

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 13.11.2008
KOM(2008) 779 wersja ostateczna

2008/0221 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie oznakowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów

(przedstawiona przez Komisję)

{SEC(2008) 2860}
{SEC(2008) 2861}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Podstawa i cele wniosku

W sytuacji, gdy aż 23% łącznych emisji CO₂ jest wytwarzane przez transport drogowy¹, głównym wyzwaniem dla UE staje się zmniejszenie energochłonności i emisji pojazdów.

W planie działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii² oraz w komunikacie w sprawie ekologicznego transportu³ zapowiedziano opracowanie do 2008 r. wniosku dotyczącego oznakowania energetycznego opon. Celem jest doprowadzenie do zmian na rynku opon, które spowodowałyby rozpowszechnienie opon paliwooszczędnych, znanych również pod nazwą opon o niskim oporze toczenia (LRRT).

Wniosek w sprawie oznakowania jest wynikiem zintegrowanego podejścia do kwestii opon, które zapewni dostęp do standardowych informacji nie tylko na temat efektywności paliwowej, lecz także na temat przyczepności na mokrej nawierzchni i zewnętrznego hałasu toczenia, tak aby konsumenci i użytkownicy końcowi mogli dokonywać świadomego wyboru. Niniejszy wniosek ma na celu doprowadzenie za pośrednictwem sił rynkowych do dynamicznej poprawy wszystkich parametrów, tak aby przekraczały minimalne wymagane wartości ustalone dla homologacji typu (procedura umożliwiająca dostęp do rynku UE).

• Kontekst ogólny

Opony mogą odegrać istotną rolę w zmniejszeniu energochłonności i emisji transportu, ponieważ te dwa elementy odpowiadają za 20 do 30% łącznego zużycia paliwa przez pojazdy. Taki odsetek paliwa jest wykorzystywany do pokonania oporu toczenia wynikającego głównie ze strat powodowanych zjawiskiem histerezy (straty energii w wyniku nagrzewania i deformacji kół w trakcie toczenia). Nowe technologie umożliwiają zmniejszenie oporu toczenia, co powoduje, że obecnie różnice sięgają nawet 100% we wszystkich kategoriach opon. Na przykład w przypadku samochodów osobowych oznacza to różnicę w zużyciu paliwa sięgającą 10% pomiędzy zestawami opon o najlepszych i najgorszych właściwościach użytkowych.

Badania wykazały, że opony paliwooszczędne są opłacalne: różnica cenowa w przypadku lepszych opon zostanie zrekompensowana oszczędnościami uzyskanymi przez cały okres ich trwałości. W związku z tym nabywcy opon są bezpośrednio zainteresowani zmniejszeniem swoich rachunków za paliwo, natomiast ogół społeczeństwa jest zainteresowany ograniczeniem emisji pochodzących z transportu drogowego. Skutki dla całej UE mogą być ogromne; zewnętrzne opracowanie, przeprowadzone w ramach oceny oddziaływania, określiło potencjalne oszczędności na

¹ Europejska Agencja Środowiska, *Annual European Community Greenhouse Gas Inventory 1990-2005* oraz *Inventory Report 2007*, s. 88.

² COM(2006) 545.

³ COM(2008) 433.

poziomie od 0,56 do 1,51 Mtoe rocznie, w zależności od tempa zmian rynkowych. Wynik ten jest równoważny wyeliminowaniu od 0,5 do 1,3 miliona samochodów osobowych z dróg UE (lub zarejestrowaniu od 3% do 8% nowych samochodów).

Zmniejszanie oporu toczenia na rynku oryginalnego sprzętu⁴ było i nadal będzie dokonywane przez producentów samochodów, dla których bodźcem do wyposażania samochodów w opony paliwooszczędne jest zmniejszenie emisji pojazdów mierzone zgodnie z przepisami dotyczącymi homologacji typu. Rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów silnikowych⁵ wprowadzi ponadto zakaz stosowania opon, które wykazują najgorsze parametry pod względem efektywności paliwowej, wprowadzając minimalne wymogi w stosunku do oporu toczenia. Zmiany na rynku wywołane tymi dwoma czynnikami nie osiągną jednak poziomu optymalnego z powodu braku informacji dostępnych dla użytkowników końcowych, w szczególności dotyczących rynku wymiany opon.

Na rynku wymiany opon, mającym 78% udziału w rynku opon⁶, klienci i przedsiębiorstwa nie mają dostępu do obiektywnych danych na temat oporu toczenia opon, co sprawia, że nie mają możliwości porównania wyższych kosztów zakupu z oszczędnościami paliwa. Badania rynku wykazały również, że klienci byłiby zainteresowani zakupem opon paliwooszczędnych.

Ponadto właściwości użytkowe opony są ze sobą wzajemnie powiązane, sprawiając, że zmiany jednego parametru, na przykład efektywności energetycznej, mogą mieć negatywny wpływ na pozostałe parametry, takie jak przyczepność na mokrej powierzchni, natomiast optymalizacja przyczepności na mokrej powierzchni może negatywnie wpłynąć na zewnętrzny hałas toczenia. Stwierdzono, że istnieją możliwości polepszenia właściwości użytkowych opony pod względem przyczepności na mokrej powierzchni oraz zewnętrznego hałasu toczenia w stosunku do wymogów minimalnych określonych w przepisach dotyczących homologacji typu⁷. Dlatego też zachęcanie do optymalizacji tych dwóch parametrów równoległe z optymalizacją oporu toczenia leży w interesie całego społeczeństwa.

System oznakowania opon na poziomie UE ma stanowić odpowiedź na nieoptymalne rozpowszechnianie się opon paliwooszczędnych na rynku, wynikające z braku informacji. System taki umożliwiłby klientom dokonywanie świadomego wyboru, zachęciłby producentów samochodów do ulepszenia swoich produktów oraz przyczyniłby się do zwiększenia świadomości.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Wniosek w sprawie oznakowania opon jest częścią zintegrowanego podejścia do zmniejszenia zużycia paliwa i emisji w transporcie drogowym. Wniosek ten, ukierunkowany na stronę popytową, stanowił będzie uzupełnienie przepisów dotyczących homologacji typu opon, które regulują podaż poprzez wprowadzenie minimalnych wymogów. Minimalne wymogi w zakresie oporu toczenia, przyczepności

⁴ Opony montowane w nowych pojazdach, które stanowią 22% udziału w rynku.

⁵ Wniosek COM(2008) 316 w trakcie przyjmowania, Dz.U C, , s. .

⁶ Opony montowane w nowych pojazdach po zużyciu oryginalnych opon, zazwyczaj po 40 000 km w przypadku samochodów osobowych.

⁷ COM(2006) 316, zob. przypis 5.

na mokrej powierzchni oraz zewnętrznego hałasu toczenia, które prawdopodobnie wejdą w życie do października 2012 r., zawarte we wniosku dotyczącym rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów silnikowych, zagwarantują standardowy poziom jakości opon, natomiast elementem przyczyniającym się do jego dalszego podnoszenia będzie system oznakowania. W kontekście zwiększonej konkurencyjności na rynku opon, zapewni to równe reguły gry dla wszystkich, umożliwiając producentom uzyskanie korzyści z różnicowania produktu, co sprawi, że konkurencja będzie się opierać nie tylko na cenie, ale również na jakości produktu. Prawdopodobnie obniży to również bariery wejścia dla nowych podmiotów związane z renomą. Natomiast branża przemysłowa ze swojej strony uzyska większe dochody z inwestycji w prace badawczo-rozwojowe, ponieważ klienci i użytkownicy końcowi będą mieli dostęp do obiektywnych, wiarygodnych i porównywalnych informacji dotyczących parametrów opon.

W zapewnianiu porównywalnych informacji dotyczących parametrów opon zasadniczą rolę odegrają zharmonizowane i dokładne metody badań. Aby zmniejszyć obciążenie administracyjne producentów oraz ograniczyć koszty badań, należy zastosować takie same metody badań jak te, które zostały określone w przepisach dotyczących homologacji typu opon.

- **Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii**

Wzrost popytu na opony paliwooszczędne dzięki wprowadzeniu systemu oznakowania energetycznego umożliwi osiągnięcie oszczędności energii na poziomie 20% do 2020 r., co zostało ustalone w Planie działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii⁸, a następnie zaakrobowane przez Radę ds. Energii, Radę Europejską oraz Parlament Europejski⁹.

Wniosek jest zgodny ze zrewidowaną wspólnotową strategią na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych¹⁰ oraz z danymi pochodzącymi od grupy wysokiego szczebla CARS 21¹¹. Powyższa strategia polega na zintegrowanym podejściu do osiągnięcia docelowej wartości emisji CO₂ na poziomie 120g/km do 2012 r., przy czym wartość 130g/km zostanie osiągnięta dzięki instrumentowi prawnemu regulującemu poziom emisji spalin według pomiaru dokonanego w ramach homologacji typu¹², natomiast pozostałe 10g/km, lub wartość równoważna, zostanie uzyskane dzięki zamkniętej liście środków dodatkowych, w tym promocji opon paliwooszczędnych. Synergia z poprawionym wnioskiem w sprawie oznakowania samochodów¹³ zwiększy również rozpoznawalność systemu oznakowania opon.

Promocja przestawienia rynku na opony paliwooszczędne jest zgodna ze strategią

⁸ COM(2006) 545.

⁹ Rada ds. Energii (TTE) z dnia 23 listopada 2006 r., 15210/06; Rada Europejska w Brukseli z 8-9 marca 2007 r.; Konkluzje Prezydencji, 7224/07; rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 24 października 2007 r. w sprawie wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych (2007/2119 (INI)), pkt 32.

¹⁰ COM(2007) 19.

¹¹ COM(2007) 22.

¹² COM(2007) 856.

¹³ Przekształcenie dyrektywy 1999/94/WE.

lizbońską oraz ze zmienioną strategią zrównoważonego rozwoju, ponieważ zachęca do inwestycji w prace badawczo-rozwojowe, zapewnia równe reguły gry oraz zmniejsza emisję dwutlenku węgla w sektorze transportu drogowego, przyczyniając się tym samym do realizacji celu politycznego dotyczącego mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Jednym z głównych celów określonych we wspólnotowym programie lizbońskim 2008-2010¹⁴ jest promocja „polityki w dziedzinie przemysłu, ukierunkowanej na bardziej zrównoważony tryb produkcji i konsumpcji”, jak to precyzuje plan działania na rzecz zrównoważonej konsumpcji i produkcji oraz zrównoważonej polityki przemysłowej¹⁵.

Oznakowanie opon będzie miało również duże znaczenie dla celu, jakim jest „Wzmocnienie pozycji konsumentów”, określonego w Strategii polityki konsumenckiej UE na lata 2007-2013¹⁶, ponieważ umożliwi konsumentom dokonywanie przemysłanych wyborów przy zakupie opon na wymianę.

2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW

• Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

Opinie zainteresowanych stron były systematycznie gromadzone przez cały czas trwania procesu podczas spotkań dwustronnych i różnych konsultacji z przedstawicielami państw członkowskich, organizacjami pozarządowymi, organizacjami konsumentów i przedsiębiorców, przedstawicielami przemysłu oponiarskiego, kierownikami parków pojazdów, sprzedawcami opon oraz producentami samochodów.

- Pierwsze opinie zebrano w trakcie konsultacji społecznych DG ENTR w sprawie większego bezpieczeństwa pojazdów silnikowych, które trwały od sierpnia do października 2007 r. i podczas których poruszono kwestie wniosku w sprawie klasyfikacji opon pod kątem efektywności paliwowej. Ten zapis został usunięty z wniosku ENTR, aby umożliwić dokładniejszą analizę, uwzględniono jednak wyniki tych konsultacji.

- Spotkanie grupy ekspertów z przedstawicielami przemysłu oponiarskiego odbyło się w dniu 21 kwietnia 2008 r. i miało na celu wyjaśnienie zagadnień technicznych.

- Warsztaty dla zainteresowanych stron odbyły się w dniu 26 maja 2008 r. Na stronie internetowej Europa opublikowano dokument roboczy zawierający pytania dotyczące różnych wyborów w zakresie polityki, które mają być omawiane w trakcie warsztatów, odpowiedzi zainteresowanych stron oraz protokół z warsztatów.

¹⁴ COM(2007) 804.

¹⁵ COM(2008) 397/3.

¹⁶ COM(2007) 99.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób ich uwzględnienia

Konsultacje z zainteresowanymi stronami odegrały kluczową rolę przy określaniu opcji polityki i ewentualnego projektu systemu oznakowania. Przez cały czas trwania procesu konsultacyjnego wszyscy respondenci z reguły wyrażali swoje poparcie dla wprowadzenia systemu oznakowania, zgłaszając jednak pewne zastrzeżenia do kilku kwestii technicznych:

- Podczas pierwszych konsultacji publicznych przeprowadzonych przez ENTR zwracano szczególną uwagę na potrzebę uniknięcia spadku właściwości użytkowych opon w zakresie bezpieczeństwa podczas opracowywania systemu oznakowania dla opon paliwooszczędnych. Przemysł oponiarski opracował koncepcję „Zintegrowanego podejścia do właściwości użytkowych opon”, wzywając do jednoczesnego uwzględnienia wszystkich odnośnych parametrów. Kwestia ta została uwzględniona w projekcie systemu oznakowania opon, który przewiduje, że system klasyfikacji będzie oparty na wielu kryteriach.
- Przedłożono wniosek dotyczący wprowadzenia wyższych klas efektywności paliwowej oraz przyjęcia takiego samego rozwiązania jak w przypadku urządzeń gospodarstwa domowego (skala „od A do G”)¹⁷. W ramach działań następczych przeprowadzono obszerne badanie zewnętrzne, mające na celu dokładne określenie stanu wiedzy, możliwości technicznych dla dalszego zwiększania efektywności paliwowej opon oraz powiązanych z tym kosztów produkcji. Wyniki powyższych badań uwzględniono w trakcie opracowywania klas efektywności paliwowej w celu umożliwienia wprowadzenia klasy A na tyle wymagającej, aby zainteresować rynek oponami paliwooszczędnymi, a jednocześnie w celu zapewnienia opłacalności dla użytkowników końcowych, innymi słowy, aby oszczędności na paliwie rekompensowały wyższe koszty zakupu.
- Niektóre zainteresowane strony wnioskowały o włączenie zewnętrznego hałasu toczenia do systemu oznakowania. W wyniku powyższego wniosku zajęto się ostatecznie zewnętrznym hałasem toczenia, który początkowo nie był uwzględniony w ocenie skutków.
- Na koniec podjęta została szeroko zakrojona dyskusja na temat adekwatności włączenia do systemu oznakowania opon C2 i C3 (montowanych w pojazdach samochodowych o małej i dużej ładowności). Przedsiębiorstwa transportu drogowego, w tym ich federacja, Międzynarodowy Związek Transportu Drogowego (IRU), wzywały do włączenia powyższych klas opon do systemu oznakowania. Ponieważ ocena skutków wykazała znaczne możliwości w zakresie oszczędności paliwa na tych rynkach, zdecydowano o ich włączeniu w zakres wniosku legislacyjnego.

Od dnia 28 kwietnia 2008 r. do dnia 30 maja 2008 r. prowadzono otwarte konsultacje w Internecie, w wyniku których Komisja uzyskała 14 odpowiedzi. Wyniki tych konsultacji są dostępne na stronie internetowej

¹⁷

Dyrektywa 1992/75/WE.

http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Dziedziny nauki i wiedzy specjalistycznej, których dotyczy wniosek

Zawarto umowę na wykonanie zewnętrznego opracowania z European Policy Evaluation Consortium (EPEC); prace trwały od grudnia 2007 r. do lipca 2008 r. i miały na celu dostarczenie danych do oceny skutków.

Zastosowana metodyka

Opracowanie objęło techniczne podstawy projektu systemu oznakowania, w tym zachowanie równowagi między parametrami opon, strukturę rynku i analizę kosztów i korzyści.

Konkretny projekt klas efektywności paliwowej i przyczepności na mokrej powierzchni opiera się, między innymi, na następujących czynnikach: 1) stan wiedzy, 2) koszty produkcji, jakie trzeba ponieść, aby uzyskać pewien poziom oporu toczenia lub przyczepności na mokrej powierzchni, który w porównaniu z powiązаныmi oszczędnościami paliwa lub poprawą bezpieczeństwa będzie określać: 3) poziom opłacalności, do którego rynek może ewentualnie dojść, 4) dokładność metod badań, które mogą mieć wpływ na zakres asortymentów.

Główne organizacje/eksperci, z którymi przeprowadzono konsultacje

Konsultacje przeprowadzono z przedstawicielami państw członkowskich, organizacjami pozarządowymi, organizacjami konsumentów i przedsiębiorców, przedstawicielami przemysłu oponiarskiego, sprzedawcami opon oraz producentami samochodów.

Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych opinii

Nie wskazano ewentualnych poważnych zagrożeń, które miałyby nieodwracalne konsekwencje.

W ocenie skutków uwzględniono dane techniczne oraz analizę kosztów i korzyści.

Sposoby udostępnienia opinii ekspertów

Opracowanie zewnętrzne można pobrać ze strony internetowej:
http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm.

- **Ocena skutków**

Ocena skutków uwzględniła następujące opcje polityki mające na celu promowanie zmian rynku w kierunku przechodzenia na bardziej paliwooszczędne opony.

- Opcja 1: Brak działań na szczeblu UE. Jest to scenariusz podstawowy obejmujący przyjęcie minimalnych wymogów w zakresie oporu toczenia, które określono w rozporządzeniu w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów silnikowych, jak również aktualne bodźce zachęcające producentów samochodów do montowania

opon paliwooszczędnych w celu obniżenia dopuszczalnych poziomów emisji dla homologacji typu.

- Opcja 2: System oznakowania opon do samochodów osobowych (opony C1) oparty tylko na kryterium efektywności paliwowej (opór toczenia), określający minimalne wymagania w stosunku do pozostałych parametrów (przyczepności na mokrej powierzchni oraz zewnętrznego hałasu toczenia).
- Opcja 3: System oznakowania opon C1 oparty na dwóch kryteriach, tzn. efektywności paliwowej i przyczepności na mokrej powierzchni, określający minimalne wymogi w stosunku do zewnętrznego hałasu toczenia.
- Opcja 4: System oznakowania opon C1 oparty na wielu kryteriach, tzn. efektywności paliwowej, przyczepności na mokrej powierzchni oraz zewnętrznym hałasie toczenia.
- Opcja 5: Rozszerzenie systemu oznakowania opracowanego dla opon C1 (opcja 2, 3 lub 4) na opony C2 i C3.
- Opcja 6: Instrumenty ekonomiczne i zamówienia publiczne.

Z porównania opcji polityki wynika, że najlepszą opcją powinien być program oznakowania opon C1 z wykorzystaniem wielu kryteriów (opcja 4), jeśli zostanie rozszerzony na opony C2 i C3 (opcja 5). Wolniejszy wzrost popytu na opony paliwooszczędne w porównaniu z opcją 2 (system oznakowania oparty na jednym kryterium) będzie kompensowany przez zwiększenie bezpieczeństwa, natomiast rozszerzenie systemu oznakowania na opony C2 i C3 znacznie zwiększyłoby łączne oszczędności paliwa.

Komisja przeprowadziła ocenę skutków wyszczególnioną w programie prac, a sprawozdanie z tej oceny dostępne jest na stronie internetowej: http://ec.europa.eu/governance/impact/cia_2008_en.htm.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

• Krótki opis proponowanych działań

Wniosek dotyczy utworzenia systemu oznakowania parametrów opon, które obejmują efektywność paliwową, przyczepność na mokrej powierzchni oraz zewnętrzny hałas toczenia, dla opon C1, C2 i C3 (opony montowane w pojazdach osobowych oraz pojazdach samochodowych o małej i dużej ładowności). Wniosek pozwoli udostępnić zharmonizowane i łatwe do zrozumienia informacje na użytek konsumentów, przedsiębiorstw i sprzedawców detalicznych poprzez klasyfikację właściwości użytkowych opon. Zagwarantuje dostępność informacji dla użytkowników końcowych za pośrednictwem różnych środków komunikacji (np. środków elektronicznych, katalogów, nalepek).

• Podstawa prawna

Podstawą prawną wniosku jest art. 95 Traktatu.

- **Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości ma zastosowanie, o ile wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty.

Cele wniosku nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie z następujących względów.

Jak już podkreślano w związku z wdrażaniem dyrektywy w sprawie oznakowania samochodów¹⁸, istnienie 27 różnych systemów oznakowania powoduje znaczne obciążenia dla producentów, którzy muszą w odmienny sposób klasyfikować swoje produkty w zależności od kraju, w którym je sprzedają, co nie sprzyja promowaniu zmian rynku. Rozbieżności między systemami klasyfikacji produktu przyczyniają się do nieporozumień wśród klientów i utrudniają podejmowanie świadomych decyzji. Ponadto państwa członkowskie, organizacje konsumentów oraz przemysł oponiarski wyraziły swoje poparcie dla wprowadzenia zharmonizowanego systemu oznakowania.

Działanie Wspólnoty zapewni lepsze osiągnięcie celów wniosku z następujących względów.

Zharmonizowany system oznakowania zmniejszy obciążenie administracyjne nakładane na państwa członkowskie i przemysł oponiarski. Zapobiegnie to rozdrobnieniu rynku wewnętrznego i zapewni równe reguły gry dla wszystkich.

Zakres wniosku ogranicza się do harmonizacji informacji o produkcie; wdrażanie i nadzór rynku będą leżały w gestii państw członkowskich.

Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów.

Wniosek nie wykracza poza działania konieczne dla osiągnięcia celów wniosku legislacyjnego. Przewidziano takie same procedury badań jak w przypadku homologacji typu w celu zmniejszenia kosztów ponoszonych przez producentów opon. Dobrowolna deklaracja producenta powinna również obniżyć koszty badań, które w najgorszym przypadku oszacowano na około 0,03 euro za oponę.

Proponowane jest również opracowanie nalepki przedstawiającej etykietę w sposób zrozumiały bez konieczności tłumaczenia. W celu zmniejszenia kosztów logistycznych piktogramy zagwarantują zrozumiałość systemu oznakowania bez konieczności umieszczania specjalnej nalepki we wszystkich językach urzędowych UE przez producenta lub sprzedawców opon. Dodatkowe informacje stanowiące wyjaśnienie dla etykiety zostaną zamieszczone na stronie internetowej w odpowiednich wersjach językowych. Zrozumienie przez konsumentów informacji zawartej na etykiecie będzie również ułatwione dzięki wykorzystaniu formatu nalepki podobnego do formatu

¹⁸

Dyrektywa 1999/94/WE.

stosowanego dla sprzętu AGD na mocy dyrektywy w sprawie oznakowania energetycznego urządzeń gospodarstwa domowego.

Oznakowanie opon nie powinno prowadzić do podwyższenia ich cen. Na rynku nadal będą dostępne tanie opony, z tą tylko różnicą, że konsumentom zostaną dostarczone obiektywne informacje na temat jakości opon, tak aby konkurencyjność nie opierała się jedynie na cenach, ale również na faktycznych właściwościach użytkowych.

- **Wybór instrumentów**

Proponowane instrumenty: dyrektywa.

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następujących względów.

Dla zagwarantowania powodzenia systemu kluczowe znaczenie będą miały nadzór rynku i zgodność z dyrektywą. Dlatego też państwa członkowskie powinny opracować swoje własne procedury kontroli. Kampanie podnoszące świadomość i objaśniające system oznakowania łatwiej dotrą do użytkowników końcowych i konsumentów, jeśli zostaną zaplanowane na szczeblu krajowym. Dlatego też proponuje się przyjęcie dyrektywy, która będzie transponowana do ustawodawstwa państw członkowskich.

Wniosek wykorzystuje „podejście dwustopniowe”, według którego podstawowe przepisy dyrektywy zostaną przyjęte w ramach wspólnej decyzji, natomiast specyfikacje techniczne i dostosowanie do postępu technicznego zostaną przyjęte w ramach procedury komitologii, zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Wspólnoty.

5. DODATKOWE INFORMACJE

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

Proponowany akt prawny ma znaczenie dla EOG i w związku z tym jego zakres powinien obejmować Europejski Obszar Gospodarczy.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie oznakowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów

Tekst mający znaczenie dla EOG

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji¹⁹,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²⁰,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²¹,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu²²,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Mobilność zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju jest dużym wyzwaniem, jakie stoi przed Wspólnotą w świetle zmian klimatycznych i potrzeby wspierania europejskiej konkurencyjności, co podkreślono w komunikacie Komisji w sprawie ekologicznego transportu²³.
- (2) W komunikacie Komisji „Plan działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii: sposoby wykorzystania potencjału”²⁴ podkreślono możliwość zmniejszenia całkowitego zużycia energii o 20% do 2020 r. poprzez stworzenie listy ukierunkowanych działań, w tym oznakowania opon.
- (3) 20% do 30% zużycia paliwa przez pojazdy jest związane z oponami, głównie ze względu na ich opór toczenia. Dlatego też zmniejszenie oporu toczenia opon może w znaczący sposób przyczynić się do efektywności energetycznej w transporcie drogowym, a tym samym do zmniejszenia emisji.

¹⁹ Dz.U., , s. .

²⁰ Dz.U., , s. .

²¹ Dz.U., , s. .

²² Dz.U., , s. .

²³ COM(2008) 433

²⁴ (COM(2006)545).

- (4) Opony charakteryzują się szeregiem wzajemnie powiązanych ze sobą parametrów. Ulepszenie jednego parametru, na przykład oporu toczenia, może mieć negatywny wpływ na pozostałe parametry, takie jak przyczepność na mokrej powierzchni, natomiast optymalizacja przyczepności na mokrej powierzchni może negatywnie wpłynąć na zewnętrzny hałas toczenia. Producenci opon powinni być zachęceni do optymalizacji wszystkich parametrów.
- (5) Opony paliwooszczędne są efektywne pod względem kosztów, ponieważ oszczędności paliwa rekompensują wyższą cenę zakupu opon, która wynika z wyższych kosztów produkcji.
- (6) [Rozporządzenie (WE) nr .../... w sprawie wymogów w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego]²⁵ określa minimalne wymagania dotyczące oporu toczenia opon. Postęp technologiczny umożliwia znaczne obniżenie strat energii powodowanych oporem toczenia opon, tak aby były one niższe od wymogów minimalnych. Właściwe jest zatem, w celu zmniejszenia oddziaływania transportu drogowego na środowisko, określenie przepisów zachęcających użytkowników końcowych do zakupu bardziej paliwooszczędnych opon poprzez zapewnienie zharmonizowanych informacji na temat tego parametru.
- (7) Hałas wytwarzany przez ruch drogowy jest bardzo dokuczliwy i ma szkodliwy wpływ na zdrowie. [Rozporządzenie (WE) nr .../... w sprawie wymogów w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego] określa minimalne wymagania dotyczące zewnętrznego hałasu toczenia opon. Postęp technologiczny umożliwia znaczne zmniejszenie zewnętrznego hałasu toczenia, tak aby był on niższy od wymogów minimalnych. Właściwe jest zatem, w celu zmniejszenia hałasu wytwarzanego przez ruch drogowy, określenie przepisów zachęcających użytkowników końcowych do zakupu opon o niskim zewnętrznym hałasie toczenia poprzez zapewnienie zharmonizowanych informacji na temat tego parametru.
- (8) Zapewnienie zharmonizowanych informacji na temat zewnętrznego hałasu toczenia opon ułatwiłoby również wdrożenie środków przeciwdziałających hałasowi wytwarzanemu przez ruch drogowy i przyczyniłoby się do podniesienia świadomości w zakresie udziału opon w wytwarzaniu 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 środowisku²⁶.
- (9) [Rozporządzenie (WE) nr .../... w sprawie wymogów w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego] określa minimalne wymagania dotyczące właściwości użytkowych opon w zakresie przyczepności na mokrej powierzchni. Postęp technologiczny umożliwia znaczne zwiększenie przyczepności na mokrej powierzchni, tak aby była ona lepsza od wymogów minimalnych, a tym samym skrócenie drogi hamowania na mokrej powierzchni. Właściwe jest zatem, w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, określenie przepisów zachęcających użytkowników końcowych do zakupu opon o dobrych właściwościach użytkowych

²⁵ Wniosek COM(2008) 316 w trakcie przyjmowania, Dz.U C, , s. .

²⁶ Dz.U. 189 z 18.7.2002, s. 12.

pod względem przyczepności na mokrej powierzchni poprzez zapewnienie zharmonizowanych informacji na temat tego parametru.

- (10) Wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego mają również inne parametry opon, takie jak poślizg wodny lub zachowanie podczas pokonywania zakrętów. Na tym etapie jednak brak jest zharmonizowanych metod badania tych parametrów. Właściwe jest zatem zapewnienie możliwości określenia przepisów dotyczących zharmonizowanych informacji dla użytkowników końcowych na temat tych parametrów opon na późniejszym etapie, jeśli zajdzie taka potrzeba.
- (11) Zapewnienie 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 bardziej paliwooszczędnych. Tym samym taka sytuacja prawdopodobnie zachęci producentów opon do optymalizacji tych parametrów opon, co utorowałoby drogę produktom gwarantującym bardziej zrównoważone zużycie paliwa i bardziej zrównoważoną produkcję.
- (12) Mnogość różnych zasad oznakowania opon w państwach członkowskich powodowałaby ograniczenia w handlu wewnątrzwspólnotowym oraz zwiększenie obciążenia administracyjnego i kosztów badań ponoszonych przez producentów opon.
- (13) Opony na wymianę stanowią 78% rynku oponiarskiego. W związku z tym uzasadnione jest informowanie użytkowników końcowych o parametrach opon na wymianę, jak również opon montowanych w nowych pojazdach.
- (14) Potrzeba obszerniejszych informacji na temat efektywności paliwowej i innych parametrów opon jest istotna dla konsumentów, w tym dla kierowców parków pojazdów oraz przedsiębiorstw transportowych, niemogących łatwo porównać parametrów opon różnych marek w przypadku braku oznakowania i zharmonizowanego systemu badań. Właściwe jest zatem włączenie opon C1, C2 i C3 w zakres dyrektywy.
- (15) Etykieta energetyczna, która klasyfikuje produkty w skali od „A do G”, jak to zastosowano do urządzeń gospodarstwa domowego zgodnie z dyrektywą 1992/75/WE w sprawie wskazania poprzez etykietowanie oraz standardowe informacje o produkcji, zużycia energii oraz innych zasobów przez urządzenia gospodarstwa domowego²⁷, jest dobrze znana konsumentom i okazała się skuteczna w promowaniu bardziej efektywnych urządzeń. Taki sam wzór powinien zostać wykorzystany do oznakowania opon pod kątem efektywności paliwowej.
- (16) Obecność etykiety na oponach w punkcie ich sprzedaży, jak również w technicznej literaturze promocyjnej, powinna zagwarantować dystrybutorom oraz potencjalnym użytkownikom końcowym uzyskanie zharmonizowanych informacji na temat efektywności paliwowej opon, ich przyczepności na mokrej powierzchni i zewnętrznego hałasu toczenia.
- (17) Niektórzy użytkownicy końcowi wybierają opony przed przyjazdem do punktu sprzedaży lub kupują opony w systemie sprzedaży wysyłkowej. W celu

²⁷

Dz.U. 297 z 13.10.1992, s. 16.

zagwarantowania również tym użytkownikom końcowym dokonania świadomego wyboru na podstawie zharmonizowanych informacji na temat efektywności paliwowej opon, ich przyczepności na mokrej powierzchni i zewnętrznego hałasu toczenia, etykiety należy prezentować we wszelkiej technicznej literaturze promocyjnej, w tym w miejscach udostępniania takiej literatury w Internecie.

- (18) Informacje powinny być dostarczane zgodnie ze zharmonizowanymi metodami badań określonymi w [rozporządzeniu (WE) nr .../... w sprawie wymogów w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego] w celu ułatwienia użytkownikom końcowym porównywania różnych opon oraz ograniczenia kosztów ponoszonych przez producentów.
- (19) W przypadku gdy państwa członkowskie wprowadzają bodźce zachęcające do stosowania opon paliwooszczędnych, właściwe jest określenie minimalnych klas efektywności paliwowej w celu uniknięcia rozdrobnienia rynku wewnętrznego. Takie środki zachęcające mogą stanowić pomoc państwa. Niniejsza dyrektywa nie przesądza o wyniku jakichkolwiek przyszłych procedur dotyczących pomocy państwa, które mogą zostać wszczęte w tym zakresie zgodnie z art. 87 i 88 Traktatu.
- (20) Zgodność z przepisami dotyczącymi oznakowania przez producentów, dostawców i dystrybutorów jest kwestią zasadniczą dla osiągnięcia celów, jakie przyświecają tym przepisom. W związku z tym państwa członkowskie powinny kontrolować taką zgodność poprzez stosowanie nadzoru rynkowego i regularnych kontroli ex post.
- (21) Środki niezbędne w celu wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji²⁸.
- (22) W szczególności Komisja powinna otrzymać uprawnienia do wprowadzenia wymogów dotyczących klasyfikacji przyczepności na mokrej powierzchni dla opon klasy C2 i C3, wymogów dotyczących zasadniczych parametrów opon innych niż efektywność paliwowa, przyczepność na mokrej powierzchni i zewnętrzny hałas toczenia, oraz do przyjęcia załączników dotyczących postępu technicznego. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne elementy niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1 *Cel i przedmiot*

Niniejsza dyrektywa ma na celu zwiększenie efektywności paliwowej transportu drogowego poprzez promowanie opon paliwooszczędnych.

Niniejsza dyrektywa określa ramy dla dostarczania informacji na temat właściwości użytkowych opon poprzez ich oznakowanie.

²⁸ Dz.U. 184 z 17.7.1999, s. 23.

Artykuł 2 *Zakres zastosowania*

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do opon C1, C2 oraz C3.
2. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1, niniejszej dyrektywy nie stosuje się 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, których dopuszczalna prędkość jest mniejsza niż 80 km/godz.;
 - f) opon, których nominalna średnica obręczy nie przekracza 254 mm lub wynosi 635 mm lub więcej;
 - g) opon zaopatrzonych w dodatkowe elementy wyposażenia w celu poprawy właściwości trakcyjnych, np. opon kolcowanych.

Artykuł 3 *Definicje*

Do celów niniejszej dyrektywy:

- (1) „opony C1, C2 i C3” oznaczają klasy opon określone w art. 8 [rozporządzenia (WE) nr .../... w sprawie wymogów w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego]²⁹;
- (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, przechowywane i oferowane na sprzedaż, w tym salony samochodowe w przypadku wystawianych opon, które nie są zamontowane w pojazdach;
- (4) „techniczna literatura promocyjna” oznacza wszystkie materiały drukowane i w formie elektronicznej, wykorzystywane w marketingu opon lub pojazdów skierowanym do użytkowników końcowych lub dystrybutorów oraz opisujące

²⁹

[Uwaga: obecna klasyfikacja opon z wniosku dotyczącego rozporządzenia (COM(2008)316) pomija pojazdy o małej ładowności (N1). Na szczelnie Rady istnieje porozumienie w sprawie przeglądu proponowanej w art. 8 COM(2008) 316 definicji, tak aby włączyć opony N1; do porozumienia dojdzie najpóźniej w październiku przed przyjęciem niniejszego wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie oznakowania opon – informację tę podaje się na potrzeby procedury legislacyjnej i musi ona zostać usunięta, gdy wniosek będzie przyjmowany].

szczególne parametry opony, w tym instrukcje techniczne, broszury, marketing internetowy, ulotki i katalogi;

- (5) „dokumentacja techniczna” oznacza informacje dotyczące opon, obejmujące między innymi: nazwę producenta i markę opony; opis typu opony lub grupy opon wyznaczonej do celów zgłoszenia klasy efektywności paliwowej, przyczepności na mokrej powierzchni i 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 mającą siedzibę we Wspólnocie, która wprowadza na rynek wspólnotowy produkt z kraju trzeciego
- (8) „dostawca” oznacza producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela we Wspólnocie lub importera;
- (9) „dystrybutor” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną w łańcuchu dostaw, inną niż dostawca lub importer, która udostępnia produkt na rynku;
- (10) „udostępnienie na rynku” oznacza każde dostarczenie produktu w celu jego dystrybucji lub używania na rynku wspólnotowym w ramach działalności handlowej, odpłatnie lub nieodpłatnie;
- (11) „użytkownik końcowy” oznacza konsumenta, w tym kierownika parku pojazdów lub przedsiębiorstwo transportu drogowego, kupującego lub zamierzającego kupić oponę;
- (12) „zasadniczy parametr” oznacza parametr opony, taki jak opór toczenia, przyczepność na mokrej powierzchni lub zewnętrzny hałas toczenia, który ma znaczny wpływ na środowisko, bezpieczeństwo ruchu drogowego lub zdrowie w trakcie użytkowania.

Artykuł 4 **Obowiązki dostawców opon**

Państwa członkowskie zapewniają stosowanie się dostawców opon do następujących przepisów:

- (1) dostawcy zagwarantują, że opony C1 i C2 dostarczane do dystrybutorów lub użytkowników końcowych posiadają na bieżniku opony nalepkę z etykietą wskazującą klasę efektywności paliwowej określoną w części A załącznika I oraz wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia określoną w części C załącznika I; w przypadku opon C1 etykiety wskazują również klasę przyczepności na mokrej powierzchni określoną w części B załącznika I;
- (2) format nalepki, o której mowa w ust. 1, jest zgodny z formatem zaleconym w załączniku II;

- (3) dostawcy podają klasę efektywności paliwowej, klasę przyczepności na mokrej powierzchni oraz wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia w technicznej literaturze promocyjnej zgodnie z załącznikiem I, w kolejności podanej w załączniku III;
- (4) dostawcy udostępniają władzom państw członkowskich na ich wniosek dokumentację techniczną obejmującą okres kończący się po upływie pięciu lat od udostępnienia na rynku ostatniej opony danego typu; dokumentacja techniczna jest na tyle szczegółowa, aby umożliwić władzom sprawdzenie dokładności zamieszczonych na etykiecie informacji na temat efektywności paliwowej, przyczepności na mokrej powierzchni i zewnętrznego hałasu toczenia.

Artykuł 5 **Obowiązki dystrybutorów opon**

Państwa członkowskie zapewniają stosowanie się dystrybutorów opon do następujących przepisów:

- (1) dystrybutorzy gwarantują, że opony w punktach sprzedaży posiadają nalepkę umieszczoną przez dostawcę zgodnie z art. 4 ust. 1 w wyraźnie widocznym miejscu;
- (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 powierzchni oraz wartości pomiarowej zewnętrznego hałasu toczenia tych opon;
- (3) w przypadku opon C1 i C2 dystrybutorzy udzielają informacji na temat klasy efektywności paliwowej oraz wartości pomiarowej zewnętrznego hałasu toczenia wraz z rachunkami wystawianymi użytkownikowi końcowemu przy zakupie opon; W przypadku opon C1 przekazywane są również informacje na temat przyczepności na mokrej powierzchni.

Artykuł 6 **Obowiązki dostawców i dystrybutorów samochodów**

Państwa członkowskie zapewniają stosowanie się dostawców i dystrybutorów samochodów do następujących przepisów:

- (1) dostawcy i dystrybutorzy samochodów gwarantują, że techniczna literatura promocyjna zawiera informacje na temat opon montowanych w nowych pojazdach; informacje te obejmują klasę efektywności paliwowej określoną w części A załącznika I oraz wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia określoną w części C załącznika I, a także, w przypadku opon C1, klasę przyczepności na mokrej powierzchni określoną w części B załącznika I;
- (2) w przypadku gdy w nowym pojeździe można montować opony różnego typu, a użytkownik końcowy nie ma możliwości ich wyboru, techniczna literatura promocyjna podaje najniższą klasę efektywności paliwowej, najniższą klasę przyczepności na mokrej powierzchni oraz najwyższą wartość pomiarową

zewnętrznego hałasu toczenia tych typów opon w kolejności określonej w załączniku III;

- (3) w przypadku gdy użytkownik końcowy ma do wyboru różne typy opon, jakie mogą zostać zamontowane w nowym pojeździe, dostawcy samochodów podają klasę efektywności paliwowej, klasę przyczepności na mokrej powierzchni i wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia tych typów opon w technicznej literaturze promocyjnej w kolejności określonej w załączniku III;
- (4) w przypadku gdy użytkownik końcowy ma wybór spośród różnych typów opon, jakie mogą zostać zamontowane w nowym pojeździe, dystrybutorzy samochodów podają informacje na temat klasy efektywności paliwowej, klasy przyczepności na mokrej powierzchni oraz wartości pomiarowej zewnętrznego hałasu toczenia tych typów opon przed sprzedażą.

Artykuł 7

Zharmonizowane metody badań

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

Artykuł 8

Procedura weryfikacji

Państwa członkowskie sprawdzają zgodność zadeklarowanych klas efektywności paliwowej i przyczepności na mokrej powierzchni w rozumieniu części A i B załącznika I, a także zadeklarowaną 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 niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie nie zakazują ani nie ograniczają udostępniania opon na rynku na podstawie informacji o produkcie objętych niniejszą dyrektywą.
2. Państwa członkowskie uznają etykiety i informacje o produkcie za zgodne z przepisami niniejszej dyrektywy, chyba że posiadają dowody na to, że tak nie jest. Państwa członkowskie mogą wymagać od dostawców dostarczenia dokumentacji technicznej w celu sprawdzenia rzetelności zadeklarowanych wartości.

Artykuł 10

Środki zachęcające

Państwa członkowskie nie stosują środków zachęcających w przypadku opon o efektywności paliwowej poniżej poziomu klasy C w rozumieniu części A załącznika I.

Artykuł 11

Zmiany i dostosowania do postępu technicznego

Wymienione poniżej środki, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez ich uzupełnienie, należy przyjąć zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust 2:

- (1) wprowadzenie wymogów dotyczących klasyfikacji przyczepności na mokrej powierzchni dla opon C2 i C3, pod warunkiem że istnieją odpowiednie zharmonizowane metody badań;
- (2) wprowadzenie wymogów dotyczących innych zasadniczych parametrów w stopniu, w jakim parametry te mają wpływ na środowisko, zdrowie lub bezpieczeństwo, pod warunkiem że istnieją odpowiednie zharmonizowane metody badań, oraz pod warunkiem że wymogi takie charakteryzują się opłacalnością;
- (3) dostosowanie załączników od I do IV do postępu technicznego.

Artykuł 12

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz podejmują działania niezbędne dla ich egzekwowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, współmierne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach najpóźniej w ciągu osiemnastu miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy oraz bezzwłocznie powiadamiają o wszelkich zmianach tych przepisów.

Artykuł 13

Komitet

1. Komisję wspiera komitet.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1 do 4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem art. 8 tej decyzji.

Artykuł 14

Przegląd

Najpóźniej po upływie pięciu lat od daty zastosowania niniejszej dyrektywy, Komisja oceni konieczność dokonania przeglądu klas efektywności energetycznej oraz przyczepności na mokrej powierzchni, określonych w załączniku I.

Artykuł 15

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą najpóźniej do dnia 1 listopada 2011 r. Państwa członkowskie niezwłocznie

przekazują Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Państwa członkowskie stosują wymienione przepisy od dnia 1 listopada 2012 r.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 16

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 17

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli

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, zmierzoną zgodnie z [regulaminem EKG ONZ ..., *odwołanie do Dz.U. zostanie dodane przed ostatecznym przyjęciem dyrektywy przez prawodawcę*].

W przypadku gdy typ opony jest zatwierdzany 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 powierzchni

Klasy przyczepności na mokrej powierzchni opon C1 muszą być określone na podstawie współczynnika przyczepności na mokrej powierzchni (G) zgodnie ze skalą od A do G określoną poniżej oraz mierzone zgodnie z regulaminem nr 117 EKG ONZ w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji opon w odniesieniu do emisji hałasu toczenia i przyczepności na mokrych nawierzchniach³⁰.

G	Klasy przyczepności na mokrej powierzchni
$155 \leq G$	A
$140 \leq G \leq 154$	B
$125 \leq G \leq 139$	C
Puste	D
$110 \leq G \leq 124$	E
$G \leq 109$	F
Puste	G

Część C: Zewnętrzny hałas toczenia

Wartość pomiarowa zewnętrznego hałasu toczenia jest podawana w decybelach i mierzona zgodnie z regulaminem nr 117 EKG ONZ w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji opon w odniesieniu do emisji hałasu toczenia i przyczepności na mokrych nawierzchniach.

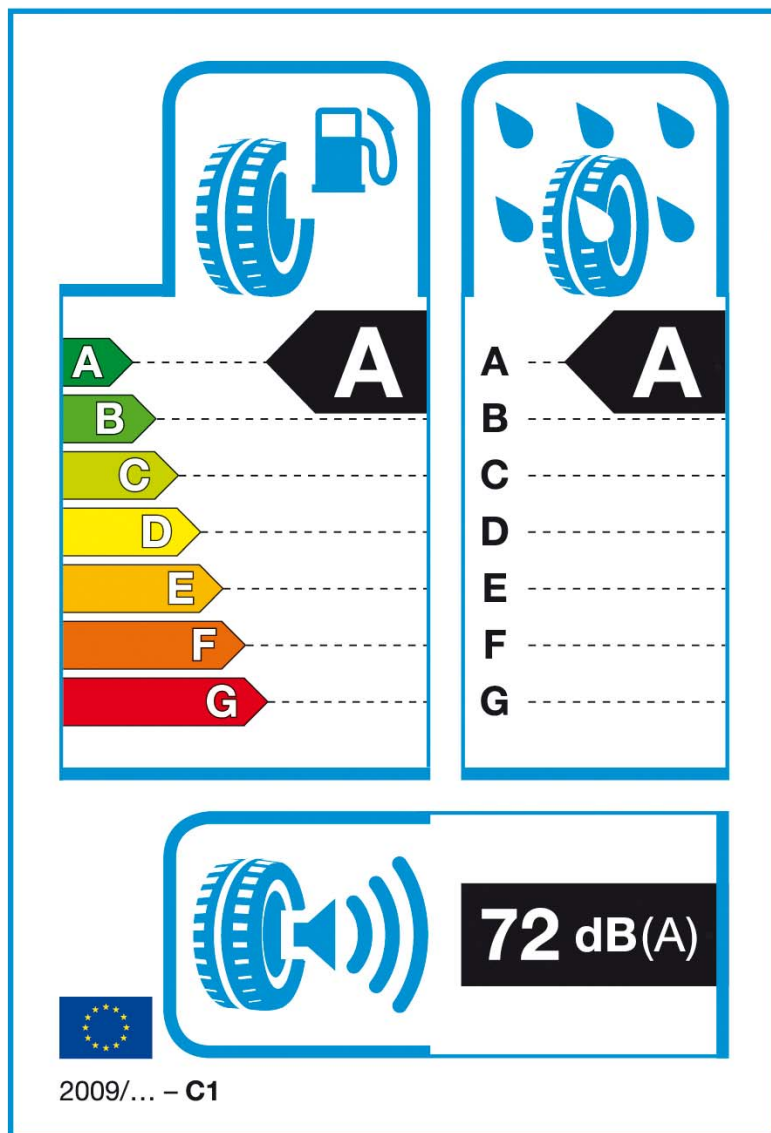
³⁰ Dz.U. 231 z 29.8.2008, s. 19.

Załącznik II: Format etykiety

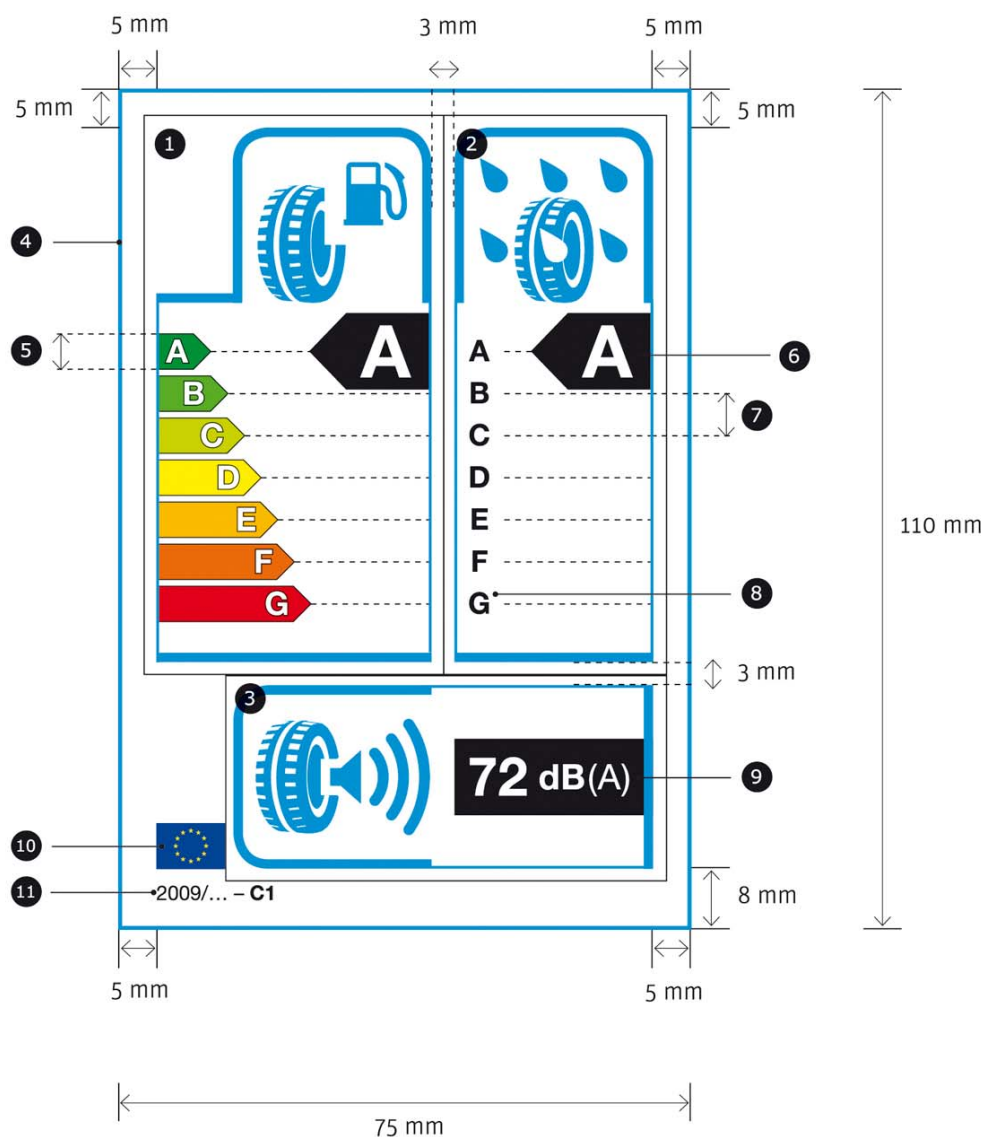
Nalepka, o której mowa w art. 4 ust. 1 oraz art. 5 ust. 1, składa się z dwóch części: 1) etykiety wydrukowanej w formacie opisanym poniżej oraz 2) miejsca pozostawionego na umieszczenie nazwy dostawcy oraz linii opon, rozmiaru opon, indeksu ładowności, indeksu prędkości i innych danych technicznych (zwanego dalej „miejszem na markę”).

1. Wzór etykiety

- 1.1 Etykieta wydrukowana na nalepce, 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 szerokość co najmniej 75 mm i wysokość 110 mm. Jeżeli 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 sekcji 1.2;

❶ *Efektywność paliwowa*

Piktogram: 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 *Przyczepność na mokrej powierzchni*

Piktogram: 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: szerokość: 23 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 hałasu*

– *Ramka*: szerokość: 25 mm, wysokość: 10 mm, 100% czarnego;

- *Tekst:* Helvetica Bold 20 pkt, 100% białego;
- *Tekst jednostki:* Helvetica Bold Regular dla (A) 13 pkt, 100% białego;
- ⑩ *Logo UE:* szerokość: 9 mm, wysokość: 6 mm;
- ⑪ *Odniesienie do dyrektywy:* Helvetica Regular 7,5 pkt, 100% czarnego;
Odniesienie do klasy opon: Helvetica Bold 7,5 pkt, 100% czarnego;

c) Tło musi być w kolorze białym.

- 1.5 Klasa opon (C1, C2 lub C3) musi być wskazana na etykiecie w formacie zaleconym na ilustracji w sekcji 1.2.

2. Miejsce na markę

- 2.1 Oprócz etykiety dostawcy muszą umieszczać na nalepce swoją nazwę, linię opon, rozmiar opon, indeks ładowności, indeks prędkości i inne dane techniczne oraz markę opony w dowolnym kolorze, formacie i wzorze, pod warunkiem że proporcje wymiarów miejsca na markę nie przekraczają 4:5 w stosunku do etykiety, a informacje podane poza etykietą nie są sprzeczne z informacjami na etykiecie.

Załącznik III
Informacje podawane w technicznej literaturze promocyjnej

1. Informacje dotyczące opon są podawane w określonej poniżej kolejności:
 - (i) klasa efektywności paliwowej (litera od A do G);
 - (ii) klasa przyczepności na mokrej powierzchni (litera od A do G);
 - (iii) wartość pomiarowa zewnętrznego hałasu toczenia (dB).
2. Informacje te 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 również na swojej stronie internetowej udostępnić następujące dane:
 - (i) objaśnienie piktogramów umieszczonych na etykiecie;
 - (ii) informację podkreślającą fakt, że faktyczne oszczędności paliwa oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego w znacznym stopniu zależą od zachowania kierowców, a zwłaszcza od następujących czynników:
 - ekologicznego prowadzenia pojazdu, które może znacznie przyczynić się do zmniejszenia zużycia paliwa;
 - ciśnienia w oponach, które powinno być regularnie sprawdzane w celu zapewnienia lepszej przyczepności na mokrej powierzchni i lepszych właściwości pod względem efektywności paliwowej;
 - ścisłego przestrzegania bezpiecznej odległości między pojazdami.

Załącznik IV: Procedura weryfikacji

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

- (1) Najpierw badaniom poddaje się jedną oponę. Jeżeli zmierzona wartość jest zgodna z zadeklarowaną klasą lub wartością pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia, wynik badania uważa się za pozytywny;
- (2) Jeżeli zmierzona wartość nie jest zgodna z zadeklarowaną klasą lub 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.