I

(Akty ustawodawcze)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/740

z dnia 25 maja 2020 r.

w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych parametrów, zmieniające rozporządzenie (UE) 2017/1369 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1222/2009

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,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([1]),

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ([2]),

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 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1222/2009 ([3]) i wskazała na potrzebę zaktualizowania jego przepisów, aby poprawić jego skuteczność.

(3) Należy zastąpić rozporządzenie (WE) nr 1222/2009, aby doprecyzować i zaktualizować niektóre jego przepisy, uwzględniając postęp technologiczny dotyczący opon.

(4) Sektor transportu odpowiada za jedną trzecią zużycia energii w Unii. Transport drogowy odpowiadał za około 22 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych w Unii w 2015 r. Opony, głównie ze względu na ich opór toczenia, odpowiadają za 20–30 % 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 gazów cieplarnianych oraz do dekarbonizacji sektora transportu.

(5) Aby sprostać wyzwaniu, jakim jest zmniejszenie emisji CO_2 z transportu drogowego, państwa członkowskie powinny stworzyć we współpracy z Komisją zachęty do wspierania innowacji dotyczących bezpiecznych opon C1, opon C2 i opon C3 pozwalających na obniżenie zużycia paliwa.

([1]) Dz.U. C 62 z 15.2.2019, s. 280.

([2]) Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26 marca 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 25 lutego 2020 r. (Dz.U. C 105 z 31.3.2020, s. 1). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 maja 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

([3]) 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) Opony charakteryzuje szereg wzajemnie powiązanych parametrów. Ulepszenie jednego parametru, na przykład oporu toczenia, może mieć negatywny wpływ na pozostałe parametry, takie jak przyczepność na mokrej nawierzchni, natomiast optymalizacja przyczepności na mokrej nawierzchni może negatywnie wpłynąć na zewnętrzny hałas toczenia. Należy zachęcać producentów opon, by optymalizowali wszystkie parametry, wykraczając poza dotychczasowe standardy.

(7) Opony pozwalające na obniżenie zużycia paliwa mogą być opłacalne, ponieważ uzyskiwane dzięki nim oszczędności paliwa z naddatkiem rekompensują wyższą cenę zakupu, która wynika z wyższych kosztów produkcji takich opon.

(8) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 ([4]) określono minimalne wymagania w zakresie oporu toczenia opon. Postęp technologiczny umożliwia zmniejszenie strat energii, które są powodowane oporem toczenia opon, w stopniu znacznie większym, niż przewidują te minimalne wymagania. W celu zmniejszenia oddziaływania transportu drogowego na środowisko właściwe jest zatem zaktualizowanie przepisów dotyczących etykietowania opon, aby zachęcić użytkowników końcowych do zakupu opon pozwalających na większe obniżenie zużycia paliwa poprzez udzielanie użytkownikom końcowym zharmonizowanych informacji na temat parametru oporu toczenia.

(9) 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 opon.

(10) Hałas ruchu drogowego jest bardzo uciążliwy i ma szkodliwy wpływ na zdrowie. W rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 ustanowiono minimalne wymagania w zakresie zewnętrznego hałasu toczenia opon. Postęp technologiczny umożliwia zmniejszenie zewnętrznego hałasu toczenia w stopniu znacznie większym, niż przewidują te minimalne wymagania. W celu zmniejszenia hałas ruchu drogowego właściwe jest zatem zaktualizowanie przepisów dotyczących etykietowania opon, aby zachęcić użytkowników końcowych do zakupu opon charakteryzujących się niższym zewnętrznym hałasem toczenia poprzez udzielanie użytkownikom końcowym zharmonizowanych informacji na temat parametru zewnętrznego hałasu toczenia.

(11) Udzielanie 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 ([5]).

(12) W rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 określono również minimalne wymagania w zakresie przyczepności opon na mokrej nawierzchni. Dzięki postępowi technologicznemu możliwa jest poprawa przyczepności na mokrej nawierzchni w stopniu znacznie większym, niż przewidują te minimalne wymagania, a tym samym – skrócenie drogi hamowania na mokrej nawierzchni. W celu poprawienia bezpieczeństwa ruchu drogowego właściwe jest zatem zaktualizowanie przepisów dotyczących etykietowania opon, aby zachęcić użytkowników końcowych do zakupu opon o lepszej przyczepności na mokrej nawierzchni przez udzielanie użytkownikom końcowym zharmonizowanych informacji na temat parametru przyczepności na mokrej nawierzchni.

(13) Aby zapewnić zgodność z ramami międzynarodowymi, rozporządzenie (WE) nr 661/2009 odsyła do regulaminu nr 117 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) ([6]), który określa odpowiednie metody pomiaru oporu toczenia, zewnętrznego hałasu toczenia oraz przyczepności opon na mokrej nawierzchni i na śniegu.

(14) Na etykiecie opony należy umieścić informacje dotyczące właściwości użytkowych opon, które są specjalnie przeznaczone do stosowania w trudnych warunkach ośnieżenia i oblodzenia. Informacje dotyczące przyczepności na śniegu należy oprzeć na regulaminie nr 117 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ), w jego najbardziej aktualnej wersji mającej zastosowanie do Unii (zwanego dalej „regulaminem EKG ONZ nr 117"), a zawarty w nim piktogram „symbol alpejski" powinien być umieszczony na etykiecie opony, która osiąga minimalne wartości współczynnika przyczepności na śniegu określone w tym regulaminie. Informacje dotyczące przyczepności na lodzie należy oprzeć na normie ISO 19447, gdy zostanie formalnie przyjęta, a piktogram oznaczający przyczepność na lodzie powinien być umieszczony na etykiecie opony, która osiąga minimalne wartości współczynnika przyczepności na lodzie określone w tej normie ISO. Do czasu przyjęcia normy ISO 19447 przyczepność na lodzie powinna być oceniana przy użyciu wiarygodnych, dokładnych i odtwarzalnych metod, które uwzględniają ogólnie uznawany najnowszy stan techniki. Etykieta opony w przypadku opony, która spełnia minimalne normy dotyczące przyczepności na lodzie, powinna zawierać piktogram oznaczający przyczepność na lodzie określony w załączniku I.

([4]) 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).

([5]) 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).

([6]) Regulamin nr 117 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji opon w odniesieniu do emisji hałasu toczenia lub przyczepności na mokrych nawierzchniach, lub oporu toczenia [2016/1350] (Dz.U. L 218 z 12.8.2016, s. 1).

(15) Ścieranie opon podczas używania jest znaczącym źródłem mikrodrobin plastiku, które są szkodliwe dla środowiska i zdrowia ludzi. W związku z tym w komunikacie Komisji „Europejska strategia na rzecz tworzyw sztucznych w gospodarce o obiegu zamkniętym" wspomniano o potrzebie, by niezamierzonym uwalnianiem mikrodrobin plastiku z opon zajęto się m.in. przez działania informacyjne, takie jak etykietowanie, i przez minimalne wymagania dotyczące opon. Ze ścieraniem opon powiązane jest pojęcie przebiegu, a mianowicie liczby kilometrów, które opona przejedzie, zanim będzie musiała zostać zastąpiona z powodu zużycia bieżnika. Oprócz ścierania opony i zużycia bieżnika żywotność opony zależy od szeregu czynników, takich jak odporność opony na zużycie, w tym skład mieszanki, wzór bieżnika i budowa, warunki drogowe, konserwacja, ciśnienie w oponach i styl jazdy.

(16) Obecnie jednak nie jest dostępna odpowiednia metoda badań do pomiaru ścierania i przebiegu opon. W związku z tym Komisja powinna zlecić opracowanie takiej metody badań, z pełnym uwzględnieniem najnowszego stanu techniki oraz norm i regulacji opracowanych lub zaproponowanych na arenie międzynarodowej, a także prac przeprowadzonych przez przemysł.

(17) 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 wymagań dotyczących etykietowania przyniosłoby znaczne oszczędności energii. W niniejszym rozporządzeniu należy przewidzieć włączenie w przyszłości odpowiedniej metody badań do pomiaru właściwości użytkowych opon bieżnikowanych, która obecnie nie jest dostępna.

(18) Ponad 85 % konsumentów w Unii rozpoznaje etykietę energetyczną przewidzianą na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1369 ([7]), która klasyfikuje zużycie energii przez produkty w skali od A do G, jako jasne i przejrzyste narzędzie informacyjne, które okazało się skuteczne w promowaniu wydajniejszych produktów. W miarę możliwości w przypadku etykiety opon należy stosować ten sam wzór przy jednoczesnym uwzględnieniu specyfiki parametrów opony.

(19) Udzielanie porównywalnych informacji na temat parametrów opon w postaci standardowej etykiety opony prawdopodobnie wpłynie na decyzje użytkowników końcowych na rzecz zakupu opon pozwalających na większe obniżenie zużycia paliwa, trwalszych, bezpieczniejszych i cichszych. To z kolei prawdopodobnie zachęci producentów opon do optymalizacji parametrów opon, co utorowałoby drogę produktom, dzięki którym zużycie paliwa i produkcja opon będą w większym stopniu zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju.

(20) Potrzeba obszerniejszych informacji na temat efektywności paliwowej i innych parametrów jest istotna dla wszystkich użytkowników końcowych, w tym nabywców opon przeznaczonych na wymianę, nabywców opon montowanych w nowych pojazdach, a także dla osób zarządzających flotami pojazdów oraz przedsiębiorstw transportowych, którzy w przypadku braku etykietowania i zharmonizowanego systemu badań nie potrafią łatwo porównywać parametrów opon różnych marek. Dlatego też stosowne jest wprowadzenie wymagania, aby wszystkie opony oferowane z pojazdami lub montowane w pojazdach były etykietowane.

(21) Obecnie istnieje wymóg dotyczący etykiet opon w przypadku opon do samochodów osobowych (opony C1), samochodów dostawczych (opony C2), ale nie w przypadku pojazdów ciężkich (opony C3). Opony C3 powodują większe zużycie paliwa i pokonują więcej kilometrów rocznie niż opony C1 lub opony C2 i w związku z tym istnieje znaczny potencjał zmniejszenia zużycia paliwa i emisji gazów cieplarnianych z pojazdów ciężkich. Opony C3 powinny zatem zostać włączone do zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia. Pełne uwzględnienie opon C3 w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia jest również zgodne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 ([8]) przewidującym monitorowanie i sprawozdawczość w odniesieniu do emisji CO_2 z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy oraz z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 ([9]) określającym normy emisji CO_2 dla nowych pojazdów ciężkich.

(22) Wielu użytkowników końcowych podejmuje decyzje dotyczące zakupu opon, nie widząc faktycznej opony, a zatem nie widzą oni przymocowanej do niej etykiety opony. W takich przypadkach użytkownikom końcowym należałoby pokazać etykietę opony, zanim podejmą decyzję o zakupie. Umieszczanie etykiety opony na oponach w punkcie ich sprzedaży, jak również w technicznych materiałach promocyjnych powinno zapewnić, aby dystrybutorzy oraz potencjalni użytkownicy końcowi w momencie i w miejscu podejmowania decyzji o zakupie otrzymywali zharmonizowane informacje na temat istotnych parametrów opony.

([7]) 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).

([8]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO_2 z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy (Dz.U. L 173 z 9.7.2018, s. 1).

([9]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO_2 dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

(23) Niektórzy użytkownicy końcowi podejmują decyzje dotyczące zakupu opon przed przybyciem do punktu sprzedaży lub kupują opony w systemie sprzedaży wysyłkowej lub przez internet. Aby zapewnić również tym użytkownikom końcowym możliwość świadomego wyboru na podstawie, między innymi, zharmonizowanych informacji na temat efektywności paliwowej, przyczepności na mokrej nawierzchni oraz zewnętrznego hałasu toczenia, etykiety opon powinny być umieszczane we wszelkich technicznych materiałach promocyjnych i reklamach wizualnych dla konkretnych typów opon, również w przypadku gdy takie materiały są udostępniane w internecie. W przypadku gdy reklamy wizualne odnoszą się do danej rodziny opon, a nie tylko do konkretnego typu opony, etykieta opony nie musi być pokazywana.

(24) Potencjalnym użytkownikom końcowym należy udzielać informacji wyjaśniających każdy z elementów etykiety opony i jego znaczenie. Informacje te należy zamieszczać we wszystkich technicznych materiałach promocyjnych, na przykład na stronach internetowych dostawców, nie powinno to być jednak wymagane w reklamach wizualnych. Techniczne materiały promocyjne nie powinny być rozumiane jako materiały obejmujące reklamy na tablicach wielkoformatowych, w gazetach, czasopismach lub w przekazach radiowych lub telewizyjnych.

(25) Bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich w zakresie nadzoru rynku lub obowiązków dostawców w zakresie sprawdzania zgodności produktów dostawcy powinni udostępniać elektronicznie w bazie danych o produktach wymagane informacje na temat zgodności produktów. Informacje, które są istotne dla konsumentów i dystrybutorów, powinny być publicznie dostępne w publicznej części bazy danych o produktach. Informacje te powinny być udostępniane jako otwarte dane, tak aby mogły być wykorzystywane przez twórców aplikacji mobilnych oraz narzędzia porównawcze. Należy zapewnić łatwy bezpośredni dostęp do publicznej części bazy danych o produktach za pośrednictwem zorientowanych na użytkownika narzędzi, które są zamieszczane na drukowanej etykiecie opony, takich jak dynamiczny fotokod (kod QR).

(26) Część bazy danych o produktach dotycząca zgodności powinna podlegać rygorystycznym przepisom ochrony danych. Wymagane poszczególne elementy dokumentacji technicznej w części dotyczącej zgodności bazy danych o produktach powinny być udostępniane zarówno organom nadzoru rynku, jak i Komisji. W przypadku gdy informacje techniczne są zbyt wrażliwe, aby włączyć je do kategorii dokumentacji technicznej, organy nadzoru rynku powinny mieć dostęp do tych informacji w razie konieczności zgodnie z obowiązkiem współpracy dostawców lub na zasadzie dobrowolnego zamieszczania przez dostawców dodatkowych części dokumentacji technicznej w bazie danych o produktach.

(27) Sprzedaż opon za pośrednictwem internetowych platform sprzedaży, a nie bezpośrednio od dostawców, rośnie. W związku z tym dostawcy usług hostingowych powinni umożliwiać umieszczanie etykiety opony i karty informacyjnej produktu dostarczonej przez dostawcę w pobliżu podanej ceny. Powinni oni poinformować dystrybutora o obowiązku umieszczenia etykiety opony i karty informacyjnej produktu, ale nie powinni być oni odpowiedzialni za dokładność lub treść tej etykiety opony lub karty informacyjnej produktu. Obowiązki nałożone na dostawców usług hostingowych na mocy niniejszego rozporządzenia powinny pozostać ograniczone do tego, co jest uzasadnione, i nie powinny stanowić ogólnego obowiązku monitorowania informacji, które oni przechowują, ani aktywnego poszukiwania faktów lub okoliczności wskazujących na działania, które nie są zgodne z wymaganiami niniejszego rozporządzenia. Jednakże art. 14 ust. 1 dyrektywy 2000/31/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([10]) wymaga od dostawców usług hostingowych, którzy chcą skorzystać z przewidzianego w tym przepisie zwolnienia od odpowiedzialności, aby podejmowali oni niezwłoczne działania w celu usunięcia lub uniemożliwienia dostępu do informacji, które przechowują na żądanie usługobiorców, w przypadku gdy takie informacje nie spełniają wymagań niniejszego rozporządzenia, takich jak wymagania odnoszące się do brakujących, niekompletnych lub nieprawidłowych etykiet opony lub kart informacyjnych produktu. Powinni oni dokonać tego niezwłocznie po faktycznym zapoznaniu się z takimi informacjami lub, w przypadku roszczeń odszkodowawczych, niezwłocznie po powzięciu wiadomości o takich informacjach, na przykład dzięki konkretnym informacjom udzielonym przez organ nadzoru rynku. Dostawcy prowadzący bezpośrednią sprzedaż użytkownikom końcowym za pośrednictwem ich własnej strony internetowej podlegają tym samym obowiązkom w zakresie sprzedaży na odległość jak dystrybutorzy.

(28) Opór toczenia, przyczepność na mokrej nawierzchni, zewnętrzny hałas toczenia i pozostałe parametry powinny być mierzone według wiarygodnych, dokładnych i odtwarzalnych metod, uwzględniających ogólnie uznane metody pomiarowe i obliczeniowe zgodne z najnowszym stanem techniki. Metody takie powinny w jak największym stopniu odzwierciedlać standardowe zachowanie konsumenta i być solidne, aby uniemożliwiać zarówno zamierzone, jak i niezamierzone obchodzenie wymagań. Etykiety opon powinny odzwierciedlać porównywalne właściwości użytkowe opon podczas rzeczywistego użytkowania w ramach ograniczeń wynikających z zapotrzebowania na wiarygodne, dokładne i odtwarzalne badania laboratoryjne, tak aby umożliwić użytkownikom końcowym porównanie poszczególnych opon oraz ograniczyć koszty badań ponoszone przez producentów.

([10]) Dyrektywa 2000/31/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 czerwca 2000 r. w sprawie niektórych aspektów prawnych usług społeczeństwa informacyjnego, w szczególności handlu elektronicznego w ramach rynku wewnętrznego (dyrektywa o handlu elektronicznym) (Dz.U. L 178 z 17.7.2000, s. 1).

(29) W przypadku gdy organy krajowe zdefiniowane w art. 3 pkt 37 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 ([11]) mają wystarczający powód, aby sądzić, że dostawca nie zapewnił dokładności etykiety opony, powinny one w celu zapewnienia dodatkowej pewności konsumentom sprawdzić, czy klasy oporu toczenia, przyczepności opon na mokrej nawierzchni oraz zewnętrznego hałasu toczenia umieszczone na etykiecie opony, a także piktogramy dotyczące innych parametrów odpowiadają dostarczonej przez dostawcę na podstawie wyników badań i obliczeń dokumentacji. Sprawdzenia takiego można dokonać podczas procesu homologacji typu i niekoniecznie wymaga ono fizycznego badania opony.

(30) Przestrzeganie przepisów dotyczących etykietowania opon przez dostawców, hurtowników, sprzedawców i innych dystrybutorów jest kluczowe dla zapewnienia równych warunków działania w Unii. Państwa członkowskie powinny zatem monitorować ich przestrzeganie w drodze regularnych kontroli *ex post* i nadzoru rynku, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 ([12]).

(31) Aby ułatwić monitorowanie przestrzegania przepisów, dostarczyć użytkownikom końcowym użyteczne narzędzie i umożliwić dystrybutorom alternatywne sposoby otrzymywania kart informacyjnych produktu, należy włączyć opony do bazy danych o produktach ustanowionej rozporządzeniem (UE) 2017/1369. Należy zatem odpowiednio zmienić to rozporządzenie.

(32) Aby użytkownicy końcowi mieli zaufanie do etykiety opony, nie należy dopuszczać innych etykiet naśladujących etykietę opony. Z tego samego powodu nie należy również dopuszczać innych etykiet, znaków, symboli lub napisów, które mogą wprowadzać użytkowników końcowych w błąd lub ich dezorientować w odniesieniu do parametrów, których dotyczy etykieta opony.

(33) Sankcje za naruszenie niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

(34) Aby promować efektywność energetyczną, sprzyjać łagodzeniu zmiany klimatu, bezpieczeństwu ruchu drogowego i ochronie środowiska, państwa członkowskie powinny mieć możliwość tworzenia zachęt do stosowania energooszczędnych i bezpiecznych opon. Państwa członkowskie mogą swobodnie decydować o charakterze takich zachęt. Takie zachęty powinny być zgodne z unijnymi zasadami pomocy państwa i nie powinny stanowić nieuzasadnionych barier na rynku. Niniejsze rozporządzenie nie przesądza o wyniku postępowań w sprawie pomocy państwa, które mogą zostać wszczęte w sprawie takich zachęt zgodnie z art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

(35) W celu zmiany treści i wzoru etykiety opony, wprowadzenia wymagań w odniesieniu do opon bieżnikowanych, ścierania i przebiegu opon oraz dostosowania załączników do postępu technologicznego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE. 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 z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa ([13]). W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

(36) Gdy dostępne będą rzetelne, dokładne i odtwarzalne metody badania i pomiaru ścierania i przebiegu opon, Komisja powinna ocenić wykonalność dodania na etykiecie opony informacji o ścieraniu i przebiegu opony. Przedstawiając wniosek dotyczący aktu delegowanego w celu dodania ścierania i przebiegu opony na etykiecie opony, Komisja powinna wziąć pod uwagę tę ocenę oraz ściśle współpracować z przemysłem, odpowiednimi organizacjami normalizacyjnymi, takimi jak Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN), Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) lub Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna (ISO), oraz przedstawicielami innych stron zainteresowanych opracowaniem odpowiednich metod badania. Informacje o ścieraniu i przebiegu opon powinny być dla użytkowników końcowych jednoznaczne i nie powinny negatywnie wpływać na wyraźną czytelność i skuteczność etykiety opony jako całości. Takie informacje umożliwiłyby też użytkownikom końcowym świadomy wybór w odniesieniu do opon, ich żywotności i niezamierzonego uwalniania mikrodrobin plastiku. Sprzyjałoby to ochronie środowiska, a jednocześnie pozwoliłoby użytkownikom końcowym oszacować koszty eksploatacji opon w dłuższej perspektywie.

([11]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

([12]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów oraz zmieniające dyrektywę 2004/42/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 765/2008 i (UE) nr 305/2011 (Dz.U. L 169 z 25.6.2019, s. 1).

([13]) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

(37) Nie należy wymagać, aby na oponach już wprowadzonych do obrotu przed dniem rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia umieszczana była nowa etykieta opony.

(38) Rozmiary etykiety opony powinny pozostać takie same jak rozmiary określone w rozporządzeniu (WE) nr 1222/2009. Na etykiecie opony należy umieścić szczegółowe informacje dotyczące przyczepności opony na śniegu i na lodzie oraz kod QR.

(39) Komisja powinna przeprowadzić ocenę niniejszego rozporządzenia. Zgodnie z pkt 22 Porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa ocena ta powinna opierać się na skuteczności, efektywności, odpowiedniości, spójności i wartości dodanej oraz powinna służyć jako podstawa oceny skutków wariantów dalszego działania.

(40) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, mianowicie zwiększenie bezpieczeństwa, ochrony zdrowia oraz efektywności ekonomicznej i środowiskowej transportu drogowego przez udzielanie użytkownikom końcowym informacji umożliwiających im wybór opon pozwalających na większe obniżenie zużycia paliwa, trwalszych, bezpieczniejszych i cichszych, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, gdyż wymaga zharmonizowanych informacji dla użytkowników końcowych, natomiast ze względu na potrzebę zharmonizowanych ram regulacyjnych i równych warunków działania dla producentów możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Rozporządzenie pozostaje odpowiednim instrumentem prawnym, ponieważ wprowadza jasne i szczegółowe przepisy, które nie mogą być rozbieżnie transponowane przez państwa członkowskie, i tym samym zapewnia 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 art. 5 TUE niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

(41) Należy zatem uchylić rozporządzenie (WE) nr 1222/2009 ze skutkiem od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel i przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy udzielania zharmonizowanych informacji na temat parametrów opon za pomocą etykietowania, aby umożliwić użytkownikom końcowym dokonanie świadomego wyboru przy zakupie opon, mając na celu zwiększenie bezpieczeństwa, ochrony zdrowia oraz efektywności ekonomicznej i środowiskowej transportu drogowego poprzez promowanie trwałych, bezpiecznych i charakteryzujących się niskim poziomem hałasu opon pozwalających na obniżenie zużycia paliwa.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do wprowadzanych do obrotu opon C1, opon C2 i opon C3.

Wymagania dotyczące opon bieżnikowanych stosuje się z chwilą, gdy będzie dostępna zgodnie z art. 13 odpowiednia metoda badań do pomiaru właściwości użytkowych takich opon.

2. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do:

a) opon terenowych do zastosowań profesjonalnych;

b) opon zaprojektowanych do zamontowania jedynie 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 wyposażonych w dodatkowe elementy w celu poprawy właściwości trakcyjnych, np. opon kolcowanych;

g) opon zaprojektowanych do zamontowania jedynie w pojazdach przeznaczonych wyłącznie do wyścigów;

h) opon używanych, z wyjątkiem opon importowanych z państwa trzeciego.

Artykuł 3

Definicje

Na potrzeby niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1) „opony C1", „opony C2" i „opony C3" oznaczają opony należące do odpowiednich klas określonych w art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 661/2009;

2) „opona bieżnikowana" oznacza oponę używaną, która została odnowiona 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) „opona terenowa do zastosowań profesjonalnych" oznacza oponę do zastosowań specjalnych używaną przede wszystkim w trudnych warunkach terenowych;

5) „etykieta opony" oznacza diagram graficzny w formie drukowanej lub elektronicznej, w tym w formie naklejki, który zawiera symbole mające na celu poinformowanie użytkowników końcowych o właściwościach użytkowych opony lub partii opon pod względem parametrów określonych w załączniku I;

6) „punkt sprzedaży" oznacza miejsce, w którym opony są wystawiane lub magazynowane i są oferowane do sprzedaży, w tym salony samochodowe, w których opony niezamontowane w pojazdach są oferowane do sprzedaży użytkownikom końcowym;

7) „techniczne materiały promocyjne" oznaczają dokumentację, w formie drukowanej lub elektronicznej, która jest sporządzana przez dostawcę w celu uzupełnienia materiałów reklamowych o informacje określone w załączniku IV;

8) „karta informacyjna produktu" oznacza standardowy dokument, w formie drukowanej lub elektronicznej, zawierający informacje określone w załączniku III;

9) „dokumentacja techniczna" oznacza dokumentację wystarczającą do umożliwienia organom nadzoru rynku oceny dokładności etykiety opony i karty informacyjnej produktu, w tym informacji określonych w załączniku VII pkt 2;

10) „baza danych o produktach" oznacza bazę danych o produktach ustanowioną na mocy art. 12 rozporządzenia (UE) 2017/1369;

11) „sprzedaż na odległość" oznacza ofertę sprzedaży, najem lub oferowanie w sprzedaży ratalnej przez zamówienie pocztowe, w katalogu, przez internet, przy użyciu telemarketingu lub innej metody, która powoduje, że nie można oczekiwać, by potencjalny użytkownik końcowy zobaczył oponę na wystawie;

12) „producent" oznacza producenta zdefiniowanego w art. 3 pkt 8 rozporządzenia (UE) 2019/1020;

13) „importer" oznacza importera zdefiniowanego w art. 3 pkt 9 rozporządzenia (UE) 2019/1020;

14) „upoważniony przedstawiciel" oznacza osobę fizyczną lub prawną mającą miejsce zamieszkania lub siedzibę w Unii, która otrzymała od producenta pisemne upoważnienie do występowania w imieniu producenta w zakresie określonych zadań w odniesieniu do obowiązków producenta wynikających z niniejszego rozporządzenia;

15) „dostawca" oznacza producenta z siedzibą w Unii, upoważnionego przedstawiciela producenta, który nie ma siedziby w Unii, lub importera, który wprowadza produkt do obrotu w Unii;

16) „dystrybutor" oznacza inną niż dostawca osobę fizyczną lub prawną w łańcuchu dostaw, która udostępnia produkt na rynku;

17) „udostępnianie na rynku" oznacza udostępnianie na rynku zdefiniowane w art. 3 pkt 1 rozporządzenia (UE) 2019/1020;

18) „wprowadzenie do obrotu" oznacza wprowadzenie do obrotu zdefiniowane w art. 3 pkt 2 rozporządzenia (UE) 2019/1020;

19) „użytkownik końcowy" oznacza konsumenta, osobę zarządzającą flotą pojazdów lub przedsiębiorstwo transportu drogowego, którzy nabywają lub zamierzają nabyć oponę;

20) „parametr" oznacza właściwość opony, mającą znaczny wpływ na środowisko, bezpieczeństwo ruchu drogowego lub zdrowie w trakcie użytkowania takiej opony, taką jak ścieranie opony, jej przebieg, opór toczenia, przyczepność na mokrej nawierzchni, zewnętrzny hałas toczenia, przyczepność na śniegu lub przyczepność na lodzie;

21) „typ opony" oznacza wersję opony, której właściwości techniczne umieszczone na etykiecie opony, karta informacyjna produktu i identyfikator typu opony są takie same dla wszystkich egzemplarzy tej wersji;

22) „tolerancja weryfikacji" oznacza maksymalne dopuszczalne odchylenie wyników pomiarów i obliczeń w badaniach weryfikacyjnych, przeprowadzanych przez organy nadzoru rynku lub w ich imieniu, w stosunku do wartości deklarowanych lub publikowanych parametrów, odzwierciedlające odchylenie wynikające ze zmienności między poszczególnymi laboratoriami;

23) „identyfikator typu opony" oznacza kod, zwykle alfanumeryczny, który odróżnia konkretny typ opony od innych typów opony, które mają taką samą nazwą lub taki sam znak towarowy dostawcy;

24) „równoważny typ opony" oznacza typ opony, który został wprowadzony do obrotu przez tego samego dostawcę jako inny typ opony z innym identyfikatorem typu opony i który ma te same właściwości techniczne istotne w kontekście etykiety opony i tę samą kartę informacyjną produktu.

Artykuł 4

Obowiązki dostawców opon

1. Dostawcy zapewniają, aby do opon C1, opon C2 i opon C3 wprowadzanych do obrotu dołączano bezpłatnie:

a) w przypadku każdej pojedynczej opony – etykietę opony, w formie naklejki, która jest zgodna z wymaganiami określonymi w załączniku II, zawierającą informacje i klasę dla każdego z parametrów określonych w załączniku I, oraz kartę informacyjną produktu; lub

b) w przypadku każdej partii składającej się z jednej lub większej liczby identycznych opon – wydrukowaną etykietę opony, która jest zgodna z wymaganiami określonymi w załączniku II, zawierającą informacje i klasę dla każdego z parametrów określonych w załączniku I, oraz kartę informacyjną produktu.

2. W przypadku opon sprzedawanych lub oferowanych w sprzedaży na odległość, dostawcy zapewniają umieszczenie etykiety opony w pobliżu podanej ceny i dostęp do karty informacyjnej produktu, w tym, na żądanie użytkownika końcowego, w formie drukowanej. Etykieta opony musi mieć takie rozmiary, by była dobrze widoczna i czytelna oraz proporcjonalna do rozmiaru określonego w załączniku II pkt 2.1.

W przypadku opon sprzedawanych lub oferowanych w sprzedaży przez internet dostawcy mogą udostępniać etykietę opony dla konkretnego typu opony za pomocą wyświetlania rozwijanego.

3. Dostawcy zapewniają, aby we wszelkich reklamach wizualnych dotyczących konkretnego typu opony pokazywana była etykieta opony. Jeżeli reklama wizualna podaje cenę tego typu opony, etykieta opony musi być umieszczona w pobliżu podanej ceny.

W przypadku reklam wizualnych w internecie dostawcy mogą udostępniać etykietę opony za pomocą wyświetlania rozwijanego.

4. Dostawcy zapewniają, aby we wszelkich technicznych materiałach promocyjnych dotyczących konkretnego typu opony umieszczona była etykieta opony tego typu opony i aby materiały te zawierały informacje określone w załączniku IV.

5. Dostawcy dostarczają odpowiedniemu organowi krajowemu zdefiniowanemu w art. 3 pkt 37 rozporządzenia (UE) 2018/858 wartości stosowane do określenia powiązanych klas i wszelkie dodatkowe informacje na temat właściwości użytkowych, które dostawca podaje na etykiecie opony dla typów opon zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia, a także etykietę opony, która jest zgodna z wymaganiami określonymi w załączniku II do niniejszego rozporządzenia. Informacje te przekazuje się odpowiedniemu organowi krajowemu na podstawie art. 5 ust. 1 i 2 niniejszego rozporządzenia przed wprowadzeniem przedmiotowych typów opon do obrotu, tak aby organ mógł zweryfikować dokładność etykiety opony.

6. Dostawcy zapewniają dokładność dostarczanych przez siebie etykiet opony i kart informacyjnych produktu.

7. Dostawcy mogą udostępniać dokumentację techniczną organom państw członkowskich innym niż organy wskazane w ust. 5 lub odpowiednim akredytowanym organom krajowym na ich żądanie.

8. Dostawcy współpracują z organami nadzoru rynku i podejmują niezwłoczne działania w celu usunięcia każdego przypadku niezgodności z niniejszym rozporządzeniem, za który ponoszą odpowiedzialność, z własnej inicjatywy lub na żądanie organów nadzoru rynku.

9. Dostawcy nie dostarczają ani nie umieszczają innych etykiet, znaków, symboli ani napisów, które są niezgodne z niniejszym rozporządzeniem, jeżeli takie działanie mogłoby wprowadzić w błąd lub zdezorientować użytkowników końcowych w odniesieniu do parametrów określonych w załączniku I.

10. Dostawcy nie dostarczają ani nie umieszczają etykiet, które naśladują etykietę opony przewidzianą w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 5

Obowiązki dostawców opon w odniesieniu do bazy danych o produktach

1. Od dnia 1 maja 2021 r. dostawcy wprowadzają do bazy danych o produktach informacje określone w załączniku VII, zanim opona wyprodukowana po tej dacie zostanie wprowadzona do obrotu.

2. W przypadku opon wyprodukowanych między dniem 25 czerwca 2020 r. a dniem 30 kwietnia 2021 r. dostawca wprowadzi do bazy danych o produktach informacje określone w załączniku VII najpóźniej do dnia 30 listopada 2021 r.

3. W przypadku opon wprowadzonych do obrotu przed dniem 25 czerwca 2020 r. dostawca może wprowadzić do bazy danych o produktach informacje określone w załączniku VII.

4. 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 roboczych od otrzymania wniosku od organu nadzoru rynku.

5. W przypadku gdy organy udzielające homologacji typu lub organy nadzoru rynku potrzebują do wykonywania swoich zadań wynikających z niniejszego rozporządzenia informacji innych niż informacje określone w załączniku VII, dostawca udziela im takich informacji na żądanie.

6. Oponę, w odniesieniu do której dokonano zmian mających znaczenie dla etykiety opony lub karty informacyjnej produktu, uważa się za nowy typ opony. Dostawca wskazuje w bazie danych o produktach, od kiedy zaprzestał wprowadzania do obrotu egzemplarzy danego typu opony.

7. Po wprowadzeniu do obrotu ostatniego egzemplarza danego typu opony dostawca przechowuje przez 5 lat informacje dotyczące tego typu opony w części bazy danych o produktach dotyczącej zgodności.

Artykuł 6

Obowiązki dystrybutorów opon

1. Dystrybutorzy zapewniają, aby:

a) w punkcie sprzedaży opony były opatrzone w wyraźnie widocznym miejscu dostarczoną przez dostawcę zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) etykietą opony, w formie naklejki, która jest zgodna z wymaganiami określonymi w załączniku II i w całości czytelna, oraz aby dostępna była karta informacyjna produktu, w tym, na żądanie, w formie drukowanej; lub

b) wydrukowana etykieta opony, która jest zgodna z wymaganiami określonymi w załączniku II, była przed sprzedażą opony, która stanowi część partii składającej się z jednej lub większej liczby identycznych opon, pokazywana użytkownikowi końcowemu i umieszczana wyraźnie w pobliżu opony w punkcie sprzedaży oraz aby dostępna była karta informacyjna produktu.

2. Dystrybutorzy zapewniają, aby we wszelkich reklamach wizualnych dotyczących konkretnego typu opony pokazywana była etykieta opony. Jeżeli reklama wizualna podaje cenę tego typu opony, etykieta opony musi być umieszczona w pobliżu podanej ceny.

W internetowych reklamach wizualnych dotyczących konkretnego typu opony dystrybutorzy mogą udostępniać etykietę opony za pomocą wyświetlania rozwijanego.

3. Dystrybutorzy zapewniają, aby we wszelkich technicznych materiałach promocyjnych dotyczących konkretnego typu opony umieszczona została etykieta opony i aby materiały te zawierały informacje określone w załączniku IV.

4. W przypadku gdy opony oferowane do sprzedaży nie są widoczne dla użytkownika końcowego w momencie sprzedaży, dystrybutorzy zapewniają dostarczenie użytkownikowi końcowemu egzemplarza etykiety opony przed sprzedażą.

5. Dystrybutorzy zapewniają, aby oferta sprzedaży na odległość w formie papierowej przedstawiała etykietę opony oraz aby użytkownicy końcowi mogli uzyskać dostęp do karty informacyjnej produktu za pośrednictwem ogólnodostępnej strony internetowej i zwrócić się o drukowany egzemplarz karty informacyjnej produktu.

6. Dystrybutorzy, którzy wykorzystują sprzedaż na odległość opartą na telemarketingu, informują użytkowników końcowych o tym, jaka jest klasa każdego z parametrów umieszczonych na etykiecie opony, oraz informują użytkowników końcowych, że mogą oni uzyskać dostęp do etykiety opony i karty informacyjnej produktu za pośrednictwem ogólnodostępnej strony internetowej i zwracając się o ich drukowane kopie.

7. W przypadku opon sprzedawanych lub oferowanych w sprzedaży przez internet, dystrybutorzy zapewniają umieszczenie etykiety opony w pobliżu podanej ceny i dostęp do karty informacyjnej produktu. Etykieta opony musi mieć takie rozmiary, by była dobrze widoczna i czytelna oraz proporcjonalna do rozmiaru określonego w załączniku II pkt 2.1.

Dystrybutorzy mogą udostępniać etykietę opony konkretnego typu opony za pomocą wyświetlania rozwijanego.

Artykuł 7

Obowiązki dostawców i dystrybutorów pojazdów

W przypadku gdy użytkownicy końcowi mają zamiar nabyć nowy pojazd, dostawcy i dystrybutorzy pojazdów dostarczają takim użytkownikom końcowym, przed sprzedażą, etykietę opony w przypadku opon oferowanych wraz z pojazdem lub montowanych w pojeździe oraz wszelkie odpowiednie techniczne materiały promocyjne oraz zapewniają, aby karta informacyjna produktu była dostępna.

Artykuł 8

Obowiązki dostawców usług hostingowych

W przypadku gdy usługodawca, o którym mowa w art. 14 dyrektywy 2000/31/WE, pozwala na sprzedaż opon za pośrednictwem swojej strony internetowej, usługodawca ten umożliwia umieszczanie etykiety opony i karty informacyjnej produktu dostarczonej przez dostawcę w pobliżu podanej ceny i informuje dystrybutora o obowiązku umieszczenia etykiety opony i karty informacyjnej produktu.

Artykuł 9

Metody badań i pomiaru

Informacje, które mają być udzielone na podstawie art. 4, 6 i 7, dotyczące parametrów wskazanych na etykiecie opony uzyskuje się zgodnie z metodami badania, o których mowa w załączniku I, oraz z procedurą korygowania uzyskiwanych przez laboratoria wyników, o której mowa w załączniku V.

Artykuł 10

Procedura weryfikacji

W odniesieniu do każdego z parametrów określonych w załączniku I państwa członkowskie stosują procedurę weryfikacji określoną w załączniku VI, dokonując oceny zgodności zadeklarowanych klas z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 11

Obowiązki państw członkowskich

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

2. W przypadku gdy państwa członkowskie stosują zachęty w przypadku opon, zachęty takie mogą dotyczyć tylko opon klasy A lub B w odniesieniu do oporu toczenia lub przyczepności na mokrej nawierzchni w rozumieniu odpowiednio części A i B załącznika I. Środki podatkowe i środki o charakterze fiskalnym nie mogą stanowić zachęt do celów niniejszego rozporządzenia.

3. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (UE) 2019/1020, w przypadku gdy odpowiedni organ krajowy zdefiniowany w art. 3 pkt 37 rozporządzenia (UE) 2018/858 ma wystarczający powód, aby sądzić, że dostawca nie zapewnił dokładności etykiety opony zgodnie z art. 4 ust. 6 niniejszego rozporządzenia, sprawdza on, czy klasy i dodatkowe informacje na temat właściwości użytkowych zadeklarowane na etykiecie opony odpowiadają wartościom i dokumentacji przekazanej przez dostawcę, zgodnie z art. 4 ust. 5 niniejszego rozporządzenia.

4. Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/1020 państwa członkowskie zapewniają, aby krajowe organy nadzoru rynku ustanowiły system kontroli rutynowych i kontroli *ad hoc* punktów sprzedaży w celu zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem.

5. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji i mechanizmów egzekwowania stosowanych w przypadku 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 odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję do dnia 1 maja 2021 r. o tych przepisach i środkach, o których Komisja nie została uprzednio powiadomiona, a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.

Artykuł 12

Nadzór rynku unijnego i kontrola produktów wchodzących na rynek Unii

1. Rozporządzenie (UE) 2019/1020 stosuje się do opon objętych niniejszym rozporządzeniem i odpowiednimi aktami delegowanymi przyjętymi na jego podstawie.

2. Komisja zachęca do współpracy i wymiany informacji o nadzorze rynku w zakresie etykietowania opon między organami państw członkowskich odpowiedzialnymi za nadzór rynku lub za kontrolę opon wchodzących na rynek Unii, a także między tymi organami a Komisją, oraz wspiera taką współpracę i wymianę informacji, w szczególności dzięki ściślejszemu zaangażowaniu Grupy Współpracy Administracyjnej w zakresie Etykietowania Opon.

3. Krajowe strategie nadzoru rynku sporządzone przez państwa członkowskie na podstawie art. 13 rozporządzenia (UE) 2019/1020 obejmują działania zapewniające skuteczne egzekwowanie niniejszego rozporządzenia.

4. Organy nadzoru rynku mogą odzyskać koszty kontroli dokumentów i fizycznych badań produktów od dostawcy w przypadku braku zgodności dostawcy z niniejszym rozporządzeniem lub odpowiednimi aktami delegowanymi przyjętymi na jego podstawie.

Artykuł 13

Akty delegowane

1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 14 w celu zmiany:

a) załącznika II w odniesieniu do treści i wzoru etykiety;

b) załącznika I części D i E oraz załączników II, III, IV, V, VI i VII przez dostosowanie wartości, metod obliczeniowych i wymagań w nich określonych do postępu technologicznego.

2. Do dnia 26 czerwca 2022 r. Komisja przyjmie akty delegowane zgodnie z art. 14 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez wprowadzenie do załączników nowych wymagań informacyjnych dotyczących opon bieżnikowanych, pod warunkiem że będzie dostępna odpowiednia metoda badania.

3. Komisja jest także uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 14 w celu włączenia parametrów lub wymagań informacyjnych dotyczących ścierania i przebiegu opon, gdy tylko dla europejskich lub międzynarodowych organizacji normalizacyjnych dostępne będą wiarygodne, dokładne i odtwarzalne metody badania i pomiaru ścierania i przebiegu opon oraz pod warunkiem spełnienia następujących warunków:

a) Komisja przeprowadzi dogłębną ocenę skutków; oraz

b) Komisja przeprowadzi odpowiednie konsultacje z zainteresowanymi stronami.

4. W stosownych przypadkach przy przygotowywaniu aktów delegowanych Komisja testuje z udziałem reprezentatywnych grup unijnych klientów treść i wzór etykiet opon w celu zapewnienia, aby etykiety opon były wyraźnie zrozumiałe, oraz publikuje wyniki.

Artykuł 14

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 13, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 25 czerwca 2020 r. 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.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 13, 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. 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 z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 13 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 15

Ocena i składanie sprawozdań

Do dnia 1 czerwca 2025 r. Komisja przeprowadzi ocenę niniejszego rozporządzenia i przedstawi sprawozdanie z tej oceny Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu.

W sprawozdaniu tym zostanie ocenione, na ile skutecznie niniejsze rozporządzenie i akty delegowane przyjęte na jego podstawie doprowadziły użytkowników końcowych do wyboru opon o lepszych właściwościach użytkowych, przy uwzględnieniu skutków niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie dla przedsiębiorstw, zużycia paliwa, bezpieczeństwa, emisji gazów cieplarnianych, świadomości konsumentów i działań w zakresie nadzoru rynku. W sprawozdaniu ocenione zostaną także koszty i korzyści obowiązkowej niezależnej weryfikacji przez stronę trzecią informacji zamieszczonych na etykiecie opony, przy uwzględnieniu również zdobytego doświadczenia dotyczącego szerszych ram określonych w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009.

Artykuł 16

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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/740 (*).

_____

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/740 z dnia 25 maja 2020 r. w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych parametrów, zmieniające rozporządzenie (UE) 2017/1369 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1222/2009 (Dz.U. L 177z 5.6.2020, s. 1).”.

Artykuł 17

Uchylenie rozporządzenia (WE) nr 1222/2009

Rozporządzenie (WE) nr 1222/2009 traci moc ze skutkiem od dnia 1 maja 2021 r.

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

Artykuł 18

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 maja 2021 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 25 maja 2020 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
D. M. SASSOLI	A. METELKO-ZGOMBIĆ
Przewodniczący	*Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK I

BADANIE, KLASYFIKACJA I POMIARY PARAMETRÓW OPON

Część A: Klasy efektywności paliwowej i współczynnik oporu toczenia

Klasy efektywności paliwowej określa się i przedstawia na etykiecie opony według podanej w tabeli poniżej skali od A do E, na podstawie współczynnika oporu toczenia (*RRC* w N/kN) mierzonego zgodnie z załącznikiem 6 do regulaminu EKG ONZ nr 117 oraz skorygowanego zgodnie z procedurą korygowania uzyskiwanych przez laboratoria wyników określoną w załączniku V.

Jeżeli typ opony należy do więcej niż jednej klasy opon (np. C1 i C2), przy określaniu klasy efektywności paliwowej tego typu opony stosuje się skalę klasyfikacji przyjętą dla najwyższej klasy opon (np. C2, a nie C1).

	Opony C1	Opony C2	Opony C3
Klasa efektywności paliwowej	*RRC* w N/kN	*RRC* w N/kN	*RRC* w N/kN
A	*RRC ≤ 6,5*	*RRC ≤ 5,5*	*RRC ≤ 4,0*
B	*6,6 ≤ RRC ≤ 7,7*	*5,6 ≤ RRC ≤ 6,7*	*4,1 ≤ RRC ≤ 5,0*
C	*7,8 ≤ RRC ≤ 9,0*	*6,8 ≤ RRC ≤ 8,0*	*5,1 ≤ RRC ≤ 6,0*
D	*9,1 ≤ RRC ≤ 10,5*	*8,1 ≤ RRC ≤ 9,0*	*6,1 ≤ RRC ≤ 7,0*
E	*RRC ≥ 10,6*	*RRC ≥ 9,1*	*RRC ≥ 7,1*

Część B: Klasy przyczepności na mokrej nawierzchni

1. Klasę przyczepności na mokrej nawierzchni określa się i przedstawia na etykiecie opony według skali od A do E 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.

2. Obliczanie współczynnika przyczepności na mokrej nawierzchni (*G*)

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

   gdzie:

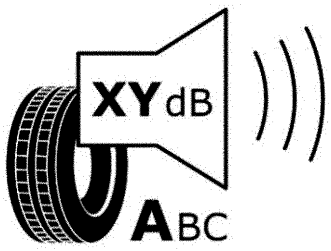
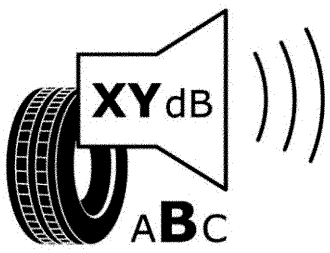
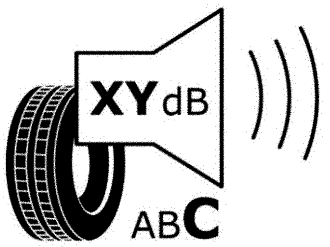
   G(T) = współczynnik przyczepności na mokrej nawierzchni opony ocenianej, zmierzony podczas jednego cyklu badawczego

	Opony C1	Opony C2	Opony C3
Klasa przyczepności na mokrej nawierzchni	*G*	*G*	*G*
A	*1,55 ≤ G*	*1,40 ≤ G*	*1,25 ≤ G*
B	*1,40 ≤ G ≤ 1,54*	*1,25 ≤ G ≤ 1,39*	*1,10 ≤ G ≤ 1,24*
C	*1,25 ≤ G ≤ 1,39*	*1,10 ≤ G ≤ 1,24*	*0,95 ≤ G ≤ 1,09*
D	*1,10 ≤ G ≤ 1,24*	*0,95 ≤ G ≤ 1,09*	*0,80 ≤ G ≤ 0,94*
E	*G ≤ 1,09*	*G ≤ 0,94*	*G ≤ 0,79*

Część C: Klasy i wartości pomiarowe zewnętrznego hałasu toczenia

Wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia (*N* w dB(A)) podaje się w decybelach i mierzy zgodnie z załącznikiem 3 do regulaminu EKG ONZ nr 117.

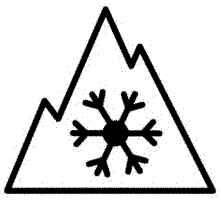
Klasę zewnętrznego hałasu toczenia określa się i przedstawia na etykiecie opony na podstawie wartości granicznej (*LV*) określonej w części C załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 661/2009, jak następuje:

N ≤ LV – 3	*LV – 3 < N ≤ LV*	*N > LV*
		

Część D: Przyczepność na śniegu

Przyczepność na śniegu bada się zgodnie z załącznikiem 7 do regulaminu EKG ONZ nr 117.

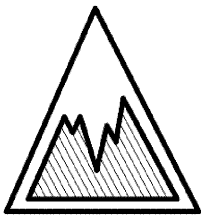
Oponę, która osiąga minimalne wartości współczynnika przyczepności na śniegu określone w regulaminie EKG ONZ nr 117, klasyfikuje się jako oponę przeznaczoną do używania w trudnych warunkach ośnieżenia, a na etykiecie opony umieszcza następujący piktogram.



Część E: Przyczepność na lodzie

Przyczepność na lodzie bada się zgodnie z wiarygodnymi, dokładnymi i odtwarzalnymi metodami, w tym, w stosownych przypadkach, normami międzynarodowymi, które uwzględniają ogólnie uznawany najnowszy stan techniki.

Na etykiecie opony, która osiąga odpowiednie minimalne wartości współczynnika przyczepności na lodzie, umieszcza się następujący piktogram.

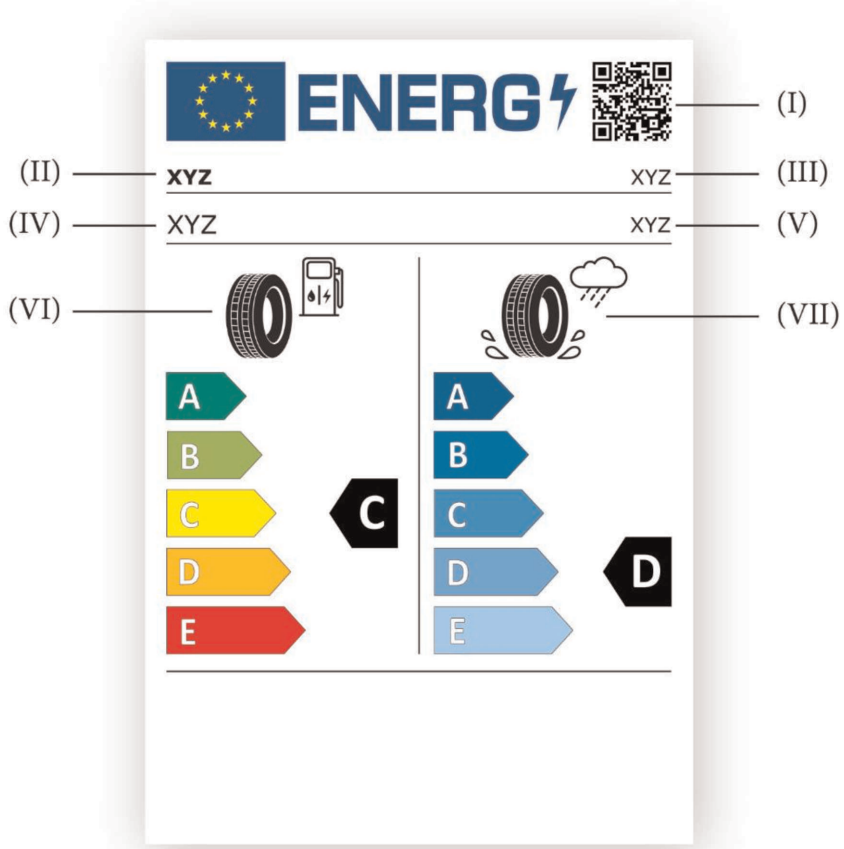


ZAŁĄCZNIK II

TREŚĆ I WZÓR ETYKIETY OPONY

1. Treść etykiety opony

1.1. Informacje zamieszczane w górnej części etykiety opony:



I. Kod QR.

II. Nazwa lub znak towarowy dostawcy.

III. Identyfikator typu opony.

IV. Oznaczenie rozmiaru opony, indeks nośności i symbol indeksu prędkości, zgodnie z regulaminem nr 30 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) ([1]), w najbardziej aktualnej wersji mającej zastosowanie do Unii (regulamin EKG ONZ nr 30) i regulaminem nr 54 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) ([2]), w najbardziej aktualnej wersji mającej zastosowanie do Unii (regulamin EKG ONZ nr 54), dla opon C1, opon C2 i opon C3, w stosownych przypadkach.

V. Klasa opony: tj. C1, C2 lub C3.

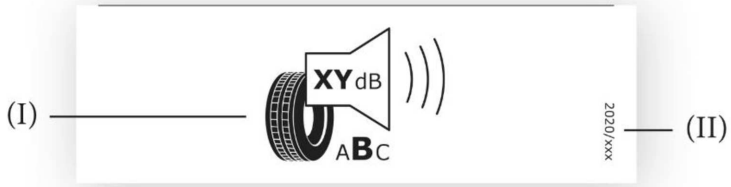
VI. Piktogram efektywności paliwowej, skala i klasa efektywności.

([1]) Regulamin nr 30 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji opon pneumatycznych do pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 201 z 30.7.2008, s. 70).

([2]) Regulamin nr 54 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji opon pneumatycznych pojazdów użytkowych i ich przyczep (Dz.U. L 183 z 11.7.2008, s. 41).

VII. Piktogram przyczepności na mokrej nawierzchni, skala i klasa przyczepności na mokrej nawierzchni.

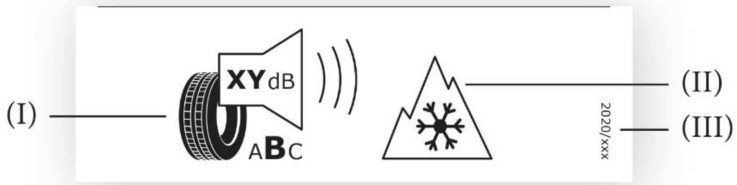
1.2. Informacje zamieszczane w dolnej części etykiety opony w przypadku wszystkich opon innych niż opony, które osiągają minimalne wartości współczynnika przyczepności na śniegu określone w regulaminie EKG ONZ nr 117 lub odpowiednie minimalne wartości współczynnika przyczepności na lodzie lub obie te wartości:



I. Piktogram zewnętrznego hałasu toczenia, wartość (wyrażona w dB(A) i zaokrąglona do najbliższej liczby całkowitej) oraz klasa.

II. Numer seryjny niniejszego rozporządzenia: „2020/740”.

1.3. Informacje zamieszczane w dolnej części etykiety opon w przypadku opon, które osiągają minimalne wartości współczynnika przyczepności na śniegu określone w regulaminie EKG ONZ nr 117:

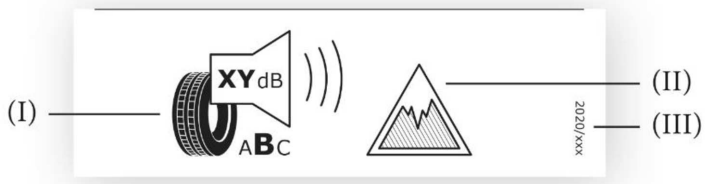


I. Piktogram zewnętrznego hałasu toczenia, wartość (wyrażona w dB(A) i zaokrąglona do najbliższej liczby całkowitej) oraz klasa.

II. Piktogram przyczepności na śniegu.

III. Numer seryjny niniejszego rozporządzenia: „2020/740”.

1.4. Informacje zamieszczane w dolnej części etykiety opony w przypadku opon, które osiągają odpowiednie minimalne wartości współczynnika przyczepności na lodzie:

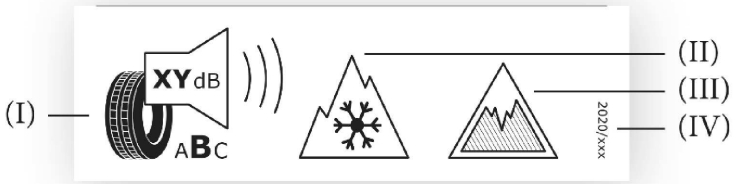


I. Piktogram zewnętrznego hałasu toczenia, wartość (wyrażona w dB(A) i zaokrąglona do najbliższej liczby całkowitej) oraz klasa.

II. Piktogram przyczepności na lodzie.

III. Numer seryjny niniejszego rozporządzenia: „2020/740”.

1.5. Informacje zamieszczane w dolnej części etykiety opony w przypadku opon, które osiągają zarówno odpowiednie minimalne wartości współczynnika przyczepności na śniegu określone w regulaminie EKG ONZ nr 117, jak i minimalne wartości współczynnika przyczepności na lodzie.



I. Piktogram zewnętrznego hałasu toczenia, wartość (wyrażona w dB(A) i zaokrąglona do najbliższej liczby całkowitej) oraz klasa.

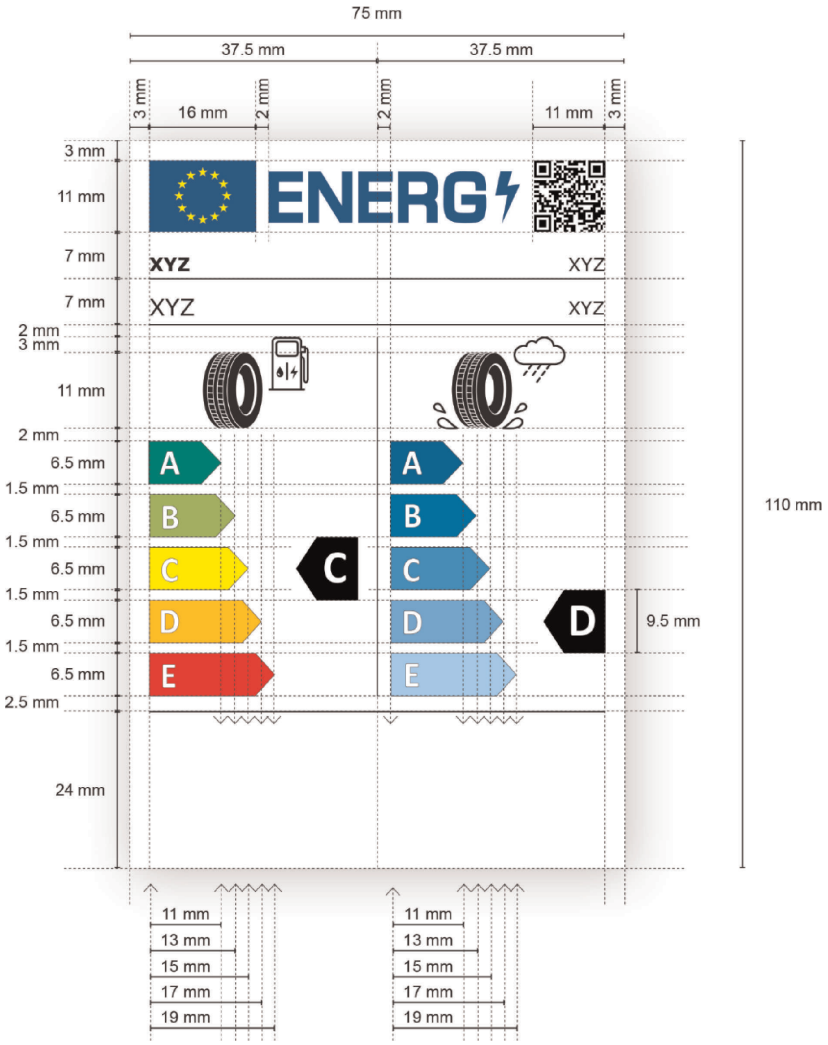
II. Piktogram przyczepności na śniegu.

III. Piktogram przyczepności na lodzie.

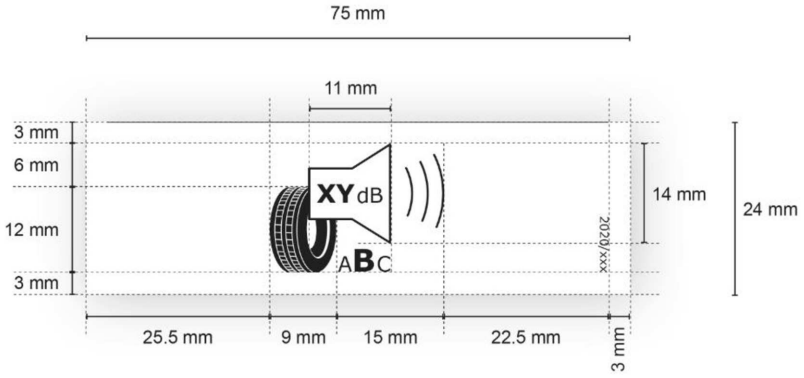
IV. Numer seryjny niniejszego rozporządzenia: „2020/740”.

2. Wzór etykiety opony

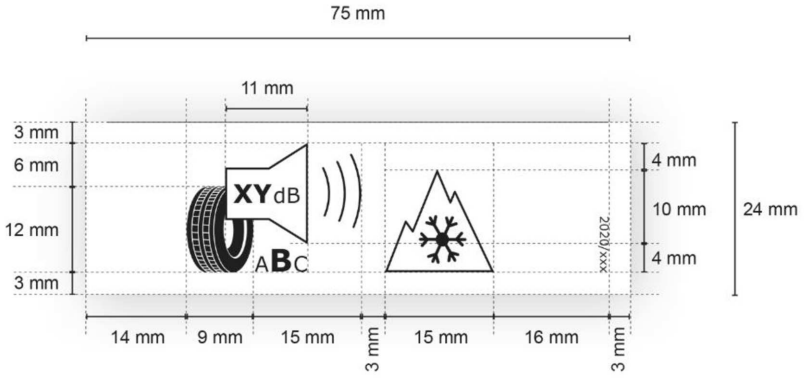
2.1. Wzór górnej części etykiety opony:



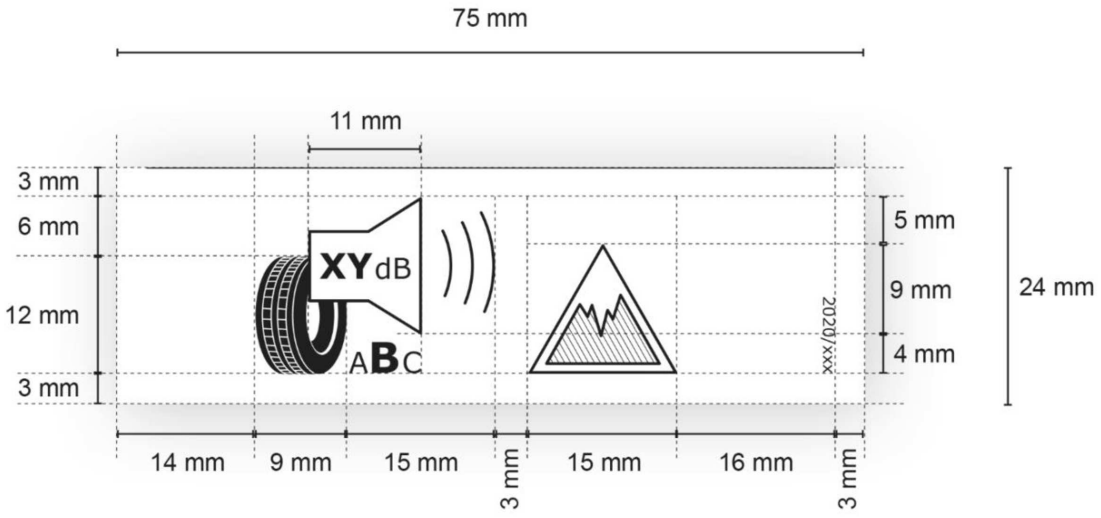
2.1.1. Wzór dolnej części etykiety opony w przypadku wszystkich opon innych niż opony, które osiągają minimalne wartości współczynnika przyczepności na śniegu określone w regulaminie EKG ONZ nr 117 lub odpowiednie minimalne wartości współczynnika przyczepności na lodzie lub obie te wartości:



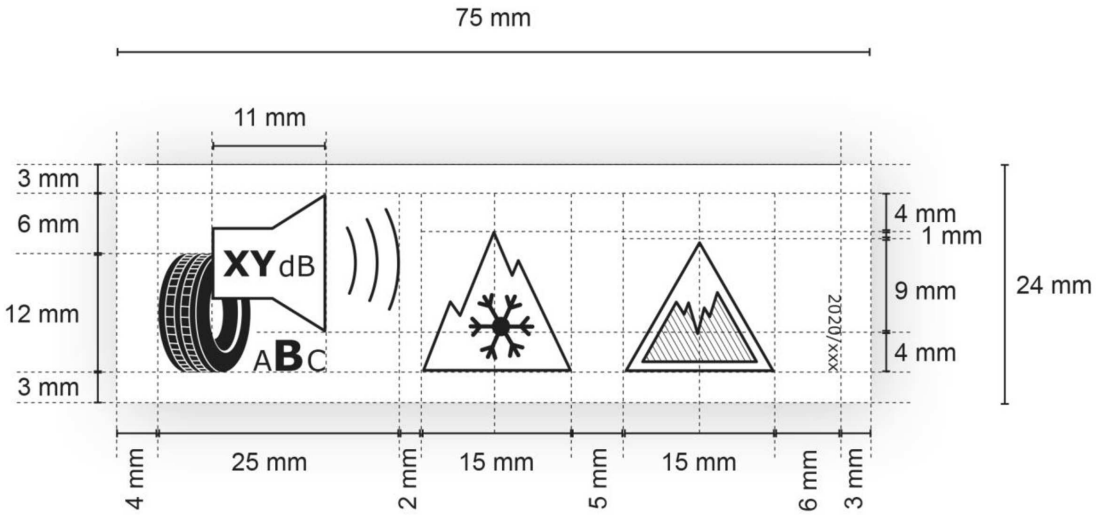
2.1.2. Wzór dolnej części etykiety opony w przypadku opon, które osiągają minimalne wartości współczynnika przyczepności na śniegu określone w regulaminie EKG ONZ nr 117:



2.1.3. Wzór dolnej części etykiety opony w przypadku opon, które osiągają minimalne wartości współczynnika przyczepności na lodzie:



2.1.4. Wzór dolnej części etykiety opony w przypadku opon, które osiągają zarówno odpowiednie minimalne wartości współczynnika przyczepności na śniegu określone w regulaminie EKG ONZ nr 117, jak i minimalne wartości współczynnika przyczepności na lodzie:



2.2. Do celów pkt 2.1:

a) minimalne rozmiary etykiety opony: 75 mm szerokości i 110 mm wysokości. Jeżeli jednak etykieta opony jest drukowana w większym formacie, jej treść musi pozostać proporcjonalna do wymiarów przedstawionych w powyższej specyfikacji;

b) tło etykiety opony: 100 % biały;

c) czcionki: Verdana i Calibri;

d) wymiary i specyfikacje elementów etykiety opony: określone powyżej;

e) kody kolorów – przy użyciu skali CMYK (cyjan, magenta, żółty i czarny) – spełniają wszystkie następujące wymagania:

— kolory logo UE:

— tło: 100,80,0,0,

— gwiazdy: 0,0,100,0,

— kolor logo energii: 100,80,0,0,

— kod QR: 100 % czarny,

— nazwa lub znak towarowy dostawcy: 100 % czarny czcionką Verdana Bold 7 pkt,

— identyfikator typu opony: 100 % czarny czcionką Verdana Regular 7 pkt,

— oznaczenie rozmiaru opony, indeks nośności i symbol indeksu prędkości: 100 % czarny czcionką Verdana Regular 10 pkt,

— klasa opony: 100 % czarny czcionką Verdana Regular 7 pkt, wyrównany do prawego marginesu,

— litery stanowiące skalę efektywności paliwowej i skalę przyczepności na mokrej nawierzchni: 100 % biały czcionką Calibri Bold 19 pkt; litery są wyśrodkowane na osi mieszczącej się 4,5 mm od lewej strony strzałek,

— strzałki tworzące skalę efektywności paliwowej od A do E mają następujące kody kolorów w skali CMYK:

— klasa A: 100,0,100,0,

— klasa B: 45,0,100,0,

— klasa C: 0,0,100,0,

— klasa D: 0,30,100,0,

— klasa E: 0,100,100,0,

— strzałki tworzące skalę przyczepności na mokrej nawierzchni od A do E mają następujące kody kolorów w skali CMYK:

  — A: 100,60,0,0,

  — B: 90,40,0,0,

  — C: 65,20,0,0,

  — D: 50,10,0,0,

  — E: 30,0,0,0,

— podziały wewnętrzne: grubość 0,5 pkt, kolor 100 % czarny,

— litera wskazująca klasę efektywności paliwowej: 100 % biały czcionką Calibri Bold 33 pkt. Końce strzałek wskazujących klasę efektywności paliwowej i klasę przyczepności na mokrej nawierzchni oraz końce odpowiadających im strzałek w skali od A do E znajdują się na jednej linii. Litera wskazująca klasę efektywności paliwowej i klasę przyczepności na mokrej nawierzchni umieszczona jest w środku prostokątnej części strzałki, której kolor jest 100 % czarny,

— piktogram efektywności paliwowej: szerokość 16 mm, wysokość 14 mm, grubość 1 pkt, kolor: 100 % czarny,

— piktogram przyczepności na mokrej nawierzchni: szerokość 20 mm, wysokość 14 mm, grubość 1 pkt, kolor: 100 % czarny,

— piktogram zewnętrznego hałasu toczenia: szerokość 24 mm, wysokość 18 mm, grubość 1 pkt, kolor: 100 % czarny. Liczba decybeli w głośniku: czcionką Verdana Bold 12 pkt, jednostka „dB”: czcionką Verdana Regular 9 pkt; zakres klas zewnętrznego hałasu toczenia (od A do C): wyśrodkowany pod piktogramem; litera wskazująca mającą zastosowanie klasę zewnętrznego hałasu toczenia: czcionką Verdana Bold 16 pkt; pozostałe litery klas zewnętrznego hałasu toczenia: czcionką Verdana Regular 10 pkt,

— piktogram przyczepności na śniegu: szerokość 15 mm, wysokość 13 mm, grubość 1 pkt, kolor: 100 % czarny,

— piktogram przyczepności na lodzie: szerokość 15 mm, wysokość 13 mm, grubość 1 pkt, grubość ukośnych kresek 0,5 pkt, kolor: 100 % czarny,

— numer rozporządzenia: czcionką Verdana Regular 6 pkt, kolor 100 % czarny.

ZAŁĄCZNIK III

KARTA INFORMACYJNA PRODUKTU

Informacje z karty informacyjnej produktu w przypadku opon zamieszczane są w broszurze dotyczącej produktu lub innej dokumentacji dostarczanej wraz z oponą i obejmują:

a) nazwę handlową lub znak towarowy dostawcy lub producenta, jeżeli nie jest on dostawcą;

b) identyfikator typu opony;

c) oznaczenie rozmiaru opony, indeks nośności i symbol indeksu prędkości, zgodnie z, w stosownych przypadkach, regulaminem EKG ONZ nr 30 lub regulaminem EKG ONZ nr 54 dla opon C1, opon C2 i opon C3;

d) klasę efektywności paliwowej opony zgodnie z załącznikiem I;

e) klasę przyczepności opony na mokrej nawierzchni zgodnie z załącznikiem I;

f) klasę i wartość w decybelach zewnętrznego hałasu toczenia zgodnie z załącznikiem I;

g) informację o tym, czy opona jest oponą przeznaczoną do używania w trudnych warunkach ośnieżenia;

h) informację o tym, czy opona jest oponą mającą przyczepność na lodzie;

i) datę rozpoczęcia produkcji danego typu opony (dwie cyfry na oznaczenie tygodnia i dwie cyfry na oznaczenie roku);

j) datę zakończenia produkcji danego typu opony, gdy jest znana (dwie cyfry na oznaczenie tygodnia i dwie cyfry na oznaczenie roku).

ZAŁĄCZNIK IV

INFORMACJE ZAMIESZCZONE W TECHNICZNYCH MATERIAŁACH PROMOCYJNYCH

1. Informacje dotyczące opon są zamieszczane w technicznych materiałach promocyjnych w następującej kolejności:
   a) klasa efektywności paliwowej (litera od A do E);
   b) klasa przyczepności na mokrej nawierzchni (litera od A do E);
   c) klasa i wartość pomiarowa zewnętrznego hałasu toczenia (w dB);
   d) informacja o tym, czy opona jest oponą przeznaczoną do używania w trudnych warunkach ośnieżenia;
   e) informacja o tym, czy opona jest oponą mającą przyczepność na lodzie.

2. Informacje, o których mowa w pkt 1, muszą spełniać następujące wymagania:
   a) być łatwe do odczytania;
   b) być łatwe do zrozumienia;
   c) w przypadku gdy w ramach jednej rodziny opon typy opon zostały różnie zaklasyfikowane w zależności od wymiaru lub innych cech, podaje się zakres między typami opon o najsłabszych i najlepszych osiągach.

3. Dostawcy zamieszczają również na swojej stronie internetowej następujące dane:
   a) link do odpowiedniej strony internetowej Komisji poświęconej niniejszemu rozporządzeniu;
   b) objaśnienie piktogramów wydrukowanych na etykiecie opony;
   c) oświadczenie podkreślające fakt, że rzeczywiste 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 musi być regularnie sprawdzane w celu zoptymalizowania efektywności paliwowej i przyczepności na mokrej nawierzchni,
      — przestrzegania bezpiecznej odległości między pojazdami.

4. Dostawcy i dystrybutorzy udostępniają również, w stosownych przypadkach, na swojej stronie internetowej oświadczenie podkreślające fakt, że opony mające przyczepność na lodzie są specjalnie przeznaczone do nawierzchni drogowych pokrytych lodem i zbitym śniegiem oraz że powinny być one używane wyłącznie w bardzo trudnych warunkach pogodowych (np. w niskich temperaturach) i że używanie opon mających przyczepność na lodzie w lżejszych warunkach pogodowych (np. przy mokrej nawierzchni lub w wyższych temperaturach) może prowadzić do nieoptymalnych wyników, w szczególności w odniesieniu do przyczepności na mokrej nawierzchni, do kierowania pojazdem i zużycia.

ZAŁĄCZNIK V

PROCEDURA KORYGOWANIA UZYSKIWANYCH PRZEZ LABORATORIA WYNIKÓW POMIARÓW OPORU TOCZENIA

1. Definicje

Na potrzeby procedury korygowania uzyskiwanych przez laboratoria wyników do celów pomiarów oporu toczenia zastosowanie mają następujące definicje:

1) „laboratorium referencyjne" oznacza laboratorium wchodzące w skład sieci laboratoriów, których nazwy zostały opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* na potrzeby procedury korygowania uzyskiwanych przez laboratoria wyników, i zdolne uzyskać dokładność wyników pomiarów określoną w sekcji 3 za pomocą swojej maszyny wzorcującej;

2) „laboratorium kandydujące" oznacza laboratorium uczestniczące w procedurze korygowania uzyskiwanych przez laboratoria wyników, które nie jest laboratorium referencyjnym;

3) „opona kalibracyjna" oznacza oponę, która poddawana jest badaniu na potrzeby przeprowadzenia procedury korygowania wyników uzyskiwanych przez laboratoria;

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 referencyjnych wykorzystywanej na potrzeby procedury korygowania wyników uzyskiwanych przez laboratoria;

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 referencyjnym (*l*) ($RRC_{m,l}$) koryguje się tak, aby odpowiadała wartościom wyznaczonym dla sieci laboratoriów referencyjnych.

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

2.2. Wymagania dotyczące wyboru opon

Komplety opon kalibracyjnych wybiera się na potrzeby procedury korygowania uzyskiwanych przez laboratoria wyników zgodnie z następującymi kryteriami. Jeden komplet opon kalibracyjnych wybiera się wspólnie dla opon C1 i opon 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 opon C2 lub dla opon C3; różnica pomiędzy najwyższą i najniższą wartością RRC_m w danym komplecie opon kalibracyjnych przed korygowaniem wyników i po jego dokonaniu musi wynosić w każdym przypadku co najmniej:

   (i) 3 N/kN w przypadku opon C1 i opon C2; oraz

   (ii) 2 N/kN w przypadku opon C3;

b) dla każdej opony kalibracyjnej w komplecie opon kalibracyjnych rozkład wartości RRC_m uzyskanych na podstawie zadeklarowanych wartości RRC w laboratoriach kandydujących lub referencyjnych ($RRC_{m,c}$ lub $RRC_{m,l}$) musi być równomierny;

c) wartości indeksu nośności muszą odpowiednio obejmować zakres badanych opon, zapewniając, aby wartości oporu toczenia również obejmowały zakres badanych opon.

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

a) stan opony kalibracyjnej uniemożliwia jej użycie w dalszych badaniach; lub

b) odchylenia $RRC_{m,c}$ lub $RRC_{m,l}$ przekraczają 1,5 % w porównaniu z wcześniejszymi pomiarami po korekcie uwzględniającej ewentualny dryft maszyny.

2.3. Metoda pomiaru

Laboratorium referencyjne 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 i na warunkach określonych w pkt 3 załącznika 6 do regulaminu EKG ONZ nr 117.

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

Przy każdym pomiarze opony kalibracyjnej zdejmuje się z maszyny zespół opona/koło i ponownie przeprowadza się całą procedurę badania, o której mowa w pkt 4 załącznika 6 do regulaminu EKG ONZ nr 117.

Laboratorium kandydujące lub referencyjne oblicza:

a) 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 (tzn. skorygowaną dla temperatury 25 °C i średnicy bębna wynoszącej 2 m);

b) średnią z trzech ostatnich wartości pomiarowych dla każdej opony kalibracyjnej (w przypadku laboratoriów referencyjnych) lub średnią *n* ostatnich wartości pomiarowych dla każdej opony kalibracyjnej (w przypadku laboratoriów kandydujących); oraz

c) odchylenie standardowe (σ_m) według następującego wzoru:

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

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

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 referencyjnych *n* + 1 = 4, a dla laboratoriów kandydujących *n* + 1 ≥ 4);

p to liczba opon kalibracyjnych (*p* ≥ 5).

2.4. Formaty danych wykorzystywane w obliczeniach i prezentacji wyników

Zmierzone wartości RRC, z uwzględnieniem korekty o 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.

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 ($A1_l$, $B1_l$, $A2_c$ i $B2_c$) zaokrągla się i podaje z dokładnością do czterech miejsc po przecinku.

3. Wymagania dotyczące laboratoriów referencyjnych i ustalanie wartości wyznaczonych

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

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

a) 0,05 N/kN dla opon C1 i opon C2; oraz

b) 0,05 N/kN dla opon C3.

Komplety opon kalibracyjnych, które zostały wybrane zgodnie z sekcją 2.2, poddaje się pomiarom zgodnie z sekcją 2.3 w każdym laboratorium referencyjnym należącym do sieci.

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

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

Każde laboratorium referencyjne (*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, $A1_l$ i $B1_l$, oblicza się następująco:

$$RRC = A1_l \times RRC_{m,l} + B1_l$$

gdzie:

RRC_l jest wartością wyznaczoną współczynnika oporu toczenia;

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

5. Wymagania dotyczące laboratoriów kandydujących

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

Wspólny komplet pięciu różnych opon, które zostały wybrane zgodnie z sekcją 2.2, poddaje się pomiarom zgodnie z sekcją 2.3 najpierw w laboratorium kandydującym, a następnie w jednym laboratorium referencyjnym. Na wniosek laboratorium kandydującego badaniom można poddać więcej niż pięć opon kalibracyjnych.

Laboratorium kandydujące dostarcza komplet opon kalibracyjnych do wybranego laboratorium referencyjnego.

Laboratorium kandydujące (*c*) musi odpowiadać specyfikacjom określonym w załączniku 6 do regulaminu EKG ONZ nr 117, a wartość odchylenia standardowego (σ_m) nie powinna dla niego przekraczać:

a) 0,075 N/kN dla opon C1 i opon C2; oraz

b) 0,06 N/kN dla opon 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 te 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:

γ = 0,043 N/kN dla opon C1 i opon C2;

γ = 0,035 N/kN dla opon C3.

6. Procedura korygowania wyników uzyskiwanych przez laboratorium kandydujące

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

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

gdzie:

$RRC_{m,l}$ jest indywidualną wartością współczynnika oporu toczenia zmierzoną przez laboratorium referencyjne (*l*), z uwzględnieniem korekty o temperaturę i średnicę bębna;

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

Jeżeli 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:

$$RRC = (A1_l \times A2_c) \times RRC_{m,c} + (A1_l \times B2_c + B1_l)$$

ZAŁĄCZNIK VI

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 właściwościach użytkowych podanych na etykiecie opony ocenia się, w przypadku każdego typu opon lub każdej grupy opon ustalonej przez dostawcę, zgodnie z następującą procedurą:

1. Najpierw bada się pojedynczą oponę lub komplet opon. Jeżeli wartości pomiarowe są zgodne z zadeklarowanymi klasami lub zadeklarowaną wartością zewnętrznego hałasu toczenia w zakresie dopuszczalnych odchyleń na potrzeby weryfikacji, o których mowa w tabeli poniżej, etykietę opony uważa się za zgodną z niniejszym rozporządzeniem.

   Jeżeli wartości pomiarowe nie są zgodne z zadeklarowanymi klasami lub zadeklarowaną wartością zewnętrznego hałasu toczenia w zakresie dopuszczalnych odchyleń na potrzeby weryfikacji określonych w tabeli poniżej, badaniu poddaje się trzy dodatkowe opony lub komplety opon. W celu weryfikacji zadeklarowanych informacji, z uwzględnieniem dopuszczalnych odchyleń na potrzeby weryfikacji, o których mowa w tabeli poniżej, przyjmuje się średnią wartość pomiarową wynikającą z badań wykonanych na takich trzech oponach lub kompletach opon.

2. W przypadku gdy podane na etykiecie opony klasy lub wartości pochodzą z wyników badań homologacji typu uzyskanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 lub regulaminem EKG ONZ nr 117, państwa członkowskie mogą wykorzystać dane pomiarowe uzyskane na podstawie badań zgodności produkcji danych opon, które były przeprowadzone w ramach procedury homologacji typu ustanowionej rozporządzeniem (UE) 2018/858.

W ocenach danych pomiarowych uzyskanych na podstawie badań zgodności produkcji należy uwzględnić dopuszczalne odchylenia na potrzeby weryfikacji, o których mowa w tabeli poniżej.

Mierzony parametr	Dopuszczalne odchylenia na potrzeby weryfikacji
RRC (efektywność paliwowa)	Skorygowana wartość pomiarowa nie może przekraczać górnej wartości granicznej (maksymalnej wartości RRC) dla zadeklarowanej klasy o więcej niż 0,3 N/kN.
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 śniegu	Wartość pomiarowa nie może być niższa od minimalnej wartości wskaźnika przyczepności na śniegu
Przyczepność na lodzie	Wartość pomiarowa nie może być niższa od minimalnej wartości wskaźnika przyczepności na lodzie.

ZAŁĄCZNIK VII

INFORMACJE WPROWADZANE PRZEZ DOSTAWCĘ DO BAZY DANYCH O PRODUKTACH

1. Informacje wprowadzane do publicznej części bazy danych o produktach:
   a) nazwa lub znak towarowy, adres, dane kontaktowe i inna prawna identyfikacja dostawcy;
   b) identyfikator typu opony;
   c) etykieta opony w formacie elektronicznym;
   d) klasa(-y) i inne parametry na etykiecie opony; oraz
   e) parametry z karty informacyjnej produktu w formacie elektronicznym.

2. Informacje wprowadzane przez dostawcę do części bazy danych o produktach dotyczącej zgodności:
   a) identyfikator typu opony wszystkich równoważnych typów opon, które zostały już wprowadzone do obrotu;
   b) ogólny opis typu opony, w tym jej wymiary, indeks nośności i indeks prędkości, wystarczające do jej jednoznacznej i łatwej identyfikacji;
   c) protokoły badania, klasyfikacji i pomiarów parametrów opon określonych w załączniku I;
   d) ewentualne szczególne środki ostrożności, które muszą być podejmowane, gdy dany typ opony jest składany, instalowany, konserwowany lub badany;
   e) zmierzone parametry techniczne typu opony, w stosownych przypadkach; oraz
   f) obliczenia wykonane przy użyciu zmierzonych parametrów technicznych.

ZAŁĄCZNIK VIII

TABELA KORELACJI

Rozporządzenie (WE) nr 1222/2009	Niniejsze rozporządzenie
art. 1 ust. 1	-
art. 1 ust. 2	art. 1
art. 2 ust. 1	art. 2 ust. 1
art. 2 ust. 2	art. 2 ust. 2
art. 3 pkt 1	art. 3 pkt 1
-	art. 3 pkt 2
art. 3 pkt 2	art. 3 pkt 3
-	art. 3 pkt 4
-	art. 3 pkt 5
art. 3 pkt 3	art. 3 pkt 6
art. 3 pkt 4	art. 3 pkt 7
-	art. 3 pkt 8
art. 3 pkt 5	art. 3 pkt 9
-	art. 3 pkt 10
-	art. 3 pkt 11
art. 3 pkt 6	art. 3 pkt 12
art. 3 pkt 7	art. 3 pkt 13
art. 3 pkt 8	art. 3 pkt 14
art. 3 pkt 9	art. 3 pkt 15
art. 3 pkt 10	art. 3 pkt 16
art. 3 pkt 11	art. 3 pkt 17
-	art. 3 pkt 18
art. 3 pkt 12	art. 3 pkt 19
art. 3 pkt 13	art. 3 pkt 20
-	art. 3 pkt 21
-	art. 3 pkt 22
-	art. 3 pkt 23
-	art. 3 pkt 24
art. 4	art. 4
art. 4 ust. 1	art. 4 ust. 1
art. 4 ust. 1 lit. a)	art. 4 ust. 1 lit. a)
art. 4 ust. 1 lit. b)	art. 4 ust. 1 lit. b)
art. 4 ust. 2	-

Rozporządzenie (WE) nr 1222/2009	Niniejsze rozporządzenie
-	art. 4 ust. 2
-	art. 4 ust. 3
art. 4 ust. 3	art. 4 ust. 4
art. 4 ust. 4	art. 4 ust. 5
-	art. 4 ust. 6
-	art. 4 ust. 7
-	art. 4 ust. 8
-	art. 4 ust. 9
-	art. 4 ust. 10
-	art. 5
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. 8
art. 7	art. 9
art. 8	art. 10
art. 9 ust. 1	art. 11 ust. 1
art. 9 ust. 2	art. 11 ust. 1
art. 9 ust. 2 zdanie drugie	art. 4 ust. 5
art. 10	art. 11 ust. 2
-	art. 11 ust. 3
art. 11 lit. a)	-
art. 11 lit. b)	-
art. 11 lit. c)	art. 13 ust. 1 lit. b)
art. 12	art. 11 ust. 4
-	art. 11 ust. 5
-	art. 12

Rozporządzenie (WE) nr 1222/2009	Niniejsze rozporządzenie
-	art. 13
-	art. 13 ust. 1
-	art. 13 ust. 2
-	art. 13 ust. 3
-	art. 13 ust. 4
-	art. 14
art. 13	-
art. 14	-
-	art. 15
art. 15	-
-	art. 16
-	art. 17
art. 16	art. 18
załącznik I	załącznik I
załącznik II	załącznik II
-	załącznik III
załącznik III	załącznik IV
załącznik IV	załącznik VI
załącznik IVa	załącznik V
załącznik V	
-	załącznik VII
-	załącznik VIII