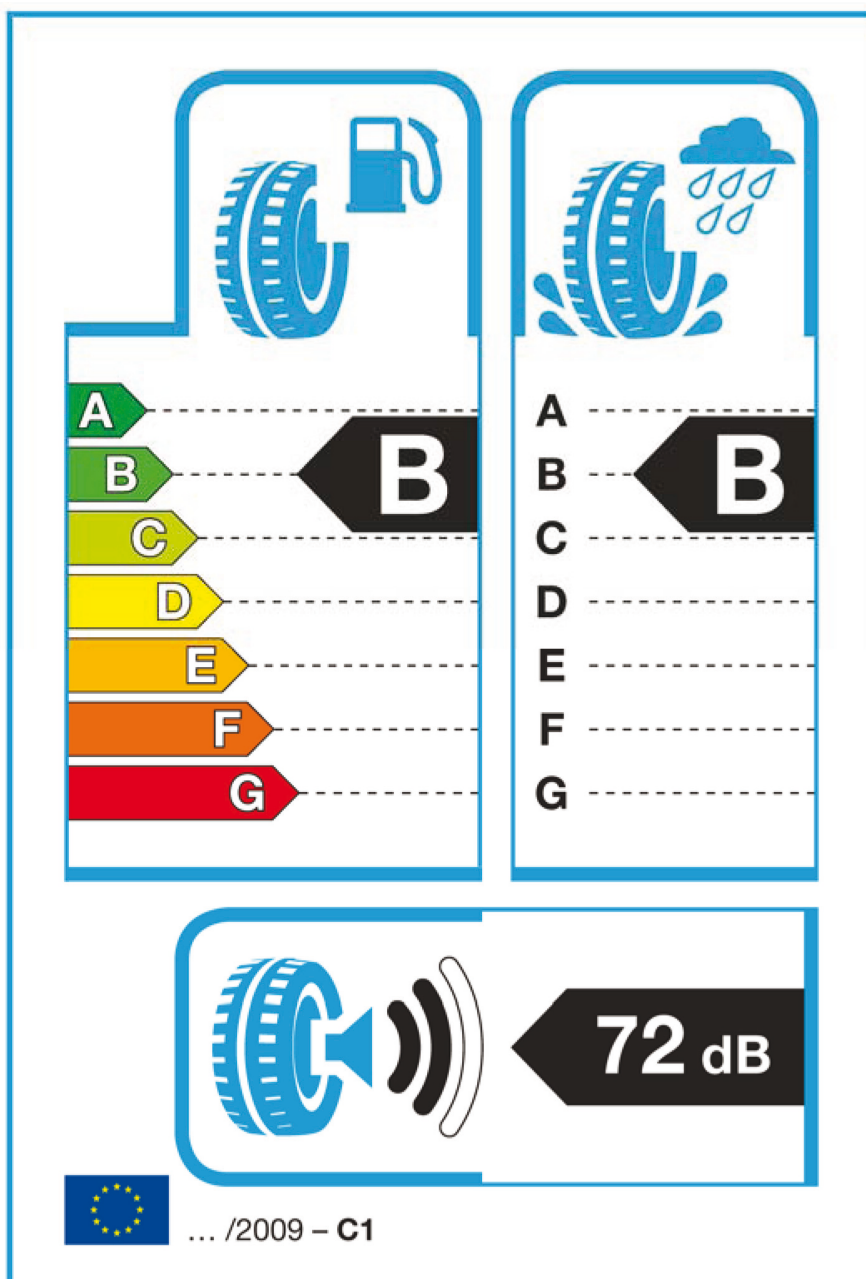
N w dB	Klasa zewnętrznego hałasu toczenia
$LV-3 < N \leq LV$	
$N > LV$	

ZAŁĄCZNIK II

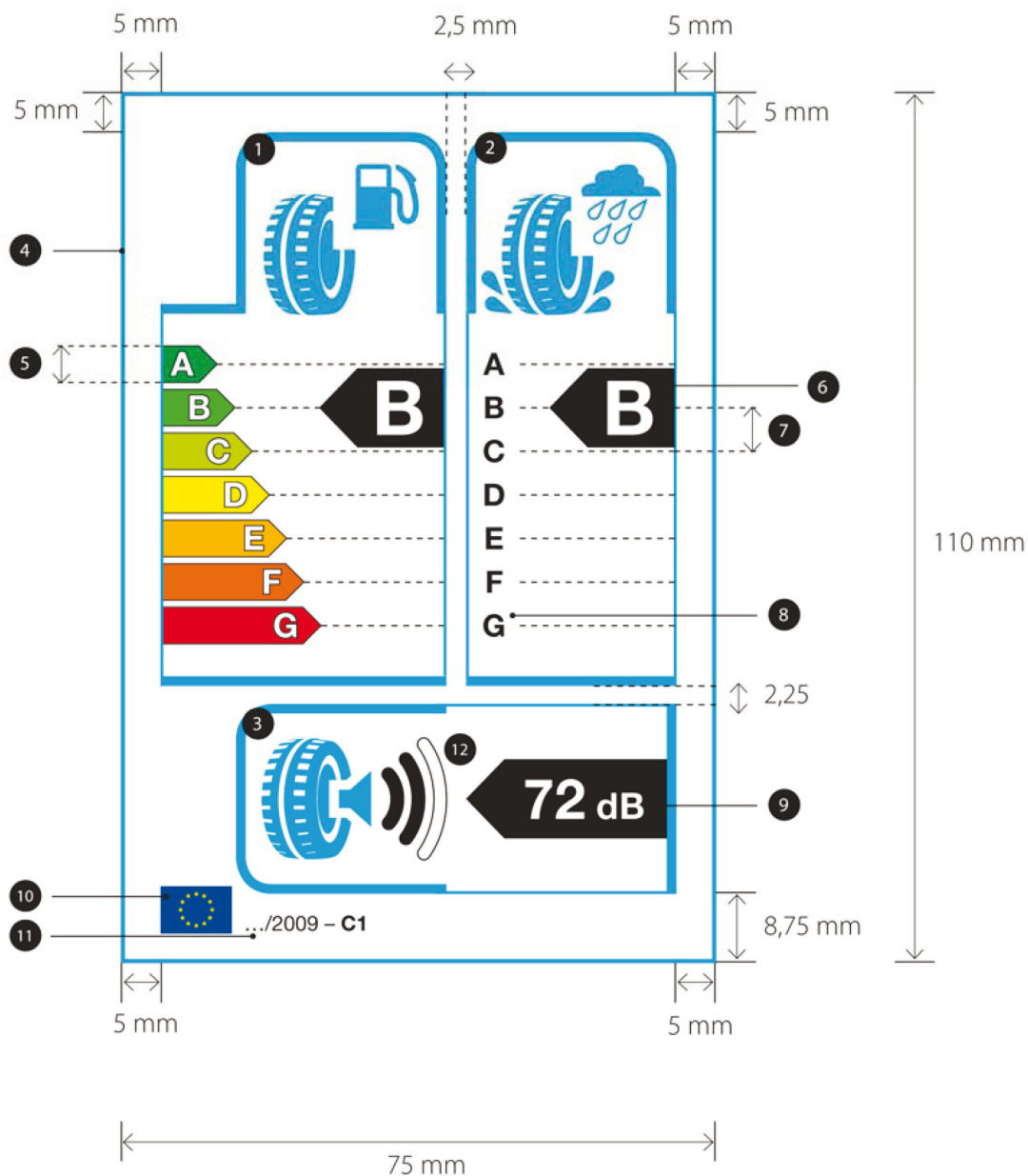
Format etykiety

1. Wzór etykiety

1.1 Etykieta, o której mowa w art. 4 ust. 1 oraz art. 5 ust. 1, musi odpowiadać przedstawionej poniżej ilustracji:



1.2 Poniższy rysunek przedstawia specyfikację etykiety:



1.3 Etykieta musi mieć co najmniej 75 mm szerokości i 110 mm wysokości. Jeżeli jednak etykieta jest drukowana w większym formacie, jej treść musi pozostać proporcjonalna do wymiarów przedstawionych w powyższej specyfikacji;

1.4 Etykieta musi być zgodna z poniższymi wymogami:

a) Kolory CMYK – cyjan, magenta, żółty i czarny – podawane zgodnie z następującym przykładem: 00-70-X-00: 0 % cyjanu, 70 % magenty, 100 % żółtego, 0 % czarnego;

b) Poniższe liczby odnoszą się do legendy w pkt 1.2;

❶ *Efektywność paliwowa*

Piktogram jak załączono: szerokość: 19,5 mm, wysokość: 18,5 mm – Ramka piktogramu: linia: 3,5 pkt, szerokość: 26 mm, wysokość: 23 mm – Ramka skali: linia: 1 pkt – Koniec ramki: linia: 3,5 pkt, szerokość: 36 mm – Kolor: X-10-00-05;

- 2 Przepiętność na mokrej nawierzchni
Piktogram jak załączono: szerokość: 19 mm, wysokość: 19 mm – Ramka piktogramu: linia: 3,5 pkt, szerokość: 26 mm, wysokość: 23 mm – Ramka skali: linia: 1 pkt – Koniec ramki: linia: 3,5 pkt, szerokość: 26 mm – Kolor: X-10-00-05;
- 3 Zewnętrzny hałas toczenia
Piktogram jak załączono: szerokość: 14 mm, wysokość: 15 mm – Ramka piktogramu: linia: 3,5 pkt, szerokość: 26 mm, wysokość: 24 mm – Ramka wartości: linia: 1 pkt – Koniec ramki: linia: 3,5 pkt, wysokość: 24 mm – Kolor: X-10-00-05;
- 4 Obramowanie etykiety: linia: 1,5 pkt – Kolor: X-10-00-05;
- 5 Skala „A”-„G”
Strzałki: wysokość: 4,75 mm, przerwa: 0,75 mm, czarna linia: 0,5 pkt – kolory:
— A: X-00-X-00;
— B: 70-00-X-00;
— C: 30-00-X-00;
— D: 00-00-X-00;
— E: 00-30-X-00;
— F: 00-70-X-00;
— G: 00-X-X-00.
Tekst: Helvetica Bold 12 pkt, 100 % białego, czarne obramowanie: 0,5 pkt;
- 6 Skala
Strzałka: szerokość: 16 mm, wysokość: 10 mm, 100 % czarnego;
Tekst: Helvetica Bold 27 pkt, 100 % białego;
- 7 Linie skali: linia: 0,5 pkt, przerwa w linii przerywanej: 5,5 mm, 100 % czarnego;
- 8 Tekst skali: Helvetica Bold 11 pkt, 100 % czarnego;
- 9 Wartość pomiarowa hałasu zewnętrznego
Strzałka: szerokość: 25,25 mm, wysokość: 10 mm, 100 % czarnego;
Tekst: Helvetica Bold 20 pkt, 100 % białego;
Tekst jednostki: Helvetica Bold 13 pkt, 100 % białego;
- 10 Logo UE: szerokość: 9 mm, wysokość: 6 mm;
- 11 Odniesienie do rozporządzenia: Helvetica Regular 7,5 pkt, 100 % czarnego;
Odniesienie do klasy opon: Helvetica Bold 7,5 pkt, 100 % czarnego;
- 12 Klasa zewnętrznego hałasu toczenia, jak podano w załączniku I część C: szerokość: 8,25 mm, wysokość: 15,5 mm – 100 % czarnego;

c) Tło musi być w kolorze białym.

1.5 Klasa opon (C1 lub C2) musi być wskazana na etykiecie w formacie zaleconym na ilustracji w pkt 1.2.

2. Naklejka

2.1. Naklejka, o której mowa w art. 4 ust. 1 oraz art. 5 ust. 1, składa się z dwóch części: (i) etykiety wydrukowanej w formacie opisanym w sekcji 1 niniejszego załącznika oraz (ii) miejsca na markę zadrukowanego zgodnie ze specyfikacjami opisanymi w pkt 2.2 niniejszego załącznika.

2.2. Miejsce na oznaczenie marki: Dostawcy muszą umieścić na naklejce swoją nazwę lub znak handlowy, linię opony, wymiar opony, indeks obciążenia, indeks prędkości i inne specyfikacje techniczne wraz z etykietą o dowolnym kolorze, formacie i wzorze, pod warunkiem że nie odwraca to uwagi od informacji w etykiecie określonych w pkt 1 niniejszego załącznika ani nie zakłóca ich. Całkowita powierzchnia naklejki nie przekracza 250 cm², a całkowita wysokość naklejki nie przekracza 220 mm.

ZAŁĄCZNIK III

Informacje podawane w technicznych materiałach promocyjnych

1. Informacje dotyczące opon są podawane w określonej poniżej kolejności:
 - (i) klasa efektywności paliwowej (litera od A do G);
 - (ii) klasa przyczepności na mokrej nawierzchni (litera od A do G);
 - (iii) klasa i wartość pomiarowa zewnętrznego hałasu toczenia (dB).
 2. Informacje podane w pkt 1 muszą spełniać następujące kryteria:
 - (i) być łatwe do odczytania;
 - (ii) być łatwe do zrozumienia;
 - (iii) w przypadku gdy dla danego typu opon istnieją różne klasyfikacje w zależności od wymiaru lub innych parametrów, podaje się zakres parametrów opon od najlepszych do najgorszych.
 3. Dostawcy muszą na swojej stronie internetowej udostępnić również następujące dane:
 - (i) łącze do odpowiedniej strony Komisji poświęconej niniejszemu rozporządzeniu;
 - (ii) objaśnienie piktogramów umieszczonych na etykiecie:
 - ekologicznego prowadzenia pojazdu, które może znacznie przyczynić się do zmniejszenia zużycia paliwa;
 - ciśnienia w oponach, które powinno być regularnie sprawdzane w celu zapewnienia lepszej optymalnej na mokrej nawierzchni i optymalnej efektywności paliwowej;
 - ścisłego przestrzegania bezpiecznej odległości między pojazdami.
-

ZAŁĄCZNIK IV

Procedura weryfikacji

Zgodność zadeklarowanych klas efektywności paliwowej i przyczepności na mokrej nawierzchni, jak również zadeklarowanej klasy i wartości pomiarowej zewnętrznego hałasu toczenia, musi być sprawdzana, w przypadku każdego typu opon lub każdej grupy opon ustalonej przez dostawcę, zgodnie z następującą procedurą:

- a) (i) najpierw sprawdza się pojedynczą oponę. Jeżeli zmierzona wartość jest zgodna z zadeklarowaną klasą lub wartością pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia, wynik badania uważa się za pozytywny;

oraz

- (ii) jeżeli wartość pomiarowa nie jest zgodna z zadeklarowaną klasą ani wartością pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia, badaniu poddaje się kolejne trzy opony. Średnia wartość pomiaru, wynikająca z badań wykonanych na czterech oponach, jest wykorzystywana do oceny zgodności z zadeklarowanymi informacjami;

lub

- b) w przypadku gdy podane na etykiecie klasy lub wartości pochodzą z wyników badań homologacyjnych uzyskanych zgodnie z dyrektywą 2001/43/WE, rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 lub regulaminem nr 117 EKG ONZ wraz z jego późniejszymi zmianami, państwa członkowskie mogą wykorzystać zgodność opony z danymi produkcyjnymi z tych homologacji.

Ocena zgodności produkcji musi uwzględniać tolerancje określone w sekcji 8 regulaminu 117 UNECE wraz z jego późniejszymi zmianami.

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 13 listopada 2008 r. Komisja przedstawiła wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie oznakowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów, zgodnie z art. 95 Traktatu.
2. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wydał opinię w sprawie wniosku 24 marca 2009 r.
3. Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu 22 kwietnia 2009 r., zatwierdzając 42 poprawki.
4. 1 lipca 2009 r. Komisja przedstawiła zmieniony wniosek w formie rozporządzenia, przyjmując w pełni lub częściowo większość poprawek Parlamentu Europejskiego, bądź też zmieniając ich brzmienie.
5. W dniu 20 listopada 2009 r. zgodnie z art. 251 Traktatu Rada przyjęła wspólne stanowisko w postaci rozporządzenia.

II. CEL WNIOSKU

6. Celem wniosku jest ułatwienie przekształcenia rynku i stosowanie bardziej paliwooszczędnych opon, oraz opon bezpieczniejszych i cichszych. Inicjatywa ta jest zgodna ze zmienioną strategią Komisji dotyczącą emisji CO₂ z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych⁽¹⁾ (określającej cel liczbowy redukcji emisji CO₂, która ma zostać osiągnięta dzięki obniżce emisji z samochodów, w tym promowaniu opon paliwooszczędnych).

Wniosek w sprawie oznakowania opon, ukierunkowany na stronę popytową, stanowił będzie uzupełnienie przepisów dotyczących homologacji typu opon, które regulują podaż poprzez wprowadzenie wymogów minimalnych. Minimalne wymogi dotyczące oporu toczenia, przyczepności na mokrej nawierzchni i zewnętrznego hałasu toczenia, przedstawione w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, zagwarantują standardowy poziom jakości opon, natomiast elementem przyczyniającym się do jego dalszego podnoszenia będzie system oznakowania.

III. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

7. Uwagi ogólne

7.1. W odniesieniu do 42 poprawek Parlamentu Europejskiego, Rada, podobnie jak Komisja,

- przyjęła w całości, części, co do zasady, lub co do istoty 28 następujących poprawek: 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 22, 24, 25 i 44, 26, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 38. Jeśli chodzi o obawy Parlamentu Europejskiego dotyczące kalkulatora oszczędności paliwa i strony internetowej Komisji (poprawki 3, 15, 16, 17, 39 i 42) – rozwiązań, które powinny pomóc właściwie wyeksponować proponowany system oznakowania opon i zapewnić jego zrozumienie – mają one być tematem oświadczenia Komisji wydanego podczas przyjmowania aktu prawodawczego.

oraz

- odrzuciła następujące 4 poprawki: 23, 36, 40, 41 z uwagi na ich treść lub formę.

7.2. Rada odeszła od stanowiska Komisji w zakresie:

- przyjęcia w całości, części, co do zasady, lub co do istoty 4 następujących poprawek: 2, 9, 18, 37.
- odrzucenia 4 następujących poprawek: 19, 20, 27, 28.

⁽¹⁾ COM(2007) 19 wersja ostateczna.

8. Uwagi szczegółowe:

8.1. W odniesieniu do poprawek PE, wobec których Rada odeszła od stanowiska Komisji:

- a) Rada przyjęła 4 poprawki wymienione powyżej (pkt 7.2) z następujących powodów:
 - i) Zapisy w motywie 4. mają zachęcać producentów opon, by optymalizowali wszystkie parametry, idąc dalej niż standardy już osiągnięte: poprawka 2
 - ii) Zapisy w nowym motywie 23. mają zachęcać państwa członkowskie, by starały się powstrzymać od stosowania środków, które nakładają na państwa członkowskie nieuzasadnione, biurokratyczne i trudne w realizacji obowiązki: poprawka 9
 - iii) W art. 4 należy zostawić producentom opon wybór między umieszczaniem naklejki na każdej oponie a eksponowaniem oznaczenia. W tym ostatnim przypadku zgodnie z art. 5 dystrybutorzy muszą pokazywać końcowym użytkownikom drukowane oznaczenie przed sprzedażą opony (opon) w punkcie sprzedaży. Ponadto w art. 14 wzywa się Komisję, by oceniła w okresie przynajmniej 40 miesięcy, czy do celów rozporządzenia opcja oznakowania jest tak dobra jak opcja naklejki na każdej oponie: poprawka 18
 - iv) Zgodnie z załącznikiem II oznakowanie powinno zawierać informacje dotyczące klasy określającej zewnętrzny hałas toczenia, by ułatwiać proste rozpoznawanie opon o niskim poziomie hałasu, a także podawać wartość zmierzoną zewnętrznego hałasu toczenia: poprawka 37
- b) Rada odrzuciła 4 poprawki wymienione powyżej (pkt 7.2) z następujących powodów:
 - i) współczynnik oporu toczenia jest trudny do zmierzenia, a parametr ten nie wydaje się istotny dla wyboru dokonywanego przez użytkowników końcowych: poprawki 19 i 20
 - ii) cel tego rozporządzenia jest jasno określony w art. 1 – jest nim ustanowienie ram zapewnienia zharmonizowanych informacji dotyczących parametrów opon. Artykuł 9 ust. 1 określa, że państwa członkowskie nie zabraniają, ani nie ograniczają wprowadzania na rynek opon z powodu informacji o produkcie. Rozporządzenie nie ma zatem wpływu na rozporządzenie (WE) nr 661/2009, które ustanawia minimalne wymogi dotyczące homologacji typu produktów przed wprowadzeniem ich na rynek UE: poprawka 27
 - iii) Wymogi dotyczące zgodności znajdują się w art. 12 „Egzekwowanie przepisów”: poprawka 28

8.2. Jeśli chodzi o poprawki 25 i 44, niektóre z informacji, których przekazywanie jest wymagane zgodnie z art. 6, mogą być niezrozumiałe dla użytkowników końcowych lub wprowadzać ich w błąd. Właściwe znaczenie należy przypisywać raczej ogólnym osiągom samochodu, a nie jego poszczególnym częściom. W związku z tym Rada proponuje przyjęcie takich wymagań, jedynie w przypadkach gdy użytkownicy końcowi będą mieli w punkcie sprzedaży wybór różnych opon, które mogą zostać zamontowane w nowym pojeździe.

8.3. Jeśli chodzi o poprawkę 35, Rada podziela opinię PE, że art. 4 i 5 nie mają zastosowania do opon wyprodukowanych przed 1 lipca 2012 r., co proponuje się w nowym art. 15 dotyczącym „Przepisu przejściowego”.
