

Wtorek, 26 marca 2019 r.

P8_TA(2019)0230

Etykietowanie opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów *I**

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 26 marca 2019 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów oraz uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1222/2009 (COM(2018)0296 – C8-0190/2018 – 2018/0148(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2021/C 108/23)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2018)0296),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2, art. 114 i art. 194 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi Komisja przedstawiła wniosek Parlamentowi (C8-0190/2018),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z 17 października 2018 r. ⁽¹⁾,
 - po konsultacji z Komitetem Regionów,
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii oraz opinię Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (A8-0086/2019),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

P8_TC1-COD(2018)0148

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 26 marca 2019 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1222/2009

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114 i art. 194 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

⁽¹⁾ Dz.U. C 62 z 15.2.2019, s. 280.

Wtorek, 26 marca 2019 r.

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Unia jest zaangażowana w tworzenie unii energetycznej opartej na przyszłościowej polityce w dziedzinie klimatu. Efektywność paliwowa, zasadniczy element ram polityki klimatyczno-energetycznej Unii do 2030 r., to klucz do zmniejszenia zapotrzebowania na energię.
- (2) Komisja dokonała przeglądu ⁽⁴⁾ skuteczności rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1222/2009 ⁽⁵⁾ i wskazała na potrzebę zaktualizowania jego przepisów, aby poprawić jego skuteczność.
- (3) Należy zastąpić rozporządzenie (WE) nr 1222/2009 nowym rozporządzeniem, które obejmie zmiany wprowadzone w 2011 r. ~~oraz~~ zmieni i udoskonalą niektóre przepisy, aby doprecyzować i zaktualizować ich treść, uwzględniając postęp technologiczny dotyczący opon, jaki dokonał się w ostatnich latach. **Ponieważ jednak popyt i podaż nie zmieniły się znacznie pod względem efektywności paliwowej, zmiana skali klasyfikacji efektywności paliwowej nie jest konieczna na tym etapie. Należy ponadto przeanalizować przyczyny braku zmian oraz czynniki warunkujące zakup, takie jak cena, osiągi itd.** [Popr. 1]
- (4) Sektor transportu odpowiada za jedną trzecią zużycia energii w Unii. Transport drogowy odpowiadał za około 22 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych w UE w 2015 r. Opony, głównie ze względu na ich opór toczenia, odpowiadają za 5–10 % zużycia paliwa przez pojazdy. Dlatego też zmniejszenie oporu toczenia opon w znaczący sposób przyczyniłoby się do efektywności paliwowej w transporcie drogowym, a tym samym do zmniejszenia emisji **oraz do dekarbonizacji sektora transportu.** [Popr. 2]
- (4a) **Aby sprostać wyzwaniu zmniejszenia emisji CO₂ z transportu drogowego, państwa członkowskie powinny stworzyć we współpracy z Komisją zachęty do wprowadzenia innowacyjnego procesu technologicznego, który zapewni bezpieczne opony C1, C2 i C3 pozwalające na obniżenie zużycia paliwa.** [Popr. 3]
- (5) Opony charakteryzuje szereg ~~wzajemnie powiązanych~~ **parametrów, które są** ze sobą ~~parametrów~~ **wzajemnie powiązane**. 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, wykraczając poza już osiągnięte standardy. [Popr. 4]
- (6) Opony pozwalające na obniżenie zużycia paliwa mogą być opłacalne ekonomicznie, ponieważ oszczędności paliwa z nadkładem rekompensują wyższą cenę zakupu opon, która wynika z wyższych kosztów ich produkcji.
- (7) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 ⁽⁶⁾ określono minimalne wymagania w zakresie oporu toczenia opon. Postęp techniczny umożliwia obniżenie strat energii powodowanych oporem toczenia opon, w stopniu znacznie większym niż przewidują wymogi minimalne. Aby zmniejszyć oddziaływanie transportu drogowego na środowisko, właściwe jest zatem zaktualizowanie przepisów dotyczących etykietowania opon zachęcających użytkowników końcowych do zakupu opon pozwalających na większe obniżenie zużycia paliwa przez dostarczanie im zaktualizowanych i zharmonizowanych informacji na temat tego parametru.

⁽¹⁾ Dz.U. C 62 z 15.2.2019, s. 280.

⁽²⁾ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26 marca 2019 r.

⁽⁴⁾ COM(2017)0658.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1222/2009 z dnia 25 listopada 2009 r. w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów (Dz.U. L 342 z 22.12.2009, s. 46).

⁽⁶⁾ 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 (Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1).

Wtorek, 26 marca 2019 r.

- (7a) **Poprawa etykietowania opon umożliwi konsumentom uzyskiwanie przydatniejszych i bardziej porównywalnych informacji na temat efektywności paliwowej, bezpieczeństwa i hałasu oraz podejmowanie racjonalnych pod względem kosztów i przyjaznych dla środowiska decyzji przy zakupie nowych opon. [Popr. 5]**
- (8) Hałas ruchu drogowego jest bardzo uciążliwy i ma szkodliwy wpływ na zdrowie. W rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 określono minimalne wymagania w zakresie zewnętrznego hałasu toczenia opon. Postęp techniczny umożliwia zmniejszenie zewnętrznego hałasu toczenia, w stopniu znacznie większym niż przewidują minimalne wymagania. Aby zmniejszyć hałas ruchu drogowego, należy zatem zaktualizować przepisy dotyczące etykietowania opon zachęcające użytkowników końcowych do zakupu opon charakteryzujących się niższym zewnętrznym hałasem toczenia przez dostarczanie im zharmonizowanych informacji na temat tego parametru.
- (9) Zapewnienie zharmonizowanych informacji na temat zewnętrznego hałasu toczenia ułatwi również wdrożenie środków ograniczających hałas ruchu drogowego i przyczyni się do podniesienia świadomości co do wpływu opon na hałas ruchu drogowego w ramach dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁷⁾.
- (10) W rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 określono minimalne wymagania w zakresie przyczepności opon na mokrej nawierzchni. Rozwój technologiczny umożliwia poprawę przyczepności na mokrej nawierzchni w stopniu znacznie większym niż przewidują te wymagania, a tym samym umożliwia skrócenie drogi hamowania na mokrej nawierzchni. Aby poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego, właściwe jest zatem zaktualizowanie przepisów dotyczących etykietowania opon zachęcających użytkowników końcowych do zakupu opon o dobrej przyczepności na mokrej nawierzchni przez dostarczanie im zharmonizowanych informacji na temat tego parametru.
- (11) Aby zapewnić zgodność z ramami międzynarodowymi, rozporządzenie (WE) nr 661/2009 odnosi się do regulaminu EKG ONZ nr 117 ⁽⁸⁾, który obejmuje odpowiednie metody pomiaru dotyczące oporu toczenia, hałasu oraz przyczepności opon na mokrej i ośnieżonej nawierzchni.
- (12) Aby **poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego w chłodniejszych regionach Unii** i zapewnić użytkownikom końcowym informacje dotyczące osiągnięć opon przeznaczonych specjalnie do stosowania na ośnieżonej i oblodzonej nawierzchni, należy wymagać uwzględnienia na etykiecie informacji dotyczących opon przeznaczonych do ośnieżonych i oblodzonych nawierzchni. **Opony przeznaczone do ośnieżonych i oblodzonych nawierzchni posiadają szczególne parametry, które nie są w pełni porównywalne z innymi typami opon. Na etykiecie należy umieszczać informacje dotyczące przyczepności na ośnieżonej i oblodzonej nawierzchni oraz kod QR, aby umożliwić użytkownikom końcowym podejmowanie przemyślanych i świadomych decyzji. Komisja powinna opracować skale przyczepności na ośnieżonej i oblodzonej nawierzchni. Podstawą tych skal powinien być regulamin EKG ONZ nr 117 oraz norma ISO 19447 dotycząca odpowiednio śniegu i lodu. W każdym przypadku opona spełniająca minimalne wartości współczynnika przyczepności na śniegu określone w regulaminie EKG ONZ nr 117 powinna być oznaczona logo 3PMSF (trzy szczyty i płatek śniegu). Podobnie opona spełniająca minimalne wartości współczynnika przyczepności na oblodzonej nawierzchni określone w normie ISO 19447 powinna być oznaczona uzgodnionym zgodnie z tą normą logo opon przeznaczonych do oblodzonych nawierzchni. [Popr. 6]**
- (13) Ścieranie opon podczas używania jest znaczącym źródłem mikrodrobin plastiku, które są szkodliwe dla środowiska. W związku z **ezymym** w komunikacie Komisji „Europejska strategia na rzecz tworzywa sztucznych w gospodarce o obiegu zamkniętym” ⁽⁹⁾ wspomniano o potrzebie zajęcia się niezamierzonym uwalnianiem mikrodrobin plastiku z opon, m.in. przez działania informacyjne takie jak etykietowanie i minimalne wymagania dotyczące opon. Obecnie jest jednak dostępna odpowiednia metoda badań, by mierzyć ścieranie **Stosowanie wymogów w zakresie etykietowania w odniesieniu do wskaźnika ścieralności** opon **przyniosłoby zatem istotne korzyści dla zdrowia ludzi i dla środowiska**. W związku z tym Komisja powinna zlecić opracowanie takiej metody, uwzględniając w pełni wszystkie normy lub regulacje opracowane lub zaproponowane na arenie międzynarodowej zgodne z aktualnym stanem techniki, **jak również wyniki badań przemysłowych**, w celu jak najszybszego ustanowienia odpowiedniej metody badań. [Popr. 7]

⁽⁷⁾ Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12).

⁽⁸⁾ Dz.U. L 307 z 23.11.2011, s. 3.

⁽⁹⁾ COM(2018)0028.

Wtorek, 26 marca 2019 r.

- (14) Opony bieżnikowane stanowią znaczną część rynku opon pojazdów ciężkich. Bieżnikowanie opon przedłuża ich żywotność i przyczynia się do osiągnięcia celów gospodarki o obiegu zamkniętym takich jak zmniejszenie ilości odpadów. Stosowanie wobec takich opon wymogów dotyczących etykietowania przyniosłoby znaczne oszczędności energii. Odpowiednia metoda badań do pomiaru właściwości użytkowych opon bieżnikowanych nie jest jednak obecnie dostępna, dlatego też niniejsze rozporządzenie powinno zapewnić ich przyszłe włączenie.
- (15) Ponad 85 % konsumentów w Unii rozpoznaje etykietę energetyczną wprowadzoną na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1369⁽¹⁰⁾, która klasyfikuje zużycie energii produktów w skali od A do G i która okazała się skuteczna w promowaniu bardziej efektywnych produktów, **i uznaje ją za jasne i przejrzyste narzędzie informacji**. O ile to możliwe, podczas tworzenia etykiety opony należy wykorzystać ten sam projekt przy jednoczesnym uwzględnieniu specyfiki parametrów opony. **[Popr. 8]**
- (16) Dostarczanie porównywalnych informacji na temat parametrów opon w postaci standardowej etykiety prawdopodobnie wpłynie na decyzje podejmowane przy zakupie przez użytkowników końcowych na korzyść opon bezpieczniejszych, **trwałych**, cichszych i pozwalających na większe obniżenie zużycia paliwa. To z kolei prawdopodobnie zachęci producentów opon do optymalizacji tych parametrów, co utorowałoby drogę produktom, dzięki którym zużycie paliwa i produkcja będą w większym stopniu zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju. **[Popr. 9]**
- (17) Potrzeba obszerniejszych informacji na temat efektywności paliwowej i innych parametrów opon jest istotna dla wszystkich użytkowników końcowych, w tym nabywców opon przeznaczonych na wymianę, nabywców opon montowanych w nowych pojazdach, a także dla zarządzających flotami pojazdów oraz przedsiębiorstw transportowych, którzy nie mogą łatwo porównać parametrów opon różnych marek w przypadku braku oznakowania i zharmonizowanego systemu badań. Dlatego też stosowne jest wprowadzenie wymogu, aby oznakowanie opon zawsze dostarczano wraz z pojazdami.
- (18) Obecnie istnieje wyraźny wymóg dotyczący etykiet w odniesieniu do opon samochodów osobowych (opony C1), samochodów dostawczych (opony C2), ale nie w odniesieniu do pojazdów ciężkich (opony C3). Opony C3 powodują większe zużycie paliwa i pokonują więcej kilometrów rocznie niż opony C1 i C2 i w związku z tym istnieje znaczny potencjał ograniczenia zużycia paliwa i emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych.
- (19) Pełne uwzględnienie opon C3 w zakresie niniejszego rozporządzenia jest również zgodne z wnioskiem dotyczącym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie⁽¹¹⁾ oraz wnioskiem Komisji dotyczącym norm CO₂ dla pojazdów ciężkich⁽¹²⁾.
- (20) Wielu użytkowników końcowych podejmuje decyzje dotyczące nabycia opon, nie widząc faktycznej opony, a zatem nie widzą oni przymocowanej do niej etykiety. We wszystkich takich przypadkach użytkownikowi końcowemu należałoby pokazać tę etykietę, zanim podejmie on ostateczną decyzję o zakupie. 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 istotnych parametrów opony.
- (21) Niektórzy użytkownicy końcowi wybierają opony przed przyjazdem do punktu sprzedaży lub kupują je w systemie sprzedaży wysyłkowej lub przez internet. Aby zapewnić, by ci użytkownicy końcowi mieli również możliwość świadomego wyboru na podstawie zharmonizowanych informacji na temat efektywności paliwowej opon, ich przyczepności na mokrej nawierzchni, zewnętrznego hałasu toczenia i innych parametrów, etykiety powinny być przedstawiane we wszelkich technicznych materiałach promocyjnych, w tym w materiałach udostępnianych w internecie.

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1369 z dnia 4 lipca 2017 r. ustanawiające ramy etykietowania energetycznego i uchylające dyrektywę 2010/30/UE (Dz.U. L 198 z 28.7.2017, s. 1).

⁽¹¹⁾ COM(2017)0279.

⁽¹²⁾ Odniesienie zostanie dodane po przyjęciu wniosku.

Wtorek, 26 marca 2019 r.

- (22) Potencjalnym użytkownikom końcowym należy dostarczyć informacji wyjaśniających każdy z elementów etykiety i jego znaczenie. Informacje te należy przedstawiać w technicznych materiałach promocyjnych, np. na stronach internetowych dostawców. **Techniczne materiały promocyjne nie powinny być rozumiane jako materiały obejmujące reklamy na tablicach wielkoformatowych, w gazetach, czasopismach bądź w transmisjach radiowych lub telewizyjnych.** [Popr. 10]
- (23) Efektywność paliwowa, przyczepność na mokrej nawierzchni, zewnętrzny hałas i pozostałe parametry dotyczące opon powinny być mierzone przy użyciu wiarygodnych, dokładnych i odtwarzalnych metod, uwzględniających ogólnie uznane metody pomiarowe i obliczeniowe zgodne z aktualnym stanem nauki. Metody takie powinny w jak największym stopniu odzwierciedlać standardowe zachowanie konsumenta i być odporne na zamierzone i niezamierzone obchodzenie wymogów. Etykiety opon powinny odzwierciedlać względne właściwości użytkowe opon podczas rzeczywistego użytkowania w ramach ograniczeń ze względu na zapotrzebowanie na wiarygodne, dokładne i odtwarzalne badania laboratoryjne, aby umożliwić użytkownikom końcowym porównanie poszczególnych opon oraz aby ograniczyć koszty badań ponoszone przez producentów.
- (24) Przestrzeganie przepisów dotyczących etykietowania opon przez dostawców i dystrybutorów jest kluczowe dla zapewnienia równych warunków działania w Unii. Państwa członkowskie powinny zatem monitorować ich przestrzeganie przez nadzór rynku i regularne kontrole *ex post*, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008⁽¹³⁾.
- (25) Aby ułatwić monitorowanie przestrzegania przepisów, dostarczyć użytkownikom końcowym użyteczne narzędzie i umożliwić sprzedawcom alternatywne sposoby udostępniania kart informacyjnych produktu, należy włączyć opony do bazy danych o produktach ustanowionej rozporządzeniem (UE) 2017/1369. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2017/1369.
- (26) Bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich w zakresie nadzoru rynku i obowiązków dostawców w zakresie sprawdzania zgodności produktów dostawcy powinni udostępniać elektronicznie w bazie danych o produktach wymagane informacje na temat zgodności produktów.
- (27) Aby użytkownicy końcowi mieli zaufanie do etykiety opony, nie należy dopuszczać innych etykiet, które ją naśladują. Z tego samego powodu należy również zabronić stosowania dodatkowych etykiet, znaków, symboli lub napisów, które mogą wprowadzać użytkowników końcowych w błąd lub ich dezorientować w odniesieniu do parametrów objętych etykietą opony.
- (28) Sankcje za naruszenie niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (29) Państwa członkowskie powinny być w stanie tworzyć zachęty do stosowania produktów energooszczędnych, aby promować efektywność energetyczną, sprzyjać łagodzeniu zmiany klimatu i ochronie środowiska. Państwa członkowskie mogą swobodnie decydować o charakterze takich zachęt. Zachęty takie powinny być zgodne z unijnymi zasadami pomocy państwa i nie powinny stanowić nieuzasadnionych barier na rynku. Niniejsze rozporządzenie nie przesądza o wyniku żadnego postępowania w sprawie pomocy państwa, które może zostać w przyszłości wszczęte w sprawie takich zachęt zgodnie z art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).
- (30) W celu zmiany treści i formatu etykiety, wprowadzenia wymogów w odniesieniu do opon bieżnikowanych, **opon przeznaczonych na ośnieżone lub oblodzone nawierzchnie**, ścierania i przebiegu oraz dostosowania załączników do postępu technicznego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te były prowadzone zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.⁽¹⁴⁾ W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te powinny otrzymywać wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji powinni móc systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych. [Popr. 12]

⁽¹³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

⁽¹⁴⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

Wtorek, 26 marca 2019 r.

- (30a) *Jeżeli ustalona zostanie odpowiednia metoda badań, dane dotyczące przebiegu i ścierania opon będą użytecznym narzędziem informowania konsumentów o trwałości i niezamierzonym uwalnianiu mikrodrobin plastiku z zakupionych opon. Informacje o przebiegu umożliwią też konsumentom świadomy wybór opon o większej trwałości, co będzie sprzyjało ochronie środowiska, a jednocześnie pozwoli im oszacować koszty eksploatacji opon w dłuższej perspektywie. W związku z tym po ustaleniu do celów zastosowania niniejszego rozporządzenia odpowiedniej, istotnej i odtwarzalnej metody badań na etykiecie należy dodatkowo umieszczać dane dotyczące efektywności przebiegu i ścierania. Należy kontynuować badania i rozwój nowych technologii w tej dziedzinie. [Popr. 13]*
- (31) Nie należy wymagać ponownego etykietowania opon już wprowadzonych do obrotu przed datą rozpoczęcia stosowania wymogów zawartych w niniejszym rozporządzeniu.
- (32) Aby wzmocnić zaufanie do informacji przedstawionych na etykiecie oraz zapewnić ich dokładność, oświadczenie umieszczane przez dostawców na etykiecie w związku z wartościami dotyczącymi oporu toczenia, przyczepności na mokrej **lub ośnieżonej** nawierzchni i hałasu powinno być objęte procesem homologacji typu na mocy rozporządzenia (WE) nr 661/2009. [Popr. 14]
- (32a) *Wielkość etykiety powinna pozostać taka sama jak wielkość określona w rozporządzeniu (WE) nr 1222/2009. Na etykiecie należy umieścić szczegółowe informacje dotyczące przyczepności opony na ośnieżonej i oblodzonej nawierzchni oraz kod QR. [Popr. 15]*
- (33) Komisja powinna przeprowadzić ocenę niniejszego rozporządzenia. Na podstawie ust. 22 Porozumienia międzyinstytucjonalnego pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej a Komisją Europejską w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. ocena powinna opierać się na pięciu kryteriach – skuteczności, efektywności, odpowiedniości, spójności i wartości dodanej UE – oraz powinna służyć jako podstawa oceny skutków możliwych dalszych środków.
- (34) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, mianowicie zwiększenie bezpieczeństwa oraz efektywności ekonomicznej i środowiskowej transportu drogowego dzięki zapewnieniu użytkownikom końcowym informacji umożliwiających im wybór bezpieczniejszych i cichszych opon pozwalających na obniżenie zużycia paliwa, nie może zostać osiągnięty w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie, gdyż wymaga zharmonizowanych informacji dla użytkowników końcowych, natomiast z uwagi na zharmonizowane ramy regulacyjne i równe warunki działania dla producentów możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na szczeblu unijnym, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Rozporządzenie pozostaje odpowiednim instrumentem prawnym, ponieważ wprowadza jasne i szczegółowe przepisy, które nie mogą być rozbieżnie transponowane przez państwa członkowskie i tym samym zapewniają wysoki stopień harmonizacji w całej Unii. Zharmonizowane ramy regulacyjne obowiązujące na poziomie Unii, a nie na poziomie państw członkowskich, powodują zmniejszenie kosztów dla dostawców oraz zapewniają równe warunki działania i swobodę przepływu towarów na całym rynku wewnętrznym. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (35) Należy zatem uchylić rozporządzenie (WE) nr 1222/2009,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel i przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie ma na celu ~~zwiększenie bezpieczeństwa, ochrony zdrowia oraz efektywności ekonomicznej i środowiskowej transportu drogowego poprzez promowanie opon pozwalających~~ **promowanie paliwooszczędnych, bezpiecznych i trwałych opon charakteryzujących się niskim poziomem hałasu, które mogłyby przyczynić się do zminimalizowania wpływu** na obniżenie zużycia paliwa, które są bezpieczne i charakteryzują się niskim poziomem hałasu ~~środowisko i zdrowie, przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa i efektywności ekonomicznej transportu drogowego.~~ [Popr. 16]

Wtorek, 26 marca 2019 r.

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

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do **wprowadzanych do obrotu** opon C1, C2 i C3. [Popr. 17]
2. Niniejsze rozporządzenie ma również zastosowanie do opon bieżnikowanych po dodaniu odpowiedniej metody badań do pomiaru właściwości użytkowych takich opon do załączników w drodze aktu delegowanego na podstawie art. 12.
3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:
 - a) opon terenowych do zastosowań profesjonalnych;
 - b) opon przeznaczonych wyłącznie do montowania w pojazdach zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 1 października 1990 r.;
 - c) opon zapasowych typu T do użytku tymczasowego;
 - d) opon o indeksie prędkości poniżej 80 km/h;
 - e) opon o znamionowej średnicy obręczy nie większej niż 254 mm lub nie mniejszej niż 635 mm;
 - f) opon zaopatrzonych w dodatkowe elementy w celu poprawy właściwości trakcyjnych, np. opon kolcowanych;
 - g) opon zaprojektowanych do montażu w pojazdach przeznaczonych wyłącznie do wyścigów.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „opony C1, C2 i C3” oznaczają klasy opon zdefiniowane w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 661/2009;
- 2) „opona bieżnikowana” oznacza używaną oponę odnowioną przez zastąpienie zużytego bieżnika nowym materiałem;
- 3) „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;
- 4) „etykieta” oznacza diagram graficzny w formie drukowanej albo elektronicznej, w tym w formie naklejki, który zawiera symbole mające na celu poinformowanie użytkowników końcowych o właściwościach użytkowych opony lub partii opon w odniesieniu do parametrów określonych w załączniku I;
- 5) „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 niezamontowanych w pojazdach;
- 6) „techniczne materiały promocyjne” oznaczają dokumentację w formie drukowanej lub elektronicznej sporządzoną przez dostawcę w celu uzupełnienia materiałów reklamowych, zawierającą co najmniej informacje techniczne zgodnie z załącznikiem V;

Wtorek, 26 marca 2019 r.

- 7) „karta informacyjna produktu” oznacza standardowy dokument w formie drukowanej lub elektronicznej zawierający informacje określone w załączniku IV;
- 8) „dokumentacja techniczna” oznacza dokumentację wystarczającą do umożliwienia organom nadzoru rynku oceny dokładności etykiety i karty informacyjnej produktu, w tym informacji określonych w załączniku III;
- 9) „baza danych o produktach” oznacza bazę danych ustanowioną rozporządzeniem (UE) 2017/1369, składającą się z części publicznej zorientowanej na konsumentów, w której informacje dotyczące parametrów poszczególnych produktów są dostępne w formie elektronicznej, z portalu internetowego zapewniającego dostępność oraz z części dotyczącej zgodności, która zawiera jasno określone wymagania dotyczące dostępności i bezpieczeństwa;
- 10) „sprzedaż na odległość” oznacza ofertę sprzedaży, najem lub oferowanie w sprzedaży detalicznej przez zamówienie pocztowe, w katalogu, przez internet, przy użyciu telemarketingu lub jakiegokolwiek innej metody, która powoduje, że nie można oczekiwać, by potencjalny użytkownik końcowy zobaczył produkt na wystawie;
- 11) „producent” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która wytwarza produkt lub która zleca zaprojektowanie lub wytworzenie produktu i wprowadza ten produkt do obrotu pod własną nazwą lub własnym znakiem towarowym;
- 12) „importer” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą miejsce zamieszkania lub siedzibę w Unii, która wprowadza do obrotu w Unii produkt z państwa trzeciego;
- 13) „upoważniony przedstawiciel” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą miejsce zamieszkania lub siedzibę w Unii, która otrzymała pisemne pełnomocnictwo od producenta do występowania w jego imieniu w odniesieniu do określonych zadań;
- 14) „dostawca” oznacza producenta mającego siedzibę w Unii, upoważnionego przedstawiciela producenta, który nie ma siedziby w Unii, lub importera, który wprowadza produkt do obrotu w Unii;
- 15) „dystrybutor” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną w łańcuchu dostaw, inną niż dostawca, która udostępnia produkt na rynku;
- 16) „udostępnianie na rynku” oznacza dostarczanie produktu do dystrybucji lub użytkowania na rynku Unii w ramach działalności handlowej, odpłatnie lub nieodpłatnie;
- 17) „wprowadzenie do obrotu” oznacza pierwsze udostępnienie produktu na rynku Unii;
- 18) „użytkownik końcowy” oznacza konsumenta, osobę zarządzającą flotą pojazdów, lub przedsiębiorstwo transportu drogowego, nabywających lub zamierzających nabyć oponę;
- 19) „parametr” oznacza parametr opony określony w załączniku I, taki jak opór toczenia, przyczepność na mokrej nawierzchni, zewnętrzny hałas toczenia, przyczepność na ośnieżonej ~~nawierzchni, przyczepność na~~ **lub** oblodzonej nawierzchni, przebieg lub ścieranie, który ma znaczny wpływ na środowisko, bezpieczeństwo ruchu drogowego lub zdrowie w trakcie użytkowania; **[Popr. 18]**
- 20) „typ opony” oznacza wersję opony, której wszystkie egzemplarze mają te same właściwości techniczne istotne w kontekście etykiety i karty informacyjnej produktu oraz mają ten sam identyfikator modelu.

Artykuł 4

Obowiązki dostawców opon

1. Dostawcy ~~zapewniają~~ **dopilnowują** aby do opon C1, C2 i C3 wprowadzanych do obrotu dołączano **bezpłatnie**: **[Popr. 19]**
 - a) w odniesieniu do każdej pojedynczej opony – etykietę w formie naklejki zgodną z załącznikiem II wskazującą informacje i klasę dla każdego z parametrów określonych w załączniku I oraz kartę informacyjną produktu określoną w załączniku IV; **lub [Popr. 20]**

Wtorek, 26 marca 2019 r.

b) w odniesieniu do każdej partii składającej się z jednej lub większej liczby identycznych opon – etykiety w formie drukowanej zgodną z załącznikiem II wskazującą informacje i klasę dla każdego z parametrów określonych w załączniku I oraz kartę informacyjną produktu określoną w załączniku IV.

2. Jeżeli chodzi o opony **reklamowane lub** sprzedawane ~~przez internet~~ **internecie**, dostawcy **udostępniają etykiety i w przypadku zakupu** zapewniają ~~wyświetlanie etykiety~~ **jej widoczne wyświetlenie** w pobliżu ceny i dostęp do karty informacyjnej produktu. **Etykieta może się wyświetlać za pomocą obrazu wbudowanego po kliknięciu myszą, najechaniu myszą, rozszerzeniu obrazu na ekranie dotykowym lub za pośrednictwem podobnych technik.** [Popr. 21]

3. Dostawcy zapewniają, aby wszelkie reklamy wizualne dotyczące konkretnego typu opony, w tym internetowe, ~~przedstawiały etykiety.~~ [Popr. 22]

4. Dostawcy ~~zapewniają~~ **dopilnowują**, aby wszelkie techniczne materiały promocyjne dotyczące konkretnego typu opony, w tym internetowe, **pokazywały etykiety i** spełniały wymogi określone w załączniku V. [Popr. 23]

5. Dostawcy ~~zapewniają~~ **dopilnowują**, aby wartości, powiązane klasy, **identyfikator modelu** i wszelkie dodatkowe informacje na temat właściwości użytkowych, które podają na etykiecie w odniesieniu do zasadniczych parametrów określonych w załączniku I, ~~podlegały procesowi~~ **również parametry dokumentacji technicznej określone w załączniku III były przekazywane organom udzielającym** homologacji typu ~~na mocy rozporządzenia (WE) nr 661/2009~~ **przed wprowadzeniem opony do obrotu. Organ udzielający homologacji typu potwierdza otrzymanie dokumentacji od dostawcy i ją weryfikuje.** [Popr. 24]

6. Dostawcy zapewniają dokładność dostarczanych etykiet i kart informacyjnych produktu.

7. Dostawcy udostępniają organom państw członkowskich **lub każdej akredytowanej stronie trzeciej** na ich wniosek dokumentację techniczną zgodną z załącznikiem III. [Popr. 25]

8. Dostawcy współpracują z organami nadzoru rynku i podejmują niezwłoczne działania w celu naprawienia każdego przypadku niezgodności z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, za których spełnienie są odpowiedzialni, z własnej inicjatywy lub na żądanie organów nadzoru rynku.

9. Dostawcy nie dostarczają ani nie zamieszczają innych etykiet, znaków, symboli ani napisów niezgodnych z wymogami niniejszego rozporządzenia, jeżeli takie działanie mogłoby wprowadzić w błąd lub zdezorientować użytkowników końcowych w odniesieniu do zasadniczych parametrów.

10. Dostawcy nie dostarczają ani nie zamieszczają etykiet, które naśladują etykiety przewidzianą w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 5

Obowiązki dostawców opon w odniesieniu do bazy danych o produktach

1. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2020 r. ~~dziewięć miesięcy po dniu...~~ **[proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]** przed wprowadzeniem **do obrotu** opony ~~do obrotu~~ **wyprodukowanej po tej dacie** dostawcy wprowadzają do bazy danych o produktach informacje określone w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2017/1369, z **wyjątkiem zmierzonych parametrów technicznych modelu.**

2. W przypadku gdy opony ~~wprowadzono do obrotu~~ **są produkowane** między dniem ~~[please insert the date of entry into force of this Regulation]~~ a dniem 31 grudnia 2019 r. **...** **[proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] a dziewięć miesięcy minus jeden dzień po dniu...** **[proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]**, dostawca **12 miesięcy po dniu...** **[proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]** wprowadza do bazy danych o produktach informacje określone w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2017/1369, z **wyjątkiem zmierzonych parametrów technicznych modelu** w odniesieniu do tych opon ~~do dnia 30 czerwca 2020 r.~~

Wtorek, 26 marca 2019 r.

2a. *W przypadku gdy opony wprowadzono do obrotu przed dniem... [proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], dostawca wprowadza do bazy danych o produktach informacje określone w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2017/1369 w odniesieniu do tych opon.*

3. Do momentu wprowadzenia do bazy danych o produktach informacji, o których mowa w ust. 1 i 2, dostawca udostępnia do kontroli elektroniczną wersję dokumentacji technicznej w ciągu 10 dni od wpłynięcia wniosku ze strony organów nadzoru rynku.

4. Oponę, w odniesieniu do której wprowadzono zmiany mające znaczenie dla etykiety lub karty informacyjnej produktu, uważa się za nowy typ opony. Dostawca wskazuje w bazie danych, kiedy nie wprowadza już do obrotu egzemplarzy danego typu opony.

5. Po wprowadzeniu ostatniego egzemplarza danego typu opony do obrotu dostawca przechowuje informacje dotyczącego tego typu opony w części bazy danych o produktach dotyczącej zgodności przez pięć lat. **[Popr. 58]**

Artykuł 6

Obowiązki dystrybutorów opon

1. Dystrybutorzy zapewniają, aby:

a) w punkcie sprzedaży opony były w wyraźnie widocznym miejscu opatrzone etykietą zgodną z załącznikiem II w formie naklejki umieszczonej przez dostawców zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a); **lub [Popr. 26]**

b) etykieta, o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. b), była przed sprzedażą opony należącej do partii składającej się z jednej lub większej liczby identycznych opon ~~pokazywana~~ **prezentowana** użytkownikowi końcowemu i wyraźnie uwidoczniona w bezpośredniej bliskości opony w punkcie sprzedaży. **[Popr. 27]**

ba) etykieta była przymocowana bezpośrednio do opony, była w całości czytelna i by nic nie utrudniało jej widoczności. [Popr. 28]

~~2. Dystrybutorzy zapewniają, aby wszelkie reklamy wizualne dotyczące konkretnego typu opony, w tym internetowe, przedstawiały etykietę.~~

3. Dystrybutorzy ~~zapewniają~~ **dopilnowują**, aby wszelkie techniczne materiały promocyjne dotyczące konkretnego typu opony, w tym internetowe, ~~przedstawiały~~ **pokazywały etykietę** i spełniały wymogi określone w załączniku V. **[Popr. 30]**

4. Dystrybutorzy zapewniają, aby w przypadku gdy opony wystawiane na sprzedaż nie są widoczne dla użytkownika końcowego, dostarczyli użytkownikom końcowym kopię etykiety przed sprzedażą.

5. Dystrybutorzy zapewniają, aby każda oferta sprzedaży na odległość w formie papierowej przedstawiała etykietę oraz aby użytkownik końcowy mógł uzyskać dostęp do karty informacyjnej produktu za pośrednictwem ogólnodostępnej strony internetowej lub wnioskując o drukowaną kopię tej karty.

6. Dystrybutorzy wykorzystujący sprzedaż na odległość opartą na telemarketingu muszą wyraźnie informować użytkowników końcowych o klasach zasadniczych parametrów umieszczonych na etykiecie oraz że mogą oni uzyskać dostęp do pełnej etykiety oraz karty informacyjnej produktu za pośrednictwem ogólnodostępnej strony internetowej lub wnioskując o ich drukowane kopie.

Wtorek, 26 marca 2019 r.

7. Jeżeli chodzi o opony **reklamowane lub** sprzedawane bezpośrednio ~~przez internet~~ **internecie**, dystrybutorzy **udostępniają etykietę i w przypadku zakupu** zapewniają ~~wyświetlanie etykiety~~ **jej widoczne wyświetlenie** w pobliżu ceny i dostęp do karty informacyjnej produktu. **Etykieta może się wyświetlać za pomocą obrazu wbudowanego po kliknięciu myszą, najechnaniu myszą, rozszerzeniu obrazu na ekranie dotykowym lub za pośrednictwem podobnych technik.** [Popr. 31]

Artykuł 7

Obowiązki dostawców i dystrybutorów pojazdów

W przypadku gdy użytkownicy końcowi mają zamiar nabyć nowy pojazd, dostawcy i dystrybutorzy pojazdów dostarczają im przed sprzedażą etykietę dotyczącą opon oferowanych wraz z pojazdem, a także właściwe techniczne materiały promocyjne.

Artykuł 8

Metody badań i pomiaru

Informacje wymagane na mocy art. 4, 6 i 7 dotyczące parametrów wskazanych na etykiecie uzyskuje się ~~przez zastosowanie metod~~ **zgodnie z metodami** badań i pomiaru, o których mowa w załączniku I, oraz ~~procedury~~ **procedurą** korygowania **wyników** uzyskiwanych przez laboratoria ~~wyników~~, o której mowa w załączniku VI. [Popr. 32]

Artykuł 9

Procedura weryfikacji

Państwa członkowskie dokonują oceny zgodności zadeklarowanych klas w odniesieniu do każdego z zasadniczych parametrów wskazanych w załączniku I zgodnie z procedurą określoną w załączniku VII.

Artykuł 10

Obowiązki państw członkowskich

1. Państwa członkowskie nie utrudniają wprowadzania do obrotu lub oddawania do użytku na swoich terytoriach opon, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

2. Państwa członkowskie nie stosują zachęt w przypadku opon charakteryzujących się efektywnością paliwową albo przyczepnością na mokrej nawierzchni gorszą niż klasa B w rozumieniu załącznika I odpowiednio części A i B. Środki podatkowe i środki o charakterze fiskalnym nie stanowią zachęt do celów niniejszego rozporządzenia.

2a. Państwa członkowskie dopilnowują, by krajowe organy nadzoru rynku stworzyły system kontroli rutynowych i kontroli ad hoc punktów sprzedaży w celu zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem. [Popr. 33]

3. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji i mechanizmów egzekwowania mających zastosowanie do naruszeń niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie oraz wprowadzają wszelkie środki niezbędne do zapewnienia wdrożenia tych przepisów. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

4. Do dnia 1 czerwca 2020 r. państwa członkowskie notyfikują Komisji przepisy, o których mowa w ust. 3, które nie zostały uprzednio notyfikowane, oraz niezwłocznie notyfikują Komisji wszelkie późniejsze zmiany tych przepisów.

Artykuł 11

Nadzór rynku unijnego i kontrola produktów wprowadzanych do obrotu w Unii

1. [Art. 16–29 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 / rozporządzenia w sprawie zgodności z prawodawstwem i jego egzekwowania, którego dotyczy wnioski COM(2017)0795] stosuje się do produktów objętych niniejszym rozporządzeniem i odpowiednimi aktami delegowanymi przyjętymi na jego podstawie.

Wtorek, 26 marca 2019 r.

2. Komisja zachęca do współpracy i wymiany informacji o nadzorze rynku w zakresie etykietowania produktów między tymi organami krajowymi państw członkowskich, które są odpowiedzialne za nadzór rynku lub za kontrolę produktów wchodzących na rynek Unii, a także między takimi organami a Komisją, oraz wspiera taką współpracę i wymianę informacji w szczególności dzięki ściślejszemu zaangażowaniu grupy współpracy administracyjnej ekspertów ds. etykietowania opon.

3. Ogólne programy nadzoru rynku państw członkowskich ustanowione na podstawie [art. 13 rozporządzenia (WE) nr 765/2008/ rozporządzenia w sprawie zgodności z prawodawstwem i jego egzekwowania, którego dotyczy wniosek COM(2017) 795] ~~obejmują~~ **0795] powinny obejmować** działania zapewniające skuteczne egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia **i powinny zostać wzmocnione**. [Popr. 34]

Artykuł 11a

Opony bieżnikowane

Do dnia... [dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 13 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia w drodze wprowadzenia do załączników nowych wymogów informacyjnych dotyczących opon bieżnikowanych, pod warunkiem że ustalona zostanie odpowiednia i wykonalna metoda. [Popr. 35]

Artykuł 12

Akty delegowane

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 13 w celu:

- a) wprowadzenia zmian w treści i formacie etykiety;
- aa) **wprowadzenia wymogów w zakresie parametrów i informacji dotyczących opon o dobrej przyczepności na ośnieżonej i oblodzonej nawierzchni;** [Popr. 37]
- ab) **wprowadzenie odpowiedniej metody badań, by mierzyć przyczepność opon na ośnieżonej i oblodzonej powierzchni;** [Popr. 38]
- b) ~~wprowadzenia do załączników wymogów w zakresie parametrów lub informacji, w szczególności w odniesieniu do przebiegu i ścierania, o ile są dostępne odpowiednie metody badań;~~ [Popr. 39]
- c) dostosowania wartości, metod obliczeniowych i wymogów zawartych w załącznikach do postępu technicznego.

~~W stosownych przypadkach przy przygotowywaniu aktów delegowanych Komisja testuje z udziałem reprezentatywnych grup unijnych klientów projekt i treść etykiet dla określonych grup produktów **wopon**, aby upewnić się, że etykiety są dla nich zrozumiałe.~~ [Popr. 40]

Artykuł 13

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia *[please insert the date of entry into force of this Regulation]*. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

Wtorek, 26 marca 2019 r.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 12, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 12 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 14

Ocena i składanie sprawozdań

Do dnia 1 czerwca ~~2020~~**2022** r. Komisja przeprowadza ocenę niniejszego rozporządzenia **wraz z oceną skutków i przedstawia sprawozdanie z tej oceny badaniem konsumenckim oraz przedkłada odnośne sprawozdanie** Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu. **Sprawozdaniu towarzyszy stosownych przypadkach wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia.** [Popr. 41]

W sprawozdaniu tym ocenia się, na ile skutecznie niniejsze rozporządzenie i akty delegowane przyjęte na jego podstawie pozwoliły użytkownikom końcowym na wybór opon uzyskujących lepsze osiągi, przy uwzględnieniu skutków rozporządzenia dla przedsiębiorstw, zużycia paliwa, bezpieczeństwa, emisji gazów cieplarnianych i działań w zakresie nadzoru rynku **i świadomości konsumentów**. Ocenia się także koszty i korzyści niezależnej i obowiązkowej weryfikacji przez osobę trzecią informacji podanych na etykiecie, biorąc również pod uwagę doświadczenia z szerszymi ramami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009. [Popr. 42]

Artykuł 15

Zmiana rozporządzenia (UE) 2017/1369

Art. 12 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (UE) 2017/1369 otrzymuje brzmienie:

„a) wspieraniu organów nadzoru rynku w wykonywaniu ich zadań na mocy niniejszego rozporządzenia i odpowiednich aktów delegowanych, w tym w ich egzekwowaniu, oraz na mocy rozporządzenia (UE) [insert reference to the present regulation];”.

Artykuł 16

Uchylenie rozporządzenia (WE) nr 1222/2009

Rozporządzenie (WE) nr 1222/2009 traci moc.

Odesłania do uchylonego rozporządzenia traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia i odczytuje zgodnie z tabelą korelacji zamieszczoną w załączniku VIII.

Artykuł 17

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 czerwca 2020 r.~~... [12 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. [Popr. 43]

Wtorek, 26 marca 2019 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w ... dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

Wtorek, 26 marca 2019 r.

ZAŁĄCZNIK I

Badanie, klasyfikacja i pomiary parametrów opon

Część A: Klasy efektywności paliwowej

Klasy efektywności paliwowej określa się i przedstawia na etykiecie według podanej poniżej skali od A do G, na podstawie współczynnika oporu toczenia (RRC) ~~zmierzonego~~ zgodnie z załącznikiem 6 do regulaminu EKG ONZ nr 117 wraz z jego późniejszymi zmianami oraz skorygowanego zgodnie z procedurą określoną w załączniku VI. [Popr. 44]

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 stosuje się skalę klasyfikacji przyjętą dla najwyższej klasy opon (np. C2, a nie C1).

Po pełnym wdrożeniu przepisów dotyczących homologacji typu określonych w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 należy zaprzestać wprowadzania do obrotu klasy F opon C1, C2 i C3 i oznaczać ją na etykiecie na szaro. [Popr. 45]

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

[Popr. 46]

Część B: Klasy przyczepności na mokrej nawierzchni

1. Klasę przyczepności na mokrej nawierzchni określa się i przedstawia na etykiecie według skali od A do G zgodnie z tabelą poniżej, na podstawie współczynnika przyczepności na mokrej nawierzchni (G) obliczanego zgodnie z pkt 2 i ~~mierzonego~~ zgodnie z załącznikiem 5 do regulaminu EKG ONZ nr 117. [Popr. 47]

Wtorek, 26 marca 2019 r.

1a. Po pełnym wdrożeniu przepisów dotyczących homologacji typu określonych w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 należy zaprzestać wprowadzania do obrotu klasy F opon C1, C2 i C3 i oznaczać ją na etykiecie na szaro. [Popr. 48]

2. Obliczanie współczynnika przyczepności na mokrej nawierzchni (G)

$$G = G(T) - 0,03$$

gdzie:

G(T) = współczynnik przyczepności na mokrej nawierzchni opony ocenianej, zmierzony podczas jednego cyklu badawczego

Opony C1		Opony C2		Opony C3	
G	Klasa przyczepności na mokrej nawierzchni	G	Klasa przyczepności na mokrej nawierzchni	G	Klasa przyczepności na mokrej nawierzchni
1,68 1,55 ≤ G	A	1,53 1,40 ≤ G	A	1,38 1,25 ≤ G	A
1,55 1,40 ≤ G ≤ 1,67 1,54	B	1,40 1,25 ≤ G ≤ 1,52 1,39	B	1,25 1,10 ≤ G ≤ 1,37 1,24	B
1,40 1,25 ≤ G ≤ 1,54 1,39	C	1,25 1,10 ≤ G ≤ 1,39 1,24	C	1,10 0,95 ≤ G ≤ 1,24 1,09	C
1,25 ≤ G ≤ 1,39 Puste	D	1,10 ≤ G ≤ 1,24 Puste	D	0,95 ≤ G ≤ 1,09 0,94	D
1,10 ≤ G ≤ 1,24	E	0,95 ≤ G ≤ 1,09	E	0,80 0,65 ≤ G ≤ 0,94 0,79	E
G ≤ 1,09	F	G ≤ 0,94	F	0,65 ≤ G ≤ 0,79 0,64	F
Puste	G	Puste	G	G ≤ 0,64	G

[Popr. 49]

Część C: Klasy i wartości pomiarowe zewnętrznego hałasu toczenia [Popr. 50]

Wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia (N) podaje się w decybelach i mierzy zgodnie z załącznikiem 3 do regulaminu EKG ONZ nr 117. [Popr. 51]

Klasę zewnętrznego hałasu toczenia określa się i przedstawia na etykiecie na podstawie wartości granicznej zgodnie z wartością graniczną (LV) określoną drugi etap określoną w części C załącznika II do rozporządzenia (WE) regulaminie EKG ONZ nr 661/2009, jak następuje: 117. [Popr. 52]

Wtorek, 26 marca 2019 r.

N w dB

Klasa zewnętrznego hałasu toczenia



$N \leq LV - 63$



$LV - 6 < N \leq LV - 3$



$N > LV - 3$

[Popr. 53]

Część D: Przyczepność na ośnieżonej nawierzchni

Przyczepność na ośnieżonej nawierzchni ~~badana się~~ **jest oznaczana** zgodnie z załącznikiem 7 do regulaminu EKG ONZ nr 117. [Popr. 54]

Oponę, która spełnia minimalne wartości współczynnika przyczepności na ośnieżonej nawierzchni określone w regulaminie EKG ONZ nr 117, klasyfikuje się jako oponę do ośnieżonych nawierzchni, a na etykiecie ~~umieszcza~~ **można umieścić** poniższy symbol. [Popr. 55]



Część E: Przyczepność na oblodzonej nawierzchni:

Przyczepność na oblodzonej nawierzchni ~~badana się~~ **jest oznaczana** zgodnie z normą ISO 19447. [Popr. 56]

Oponę, która spełnia minimalną wartość współczynnika przyczepności na oblodzonej nawierzchni określoną w normie ISO 19447 **i której typ jest zatwierdzony zgodnie z przyczepnością na ośnieżonej nawierzchni określoną w regulaminie EKG ONZ nr 117**, klasyfikuje się jako oponę przeznaczoną do oblodzonych nawierzchni, a na etykiecie ~~umieszcza~~ **można umieścić** następujący symbol. [Popr. 57]



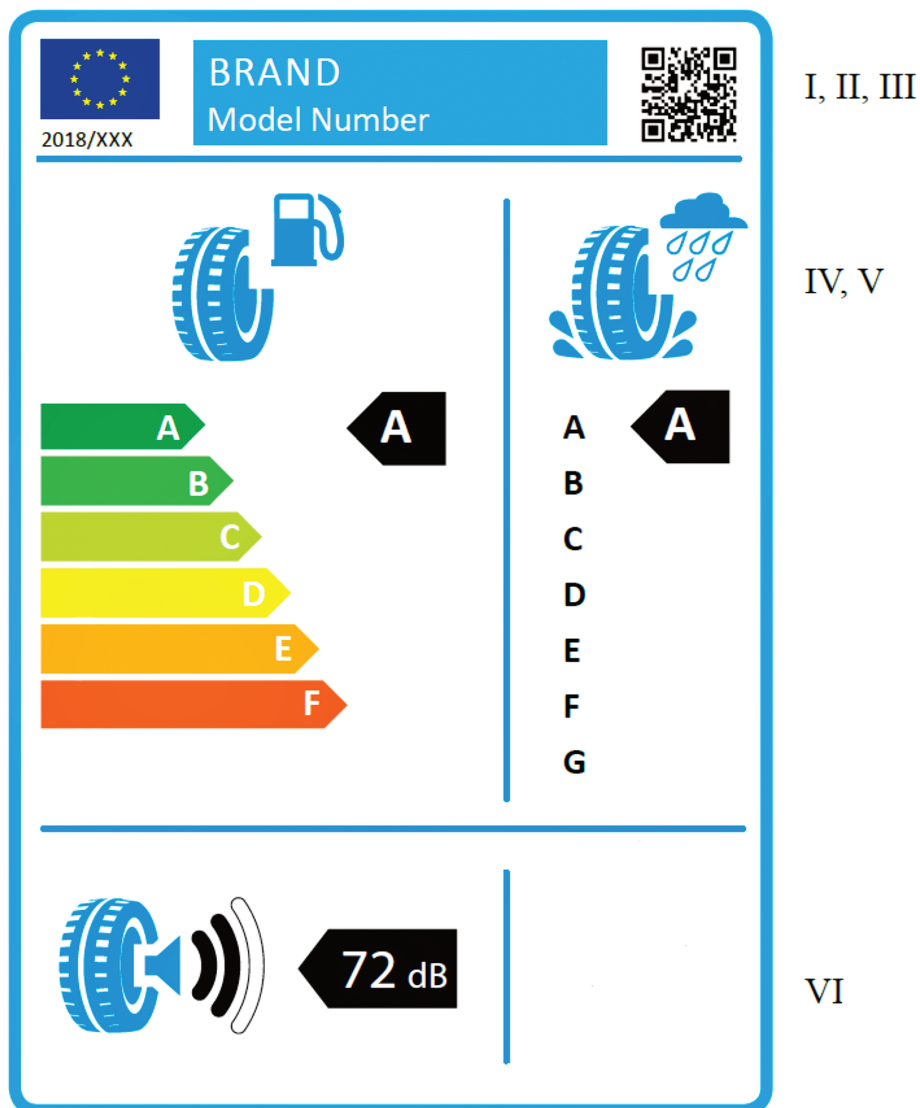
Wtorek, 26 marca 2019 r.

ZAŁĄCZNIK II

Format etykiety

1. Etykiety

1.1. Na etykietach uwzględnia się następujące informacje zgodnie z poniższymi obrazkami:



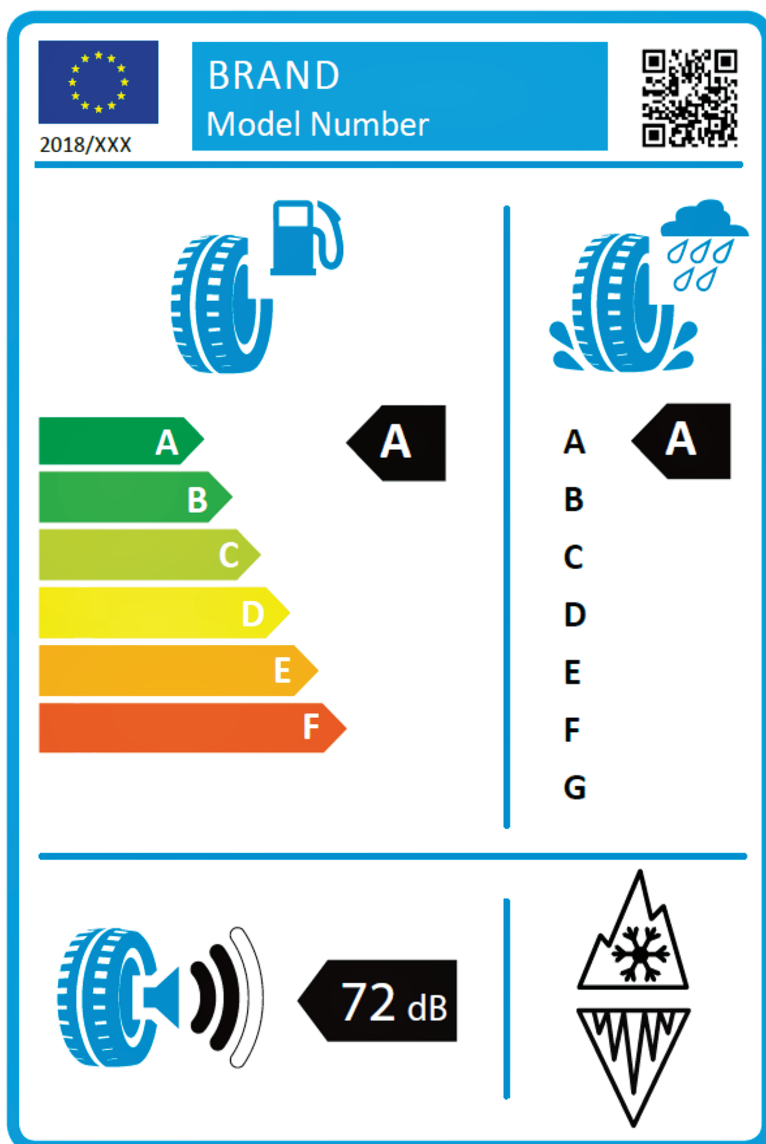
Wtorek, 26 marca 2019 r.

The image shows a standard EU energy label for tires, enclosed in a blue border. At the top left is the European Union flag and the text "2018/XXX". To its right, a blue box contains "BRAND" and "Model Number". A QR code is located at the top right. The label is divided into four quadrants by a vertical and a horizontal line. The top-left quadrant shows a tire and a fuel pump icon, with a color scale from A (green) to F (orange) and a black arrow pointing to 'A'. The top-right quadrant shows a tire and a rain cloud icon, with a vertical scale from A to G and a black arrow pointing to 'A'. The bottom-left quadrant shows a tire and a speaker icon, with a black arrow pointing to "72 dB". The bottom-right quadrant shows a triangle with a snowflake icon. To the right of the label, the text "I, II, III" is aligned with the top section, "IV, V" with the middle section, and "VI, VII" with the bottom section.

I, II, III

IV, V

VI, VII



I, II, III

IV, V

VI, VII, VIII

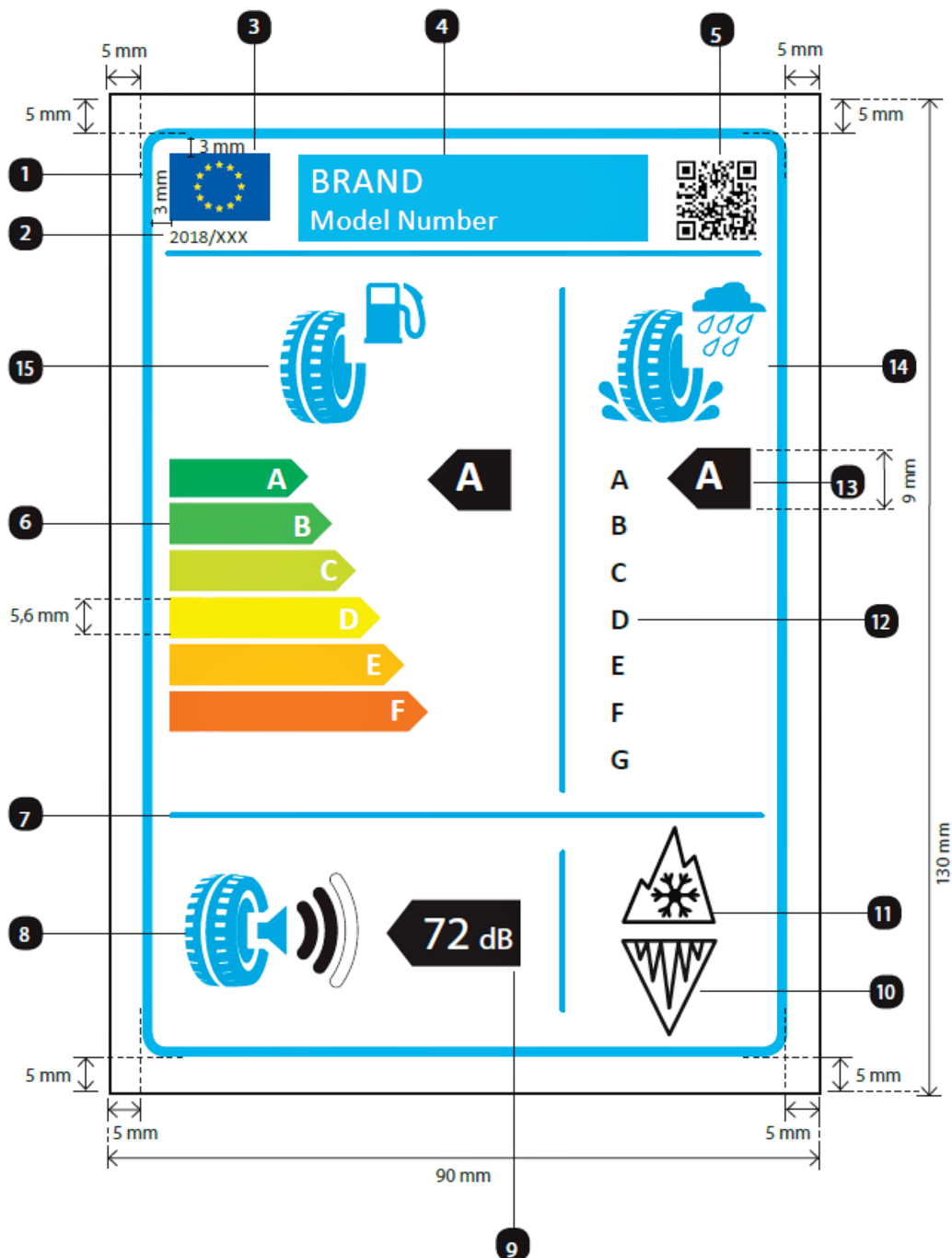
Wtorek, 26 marca 2019 r.

- I. nazwę dostawcy lub jego znak towarowy;
- II. identyfikator modelu dostawcy, gdzie „identyfikator modelu” oznacza kod, zazwyczaj alfanumeryczny, odróżniający określony typ opony od innych typów objętych tym samym znakiem towarowym lub nazwą dostawcy;
- III. kod QR;
- IV. efektywność paliwową;
- V. przyczepność na mokrej nawierzchni;
- VI. zewnętrzny hałas toczenia;
- VII. przyczepność na ośnieżonej nawierzchni;
- VIII. przyczepność na oblodzonej nawierzchni.

Wtorek, 26 marca 2019 r.

2. Wzór etykiety

2.1. Wzór etykiety jest zgodny z poniższym rysunkiem:



2.2. Etykieta musi mieć co najmniej 90 mm szerokości i 130 mm wysokości. Jeżeli etykieta jest drukowana w większym formacie, jej treść pozostaje proporcjonalna do wymiarów podanych powyżej.

2.3. 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;

Wtorek, 26 marca 2019 r.

b) poniższe liczby odnoszą się do legendy w pkt 2.1:

- 1) obramowanie etykiety: linia: 1,5 pkt – kolor: X-10-00-05;
- 2) czcionka Calibri zwykła 8 pkt;
- 3) flaga europejska: szerokość: 15 mm, wysokość: 10 mm;
- 4) baner: szerokość: 51,5 mm, wysokość: 13 mm;
tekst „MARKA”: czcionka Calibri zwykła 15 pkt, 100 % białego;
tekst „Numer modelu”: czcionka Calibri zwykła 13 pkt, 100 % białego;
- 5) kod QR: szerokość: 13 mm, wysokość: 13 mm;
- 6) skala od A do F:
strzałki: wysokość: 5,6 mm, przerwa: 0,78 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.
- 7) linia: szerokość: 88 mm, wysokość: 2 pkt – kolor: X-00-00-00;
- 8) piktogram dotyczący zewnętrznego hałasu toczenia:
piktogram jak załączono: szerokość: 25,5 mm, wysokość: 17 mm – kolor: X-10-00-05;
- 9) strzałka:
strzałka: szerokość: 20 mm, wysokość: 10 mm, 100 % czarnego;
tekst: Helvetica Bold 20 pkt, 100 % białego;
tekst jednostki: Helvetica Bold 13 pkt, 100 % białego;
- 10) piktogram dotyczący przyczepności na oblodzonej nawierzchni:
piktogram jak załączono: szerokość: 15 mm, wysokość: 15 mm – linia: 1,5 pkt – kolor: 100 % czarnego;
- 11) piktogram dotyczący przyczepności na ośnieżonej nawierzchni:
piktogram jak załączono: szerokość: 15 mm, wysokość: 15 mm – linia: 1,5 pkt – kolor: 100 % czarnego;
- 12) litery od A do G: czcionka Calibri zwykła 13 pkt – 100 % czarnego;
- 13) strzałki:
strzałki: szerokość: 11,4 mm, wysokość: 9 mm, 100 % czarnego;
tekst: Calibri Bold 17 pkt, 100 % białego;
- 14) piktogram dotyczący efektywności paliwowej:
piktogram jak załączono: szerokość: 19,5 mm, wysokość: 18,5 mm – kolor: X-10-00-05;
- 15) piktogram dotyczący przyczepności na mokrej nawierzchni:
piktogram jak załączono: szerokość: 19 mm, wysokość: 19 mm – kolor: X-10-00-05;

Wtorek, 26 marca 2019 r.

c) tło etykiety jest białe.

2.4. Klasa opon wskazana jest na etykiecie w formacie zaleconym na ilustracji w pkt 2.1.

Wtorek, 26 marca 2019 r.

ZAŁĄCZNIK III

Dokumentacja techniczna

Dokumentacja techniczna, o której mowa w art. 4 ust. 7, obejmuje:

- a) nazwę i adres dostawcy;
 - b) dane identyfikacyjne i podpis osoby upoważnionej do składania oświadczeń woli w imieniu dostawcy;
 - c) nazwę dostawcy lub jego znak towarowy;
 - d) model opony;
 - e) wymiar opony, indeks nośności, indeks prędkości;
 - f) odniesienia do zastosowanych metod pomiaru.
-

Wtorek, 26 marca 2019 r.

ZAŁĄCZNIK IV

Karta informacyjna produktu

Informacje z karty informacyjnej produktu opon zamieszczone są w broszurze dotyczącej produktu lub innej dokumentacji dołączonej do produktu i obejmują:

- a) nazwę dostawcy lub jego znak towarowy;
 - b) identyfikator modelu dostawcy;
 - c) klasę efektywności paliwowej opony zgodnie z załącznikiem I;
 - d) klasę przyczepności opony na mokrej nawierzchni zgodnie z załącznikiem I;
 - e) klasę i wartość w decybelach zewnętrznego hałasu toczenia zgodnie z załącznikiem I;
 - f) informację o tym, czy opona jest przeznaczona do ośnieżonych nawierzchni;
 - g) informację o tym, czy opona jest przeznaczona do oblodzonych nawierzchni.
-

Wtorek, 26 marca 2019 r.

ZAŁĄCZNIK V

Informacje podawane w technicznych materiałach promocyjnych

1. Informacje dotyczące opon są podawane w technicznych materiałach promocyjnych w określonej poniżej kolejności:
 - a) klasa efektywności paliwowej (litera od A do F);
 - b) klasa przyczepności na mokrej nawierzchni (litera od A do G);
 - c) klasa i wartość pomiarowa zewnętrznego hałasu toczenia (dB);
 - d) informacja o tym, czy opona jest przeznaczona do ośnieżonych nawierzchni;
 - e) informacja o tym, czy opona jest przeznaczona do oblodzonych nawierzchni.
 2. Informacje podane w pkt 1 muszą spełniać następujące wymogi:
 - a) muszą być łatwe do odczytania;
 - b) muszą być łatwe do zrozumienia;
 - c) 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 udostępniają również następujące dane na swojej stronie internetowej:
 - a) link do odpowiedniej strony Komisji poświęconej niniejszemu rozporządzeniu;
 - b) objaśnienie piktogramów umieszczonych na etykiecie;
 - c) 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;
 - ciśnień w oponach, które musi być regularnie sprawdzane w celu zapewnienia lepszej optymalnej przyczepności na mokrej nawierzchni i optymalnej efektywności paliwowej;
 - ścisłego przestrzegania bezpiecznej odległości między pojazdami.
-

Wtorek, 26 marca 2019 r.

ZAŁĄCZNIK VI

Procedura korygowania uzyskiwanych przez laboratoria wyników pomiarów oporu toczenia

1. Definicje

Na potrzeby procedury korygowania uzyskiwanych przez laboratoria wyników zastosowanie mają następujące definicje:

1. „laboratorium wzorcowe” oznacza laboratorium wchodzące w skład sieci laboratoriów, których nazwy zostały opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* na potrzeby procedury korygowania wyników, i zdolne uzyskać dokładność wyników pomiarów określoną w pkt 3 za pomocą swojej maszyny wzorcowej;
2. „laboratorium kandydujące” oznacza laboratorium uczestniczące w procedurze korygowania wyników, które nie jest laboratorium wzorcowym;
3. „opona kalibracyjna” oznacza oponę, która poddawana jest badaniu na potrzeby procedury korygowania wyników;
4. „komplet opon kalibracyjnych” oznacza komplet złożony z co najmniej pięciu opon kalibracyjnych służący do korygowania jednej maszyny;
5. „wartość wyznaczona” oznacza teoretyczną wartość współczynnika oporu toczenia (RRC) dla jednej opony kalibracyjnej, zmierzoną przez teoretyczne laboratorium reprezentatywne dla sieci laboratoriów wzorcowych wykorzystywanej na potrzeby procedury korygowania wyników;
6. „maszyna” oznacza każdy wałek do testowania opon w ramach jednej konkretnej metody pomiaru. Przykładowo dwóch wałków pracujących na tym samym bębnie nie uważa się za jedną maszynę.

2. Przepisy ogólne

2.1. Zasada

Wartość pomiarową (m) współczynnika oporu toczenia uzyskaną w laboratorium wzorcowym (l), ($RRC_{m,l}$), koryguje się tak, aby odpowiadała wartościom wyznaczonym dla sieci laboratoriów wzorcowych.

Wartość pomiarową (m) współczynnika oporu toczenia uzyskaną przez maszynę w laboratorium kandydującym (c) – $RRC_{m,c}$ – koryguje się względem jednego, wybranego przezeń laboratorium wzorcowego należącego do sieci.

2.2. Wymogi dotyczące wyboru opon

Wyboru kompletu co najmniej pięciu opon kalibracyjnych na potrzeby procedury korygowania wyników dokonuje się według następujących kryteriów. Jeden komplet wybiera się wspólnie dla opon C1 i C2, a jeden dla opon C3.

- a) Komplet opon kalibracyjnych wybiera się tak, aby objąć pełen zakres różnych wartości RRC wspólnie dla opon C1 i C2 lub dla opon C3. Różnica pomiędzy najwyższą i najniższą wartością RRC_m w danym komplecie opon przed korygowaniem wyników i po jego dokonaniu musi wynosić przynajmniej:
 - (i) 3 kg/t dla opon klasy C1 i C2; oraz
 - (ii) 2 kg/t dla opon klasy C3.
- b) Dla każdej opony kalibracyjnej w zestawie rozrzut wartości RRC_m uzyskanej na podstawie zadeklarowanych wartości RRC w laboratoriach kandydujących lub wzorcowych (RRC_m, c lub RRC_m, l) musi być równomierny.
- c) Wartości indeksu nośności muszą odpowiednio obejmować zakres badanych opon, podobnie jak wartości siły oporu toczenia.

Wtorek, 26 marca 2019 r.

Każdą oponę kalibracyjną sprawdza się przed użyciem i wymienia, kiedy:

- jej stan uniemożliwia jej użycie w dalszych badaniach; lub
- odchylenia $RRC_{m,c}$ lub $RRC_{m,l}$ przekraczają 1,5 % w porównaniu do wcześniejszych pomiarów po korekcie uwzględniającej ewentualny dryft maszyny.

2.3. Metoda pomiaru

Laboratorium wzorcowe wykonuje pomiar każdej opony kalibracyjnej czterokrotnie i zachowuje trzy ostatnie wyniki do dalszej analizy zgodnie z pkt 4 załącznika 6 do regulaminu EKG ONZ nr 117 wraz z jego późniejszymi zmianami i z zastosowaniem warunków określonych w pkt 3 załącznika 6 do tego regulaminu.

Laboratorium kandydujące wykonuje pomiar każdej opony kalibracyjnej $(n + 1)$ -krotnie, gdzie wartość n określona jest w pkt 5, i zachowuje n ostatnich wyników do dalszej analizy zgodnie z pkt 4 załącznika 6 do regulaminu EKG ONZ nr 117 wraz z jego późniejszymi zmianami i z zastosowaniem warunków określonych w pkt 3 załącznika 6 do tego regulaminu.

Przy każdym pomiarze opony kalibracyjnej zdejmuje się z maszyny zespół opona/koło i ponownie przeprowadza się całą procedurę badania określoną w pkt 4 załącznika 6 do regulaminu EKG ONZ nr 117 wraz z jego późniejszymi zmianami.

Laboratorium kandydujące lub wzorcowe oblicza:

- wartość pomiarową każdego pomiaru dla każdej opony kalibracyjnej w sposób określony w pkt 6.2 i 6.3 załącznika 6 do regulaminu EKG ONZ nr 117 wraz z jego późniejszymi zmianami (tzn. skorygowaną dla temperatury 25 °C i średnicy bębna wynoszącej 2 m);
- średnią z trzech (w przypadku laboratoriów wzorcowych) lub n (w przypadku laboratoriów kandydujących) ostatnich wartości pomiarowych dla każdej opony kalibracyjnej; oraz
- odchylenie standardowe (σ_m) według następującego wzoru:

$$\sigma_m = \sqrt{\frac{1}{p} \cdot \sum_{i=1}^p \sigma_{m,i}^2}$$

$$\sigma_{m,i} = \sqrt{\frac{1}{n-1} \cdot \sum_{j=2}^{n+1} \left(Cr_{i,j} - \frac{1}{n} \cdot \sum_{j=2}^{n+1} Cr_{i,j} \right)^2}$$

gdzie:

i to numer kolejny opony kalibracyjnej z zakresu od 1 do p ;

j to numer kolejny n ostatnich powtórzeń każdego pomiaru dla danej opony kalibracyjnej z zakresu od 2 do $n+1$

$n+1$ to liczba powtórzeń pomiaru opony (dla laboratoriów wzorcowych $n+1=4$, a dla laboratoriów kandydujących $n+1 \geq 4$);

p to liczba opon kalibracyjnych ($n \geq 5$).

2.4. Formaty danych wykorzystywane w obliczeniach i prezentacji wyników

- Zmierzone wartości RRC, z uwzględnieniem korekty na średnicę bębna i temperaturę, zaokrągla się do dwóch miejsc po przecinku.
- Następnie obliczenia wykonuje się na wszystkich cyfrach: bez dalszego zaokrąglania, z wyjątkiem końcowych równań korygujących.

Wtorek, 26 marca 2019 r.

- Wszystkie wartości odchylenia standardowego podaje się z dokładnością do trzech miejsc po przecinku.
- Wszystkie wartości RRC podaje się z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku.
- Wszystkie wartości współczynników korekcyjnych (A_{1l} , B_{1l} , A_{2c} i B_{2c}) zaokrągla się i podaje z dokładnością do czterech miejsc po przecinku.

3. Wymagania dotyczące laboratoriów wzorcowych i ustalanie wartości wyznaczonych

Wartości wyznaczone dla każdej opony kalibracyjnej ustalane są przez sieć laboratoriów wzorcowych. Co dwa lata sieć dokonuje oceny stabilności i aktualności wartości wyznaczonych.

Każde należące do sieci laboratorium wzorcowe musi odpowiadać specyfikacjom określonym w załączniku 6 do regulaminu EKG ONZ nr 117 wraz z jego późniejszymi zmianami, a wartość odchylenia standardowego (σ_m) nie może dla niego przekraczać:

- a) 0,05 kg/t dla opon klasy C1 i C2; oraz
- b) 0,05 kg/t dla opon klasy C3.

Odpowiadające specyfikacjom określonym w pkt 2.2 komplety opon kalibracyjnych poddaje się pomiarom zgodnie z pkt 2.3 w każdym laboratorium wzorcowym należącym do sieci.

Dla każdej opony kalibracyjnej wartość wyznaczona stanowi średnią wartości pomiarowych uzyskanych dla danej opony w laboratoriach wzorcowych należących do sieci.

4. Procedura korygowania wyników uzyskiwanych przez laboratorium wzorcowe do wartości wyznaczonych

Każde laboratorium wzorcowe (l) koryguje uzyskiwane wyniki do wartości wyznaczonych dla każdego nowego zbioru uzyskanych wyników oraz do wartości wyznaczonych po każdej istotnej modyfikacji maszyny lub każdym dryfcie pochodzących z niej danych dotyczących monitorowania opon kontrolnych.

Do korekty wszystkich poszczególnych danych wykorzystuje się metodę regresji liniowej. Wartości współczynników regresji, A_{1l} i B_{1l} oblicza się następująco:

$$RRC = A_{1l} * RRC_{m,l} + B_{1l}$$

gdzie:

RRC jest wartością wyznaczoną współczynnika oporu toczenia;

$RRC_{m,l}$ jest indywidualną wartością współczynnika oporu toczenia zmierzoną przez laboratorium wzorcowe „l”, z uwzględnieniem korekty o temperaturę i średnicę bębna.

5. Wymagania dotyczące laboratoriów kandydujących

Laboratoria kandydujące powtarzają procedurę korygowania uzyskiwanych wyników przynajmniej raz na dwa lata dla każdej maszyny oraz po każdej istotnej modyfikacji maszyny lub każdym dryfcie pochodzących z niej danych dotyczących monitorowania opon kontrolnych.

Odpowiadający specyfikacjom określonym w pkt 2.2 wspólny komplet pięciu różnych opon poddaje się pomiarom zgodnie z pkt 2.3 najpierw w laboratorium kandydującym, a następnie w jednym laboratorium wzorcowym. Na wniosek laboratorium kandydującego badaniom można poddać więcej niż pięć opon kalibracyjnych.

Laboratorium kandydujące dostarcza komplet opon kalibracyjnych do wybranego laboratorium wzorcowego.

Laboratorium kandydujące (c) musi odpowiadać specyfikacjom określonym w załączniku 6 do regulaminu EKG ONZ nr 117 wraz z jego późniejszymi zmianami, a wartość odchylenia standardowego (a_m) nie powinna dla niego przekraczać:

- a) 0,075 kg/t dla opon klasy C1 i C2; oraz

Wtorek, 26 marca 2019 r.

b) 0,06 kg/t dla opon klasy C3.

W przypadku gdy dla danego laboratorium kandydującego wartość odchylenia standardowego (σ_m) na podstawie czterech pomiarów, z których trzy ostatnie wykorzystuje się do obliczeń, przekracza podane wyżej wartości, liczba $n+1$ powtórzeń pomiaru zwiększa się następująco dla całej partii:

$n+1 = 1 + (\sigma_m / \gamma)^2$, po zaokrągleniu w górę do najbliższej liczby całkowitej,

gdzie:

$\gamma = 0,043$ kg/t dla opon klasy C1 i C2,

$\gamma = 0,035$ kg/t dla opon klasy C3.

6. Procedura korygowania wyników uzyskiwanych przez laboratorium kandydujące

Jedno należące do sieci laboratorium wzorcowe (i) oblicza funkcję regresji liniowej dla wszystkich poszczególnych danych laboratorium kandydującego (c). Wartości współczynników regresji, $A2_c$ i $B2_c$ oblicza się następująco:

$$RRC_{m,i} = A2_c \times RRC_{m,c} + B2_c$$

gdzie:

$RRC_{m,i}$ jest indywidualną wartością współczynnika oporu toczenia zmierzoną przez laboratorium wzorcowe (i) (z uwzględnieniem korekty na temperaturę i średnicę bębna),

$RRC_{m,c}$ jest indywidualną wartością współczynnika oporu toczenia zmierzoną przez laboratorium kandydujące (c) (z uwzględnieniem korekty na temperaturę i średnicę bębna).

Jeśli współczynnik determinacji R^2 jest niższy niż 0,97, nie koryguje się wyników uzyskiwanych przez laboratorium kandydujące.

Skorygowaną wartość współczynnika RRC dla opon badanych w laboratorium kandydującym oblicza się następująco:

$$RRC = (A1_i \times A2_c) \times RRC_{m,c} + (A1_i \times B2_c + B1_i)$$

Wtorek, 26 marca 2019 r.

ZAŁĄCZNIK VII

Procedura weryfikacji

Zgodność z niniejszym rozporządzeniem zadeklarowanych klas efektywności paliwowej, przyczepności na mokrej nawierzchni oraz zewnętrznego hałasu toczenia, jak również zadeklarowanych wartości i wszelkich dodatkowych informacji o parametrach właściwości użytkowych znajdujące się na etykiecie sprawdza się, w przypadku każdego typu opon lub każdej grupy opon ustalonej przez dostawcę, zgodnie z następującą procedurą:

a) najpierw bada się pojedynczą oponę lub komplet opon:

1. jeśli wartości pomiarowe są zgodne z zadeklarowanymi klasami lub zadeklarowaną wartością zewnętrznego hałasu toczenia z tolerancją określoną w tabeli 1, wynik badania uważa się za pozytywny;
2. jeżeli wartości pomiarowe nie są zgodne z zadeklarowanymi klasami lub zadeklarowaną wartością zewnętrznego hałasu toczenia w zakresie określonym w tabeli 1, badaniu poddaje się kolejne trzy opony lub komplety opon. Do oceny zgodności z zadeklarowanymi informacjami w zakresie określonym w tabeli 1 przyjmuje się średnią wartość pomiarową, wynikającą z badań wykonanych na takich trzech oponach lub kompletach opon;

b) w przypadku gdy podane na etykiecie klasy lub wartości pochodzą z wyników badań homologacyjnych uzyskanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 lub regulaminem EKG ONZ nr 117 wraz z jego późniejszymi zmianami, państwa członkowskie mogą wykorzystać dane pomiarowe uzyskane na podstawie badań zgodności produkcji danych opon.

W ocenie danych pomiarowych uzyskanych na podstawie badań zgodności produkcji należy uwzględnić tolerancje określone w tabeli 1.

Tabela 1

Mierzony parametr	Dopuszczalne odchylenia na potrzeby weryfikacji
Współczynnik oporu toczenia (efektywność paliwowa)	Skorygowana wartość pomiarowa nie może przekraczać górnej wartości granicznej (maksymalnej wartości RRC) dla zadeklarowanej klasy o więcej niż 0,3 kg/1 000kg.
Zewnętrzny hałas toczenia	Wartość pomiarowa nie może przekraczać zadeklarowanej wartości N o więcej niż 1 dB(A).
Przyczepność na mokrej nawierzchni	Wartość pomiarowa G(T) nie może być niższa od dolnej wartości granicznej (minimalnej wartości G) dla zadeklarowanej klasy.
Przyczepność na ośnieżonej nawierzchni	Wartość pomiarowa nie może być niższa od dolnej wartości granicznej wskaźnika przyczepności na ośnieżonej nawierzchni.
Przyczepność na oblodzonej nawierzchni	Wartość pomiarowa nie może być niższa od dolnej wartości granicznej wskaźnika przyczepności na oblodzonej nawierzchni.

Wtorek, 26 marca 2019 r.

ZAŁĄCZNIK VIII

Tabela korelacji

Rozporządzenie (WE) nr 1222/2009	Niniejsze rozporządzenie
Art. 1 ust. 1	Art. 1 ust. 1
Art. 1 ust. 2	Art. 1 ust. 2
Art. 2 ust. 1	Art. 2 ust. 1
Art. 2 ust. 2	Art. 2 ust. 2
Art. 3 ust. 1	Art. 3 ust. 1
Art. 3 ust. 2	Art. 3 ust. 2
—	Art. 3 ust. 3
Art. 3 ust. 3	Art. 3 ust. 4
Art. 3 ust. 4	Art. 3 ust. 5
—	Art. 3 ust. 6
Art. 3 ust. 5	Art. 3 ust. 7
—	Art. 3 ust. 8
—	Art. 3 ust. 9
Art. 3 ust. 6	Art. 3 ust. 10
Art. 3 ust. 7	Art. 3 ust. 11
Art. 3 ust. 8	Art. 3 ust. 12
Art. 3 ust. 9	Art. 3 ust. 13
Art. 3 ust. 10	Art. 3 ust. 14
Art. 3 ust. 11	Art. 3 ust. 15
—	Art. 3 ust. 16
Art. 3 ust. 12	Art. 3 ust. 17
Art. 3 ust. 13	Art. 3 ust. 18
—	Art. 3 ust. 19
Art. 4	Art. 4

Wtorek, 26 marca 2019 r.

Rozporządzenie (WE) nr 1222/2009	Niniejsze rozporządzenie
Art. 4 ust. 1	Art. 4 ust. 1
Art. 4 ust. 1 lit. a)	Art. 4 ust. 1 lit. b)
Art. 4 ust. 1 lit. b)	Art. 4 ust. 1 lit. b)
Art. 4 ust. 2	—
—	Art. 4 ust. 2
—	Art. 4 ust. 3
Art. 4 ust. 3	Art. 4 ust. 4
Art. 4 ust. 4	Art. 4 ust. 6
—	Art. 4 ust. 5
—	Art. 4 ust. 6
—	Art. 4 ust. 7
—	Art. 4 ust. 8
—	Art. 4 ust. 9
—	Art. 5
Art. 5	Art. 6
Art. 5 ust. 1	Art. 6 ust. 1
Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 6 ust. 1 lit. a)
Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 6 ust. 1 lit. b)
—	Art. 6 ust. 2
—	Art. 6 ust. 3
Art. 5 ust. 2	Art. 6 ust. 4
Art. 5 ust. 3	—
—	Art. 6 ust. 5
—	Art. 6 ust. 6
—	Art. 6 ust. 7
Art. 6	Art. 7
Art. 7	Art. 8

Wtorek, 26 marca 2019 r.

Rozporządzenie (WE) nr 1222/2009	Niniejsze rozporządzenie
Art. 8	Art. 9
Art. 9 ust. 1	Art. 10 ust. 1
Art. 9 ust. 2	—
Art. 10	Art. 10 ust. 2
Art. 11	Art. 12
—	Art. 12 lit. a)
—	Art. 12 lit. b)
—	Art. 12 lit. c)
Art. 11 lit. a)	—
Art. 11 lit. b)	—
Art. 11 lit. c)	Art. 12 lit. d)
Art. 12	Art. 11
—	Art. 11 ust. 1
—	Art. 11 ust. 2
—	Art. 11 ust. 3
—	Art. 13
Art. 13	—
Art. 14	—
—	Art. 14
Art. 15	—
—	Art. 15
—	Art. 16
Art. 16	Art. 17