

# PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

---

*Skonsolidowany tekst legislacyjny*

22.4.2009

EP-PE\_TC1-COD(2008)0221

**\*\*\*|**

## **STANOWISKO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 22 kwietnia 2009 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr.../2009 w sprawie oznakowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów (EP-PE\_TC1-COD(2008)0221)

PE 424.985

**PL**

**PL**

## STANOWISKO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 22 kwietnia 2009 r.

w celu przyjęcia *rozporządzenia* Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) .../2009 w sprawie oznakowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów

### Tekst mający znaczenie dla EOG

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji ||,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>1</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>2</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu<sup>3</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Mobilność zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju jest dużym wyzwaniem, jakie stoi przed Wspólnotą w świetle zmian klimatycznych i potrzeby wspierania europejskiej konkurencyjności, co podkreślono w komunikacie Komisji z dnia 8 lipca 2009 r. w sprawie ekologicznego transportu<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> *Opinia z dnia 25 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dz.U.).*

<sup>2</sup> Dz.U., , s. .

<sup>3</sup> *Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 22 kwietnia 2009 r.*

<sup>4</sup> COM(2008)0433.

- (2) W komunikacie Komisji z dnia 19 października 2006 r. zatytułowanym „Plan działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii: sposoby wykorzystania potencjału”<sup>1</sup> podkreślono możliwość zmniejszenia całkowitego zużycia energii o 20% do 2020 r. poprzez stworzenie listy ukierunkowanych działań, w tym oznakowania opon.
- (3) 20% do 30% zużycia paliwa przez pojazdy jest związane z oponami, głównie ze względu na ich opór toczenia. Dlatego też zmniejszenie oporu toczenia opon może w znaczący sposób przyczynić się do efektywności energetycznej w transporcie drogowym, a tym samym do zmniejszenia emisji.
- (4) Opony charakteryzują się szeregiem wzajemnie powiązanych ze sobą parametrów. Ulepszenie jednego parametru, na przykład oporu toczenia, może mieć negatywny wpływ na pozostałe parametry, takie jak przyczepność na mokrej powierzchni, natomiast optymalizacja przyczepności na mokrej powierzchni może negatywnie wpłynąć na zewnętrzny hałas toczenia. Producenci opon powinni być zachęceni do optymalizacji wszystkich parametrów, **nie kwestionując już przyjętych norm bezpieczeństwa.**
- (5) Opony paliwooszczędne są efektywne pod względem kosztów, ponieważ oszczędności paliwa rekompensują wyższą cenę zakupu opon, która wynika z wyższych kosztów produkcji.
- (6) || Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr .../2009 z dnia ... [w sprawie wymogów w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, ich przyczep i systemów, komponentów i osobnych jednostek technicznych dla nich przeznaczonych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego]<sup>2+</sup> określa minimalne wymagania dotyczące oporu toczenia opon. Postęp technologiczny umożliwia znaczne obniżenie strat energii powodowanych oporem toczenia opon, tak aby były one niższe od wymogów minimalnych. Właściwe jest zatem, w celu zmniejszenia oddziaływania transportu drogowego na środowisko, określenie przepisów zachęcających użytkowników końcowych do zakupu bardziej paliwooszczędnych opon poprzez zapewnienie zharmonizowanych informacji na temat tego parametru.
- (7) ***Dla zwiększenia zrozumienia i wiedzy na temat oporu toczenia, kalkulator oszczędności paliwowych, taki jak ten, który już istnieje w odniesieniu do opon C3, posłużyłby za konkretne narzędzie dla wykazania ewentualnych oszczędności paliwa, pieniędzy i CO<sub>2</sub>.***

---

<sup>1</sup> COM(2006)0545.

<sup>2</sup> Dz.U.L...

<sup>+</sup> Dz.U.: proszę wstawić numer i datę tego rozporządzenia.

- (8) Hałas wytwarzany przez ruch drogowy jest bardzo dokuczliwy i ma szkodliwy wpływ na zdrowie. || Rozporządzenie (WE) nr .../2009 w sprawie wymogów w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego]+ określa minimalne wymogi dotyczące zewnętrznego hałasu toczenia opon. Postęp technologiczny umożliwi znaczne zmniejszenie zewnętrznego hałasu toczenia, tak aby był on niższy od wymogów minimalnych. Właściwe jest zatem, w celu zmniejszenia hałasu wytwarzanego przez ruch drogowy, określenie przepisów zachęcających użytkowników końcowych do zakupu opon o niskim zewnętrznym hałasie toczenia poprzez zapewnienie zharmonizowanych informacji na temat tego parametru.
- (9) Zapewnienie zharmonizowanych informacji na temat zewnętrznego hałasu toczenia opon ułatwiłoby również wdrożenie środków przeciwdziałających hałasowi wytwarzanemu przez ruch drogowy i przyczyniłoby się do podniesienia świadomości w zakresie udziału opon w wytwarzaniu hałasu w ruchu drogowym w ramach dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku<sup>1</sup>.
- (10) || Rozporządzenie (WE) nr .../2009 w sprawie wymogów w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego] określa minimalne wymogi dotyczące właściwości użytkowych opon w zakresie przyczepności na mokrej powierzchni. Postęp technologiczny umożliwi znaczne zwiększenie przyczepności na mokrej powierzchni, tak aby była ona lepsza od wymogów minimalnych, a tym samym skrócenie drogi hamowania na mokrej powierzchni. Właściwe jest zatem, w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, określenie przepisów zachęcających użytkowników końcowych do zakupu opon o dobrych właściwościach użytkowych pod względem przyczepności na mokrej powierzchni poprzez zapewnienie zharmonizowanych informacji na temat tego parametru.
- (11) Wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego mają również inne parametry opon, takie jak poślizg wodny lub zachowanie podczas pokonywania zakrętów. Na tym etapie jednak brak jest zharmonizowanych metod badania tych parametrów. Właściwe jest zatem zapewnienie możliwości określenia przepisów dotyczących zharmonizowanych informacji dla użytkowników końcowych na temat tych parametrów opon na późniejszym etapie, jeśli zajdzie taka potrzeba.
- (12) ***Opony zimowe i nordyckie opony zimowe posiadają szczególne parametry, które nie są porównywalne z parametrami zwykłych opon. Aby zapewnić, że użytkownicy końcowi będą podejmować uzasadnione i świadome decyzje, parametry takich opon powinny być przedstawione w sposób umożliwiający ich porównanie ze zwykłymi oponami.***

---

<sup>+</sup> Dz.U.: proszę wstawić numer tego rozporządzenia.

<sup>1</sup> Dz.U. 189 z 18.7.2002, s. 12.

- (13) Zapewnienie informacji na temat parametrów opon w postaci standardowej etykiety prawdopodobnie wpłynie na decyzje podejmowane przy zakupie przez użytkowników końcowych na korzyść opon bezpieczniejszych, cichszych i bardziej paliwooszczędnych. Tym samym taka sytuacja prawdopodobnie zachęci producentów opon do optymalizacji tych parametrów opon, co utorowałoby drogę produktom gwarantującym bardziej zrównoważone zużycie paliwa i bardziej zrównoważoną produkcję.
- (14) *Należy zachęcać producentów, dostawców i dystrybutorów opon do dostosowania się do przepisów niniejszego rozporządzenia przed 2012 r. w celu przyspieszenia uznania systemu i dostrzeżenia płynących z niego korzyści.*
- (15) Mnogość różnych zasad oznakowania opon w państwach członkowskich powodowałaby ograniczenia w handlu wewnątrzspółnotowym oraz zwiększenie obciążenia administracyjnego i kosztów badań ponoszonych przez producentów opon.
- (16) Opony na wymianę stanowią 78% rynku oponiarskiego. W związku z tym uzasadnione jest informowanie użytkowników końcowych o parametrach opon na wymianę, jak również opon montowanych w nowych pojazdach.
- (17) Potrzeba obszerniejszych informacji na temat efektywności paliwowej i innych parametrów opon jest istotna dla konsumentów, w tym dla kierowników parków pojazdów oraz przedsiębiorstw transportowych, niemogących łatwo porównać parametrów opon różnych marek w przypadku braku oznakowania i zharmonizowanego systemu badań. Właściwe jest zatem włączenie opon C1, C2 i C3 w zakres *niniejszego rozporządzenia*.
- (18) Etykieta energetyczna, która klasyfikuje produkty w skali od „A do G”, jak to zastosowano do urządzeń gospodarstwa domowego zgodnie z dyrektywą Rady 1992/75/WE z dnia 22 września 1992 r. w sprawie wskazania poprzez etykietowanie oraz standardowe informacje o produkcji, zużycia energii oraz innych zasobów przez urządzenia gospodarstwa domowego<sup>1</sup>, jest dobrze znana konsumentom i okazała się skuteczna w promowaniu bardziej efektywnych urządzeń. Taki sam wzór powinien zostać wykorzystany do oznakowania opon pod kątem efektywności paliwowej.

---

<sup>1</sup> Dz.U. 297 z 13.10.1992, s. 16.

- (19) Obecność etykiety na oponach w punkcie ich sprzedaży, jak również w technicznej literaturze promocyjnej, powinna zagwarantować dystrybutorom oraz potencjalnym użytkownikom końcowym uzyskanie zharmonizowanych informacji na temat efektywności paliwowej opon, ich przyczepności na mokrej powierzchni i zewnętrznego hałasu toczenia.
- (20) Niektórzy użytkownicy końcowi wybierają opony przed przyjazdem do punktu sprzedaży lub kupują opony w systemie sprzedaży wysyłkowej. W celu zagwarantowania również tym użytkownikom końcowym dokonania świadomego wyboru na podstawie zharmonizowanych informacji na temat efektywności paliwowej opon, ich przyczepności na mokrej powierzchni i zewnętrznego hałasu toczenia, etykiety należy prezentować we wszelkiej technicznej literaturze promocyjnej, w tym w miejscach udostępniania takiej literatury w Internecie.
- (21) ***Potencjalnym nabywcom należy dostarczyć dodatkowych ustandaryzowanych informacji, wyjaśniających poszczególne elementy oznakowania: efektywność paliwową, przyczepność na mokrej powierzchni i emisje hałasu, a także ich znaczenie, oraz zawierających kalkulator oszczędności paliwowych pokazujący średnie oszczędności paliwa, CO<sub>2</sub> i kosztów. Informacje te powinny być podawane na stronie internetowej UE poświęconej oznakowaniu opon oraz w ulotkach i na plakatach informacyjnych we wszystkich punktach sprzedaży. Adres strony internetowej powinien być wyraźnie wskazany na etykiecie i we wszelkiej technicznej literaturze promocyjnej.***
- (22) Informacje powinny być dostarczane zgodnie ze zharmonizowanymi metodami badań określonymi w ||rozporządzeniu (WE) nr .../2009 [w sprawie wymogów w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego] w celu ułatwienia użytkownikom końcowym porównywania różnych opon oraz ograniczenia kosztów ponoszonych przez producentów.
- (23) ***Aby sprostać wyzwaniu zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> w transporcie drogowym, państwa członkowskie powinny wprowadzić bodźce zachęcające do stosowania opon paliwooszczędnych ■. Takie środki zachęcające powinny być zgodne z art. 87 i 88 Traktatu. W celu uniknięcia rozdrobnienia rynku wewnętrznego należy określić minimalne klasy efektywności paliwowej.***

- (24) Zgodność z przepisami dotyczącymi oznakowania przez producentów, dostawców i dystrybutorów jest kwestią zasadniczą dla osiągnięcia celów, jakie przyświecają tym przepisom *oraz dla zapewnienia równych warunków we Wspólnocie*. W związku z tym państwa członkowskie powinny *określić skuteczne środki, obejmujące między innymi* stosowanie nadzoru rynkowego, *regularne* kontrole ex post *oraz skuteczne sankcje, pozwalające na egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia*.
- (25) *Przy wdrażaniu odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie powinny wstrzymać się od przyjmowania środków nakładających nieuzasadnione, biurokratyczne i nadmierne obowiązki na małe i średnie przedsiębiorstwa i jeżeli jest to wykonalne, uwzględniać szczególne potrzeby MŚP oraz dotyczące ich ograniczenia finansowe i administracyjne*.
- (26) *Aby dokonać właściwej oceny wykonania niniejszego rozporządzenia, należy dokonać przeglądu pod kątem ustalenia, czy potrzebne są zmiany. Przegląd ten powinien dotyczyć w szczególności stopnia zrozumienia oznakowania przez konsumentów, w tym parametrów hałasu, oraz dostosowania do zmian technologicznych*.
- (27) Środki niezbędne w celu wykonania *niniejszego rozporządzenia* powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>1</sup>.
- (28) W szczególności Komisja powinna otrzymać uprawnienia do wprowadzenia wymogów dotyczących klasyfikacji przyczepności na mokrej powierzchni dla opon klasy C2 i C3, wymogów dotyczących zasadniczych parametrów opon innych niż efektywność paliwowa, przyczepność na mokrej powierzchni i zewnętrzny hałas toczenia, oraz do przyjęcia załączników dotyczących postępu technicznego. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne elementy *niniejszego rozporządzenia, między innymi* poprzez jego uzupełnienie o *inne elementy inne niż istotne*, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

---

<sup>1</sup> Dz.U. 184 z 17.7.1999, s. 23.

Artykuł 1  
Cel i przedmiot

*Niniejsze rozporządzenie* ma na celu zwiększenie efektywności **ekologicznej i kosztowej oraz bezpieczeństwa** transportu drogowego poprzez promowanie opon paliwooszczędnych, **bezpiecznych i cichych**.

*Niniejsze rozporządzenie* określa ramy dla dostarczania **ujednoliconych** informacji na temat właściwości użytkowych opon poprzez ich oznakowanie, **co umożliwi konsumentom dokonywanie przemyślanych wyborów przy zakupie opon**.

Artykuł 2  
Zakres zastosowania

1. *Niniejsze rozporządzenie* stosuje się do opon C1, C2 oraz C3.
2. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1, *niniejszego rozporządzenia* nie stosuje się do:
  - a) opon bieżnikowanych;
  - b) opon terenowych do zastosowań profesjonalnych;
  - c) opon przeznaczonych wyłącznie do montowania w pojazdach zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 1 października 1990 r.;
  - d) opon zapasowych typu T do użytku tymczasowego;



- e) opon, których dopuszczalna prędkość jest mniejsza niż 80 km/godz.;
- f) opon, których nominalna średnica obręczy nie przekracza 254 mm lub wynosi 635 mm lub więcej;
- g) opon zaopatrzonych w dodatkowe elementy wyposażenia w celu poprawy właściwości trakcyjnych, np. opon kolcowanych.

### Artykuł 3 Definicje

Do celów *niniejszego rozporządzenia*:

- (1) „opony C1, C2 i C3” oznaczają klasy opon określone w art. 8 || rozporządzenia (WE) nr .../2009 [w sprawie wymogów w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego];
- (2) „opona zapasowa typu T do użytku tymczasowego” oznacza oponę zapasową do użytku tymczasowego przeznaczoną do stosowania przy ciśnieniu powietrza w oponie wyższym od ustalonego dla opon standardowych i wzmocnionych;
- (3) **„opona zimowa” oznacza oponę, której wzór bieżnika, jego mieszanka lub struktura zostały zaprojektowane przede wszystkim w celu uzyskania podczas jazdy po śniegu osiągnięć lepszych niż osiągnięcia zwykłej opony w odniesieniu do jej zdolności wprawiania pojazdu w ruch lub utrzymywania jego ruchu;**
- (4) „punkt sprzedaży” oznacza miejsce, gdzie opony są wystawiane i oferowane na sprzedaż, w tym salony samochodowe w przypadku wystawianych opon, które nie są zamontowane w pojazdach;
- (5) „techniczna literatura promocyjna” oznacza **instrukcje techniczne, broszury, ulotki i katalogi**, drukowane **lub** w formie elektronicznej **albo publikowane w Internecie z wyjątkiem reklamy w mediach**, wykorzystywane w marketingu opon lub pojazdów skierowanym do użytkowników końcowych lub dystrybutorów, które opisują szczególne parametry opony ;

- (6) „dokumentacja techniczna” oznacza informacje dotyczące opon, obejmujące między innymi: nazwę producenta i markę opony; opis typu opony lub grupy opon wyznaczonej do celów zgłoszenia klasy efektywności paliwowej, przyczepności na mokrej powierzchni i zewnętrznego hałasu toczenia; sprawozdania z badań oraz dokładność badań;
- (7) *„kalkulator oszczędności paliwowych” oznacza narzędzie udostępniane na specjalnych stronach internetowych poświęconych oznakowaniu opon w celu zademonstrowania potencjalnych średnich oszczędności paliwa, CO<sub>2</sub> i ponoszonych kosztów dla opon klas C1, C2 i C3;*
- (8) *„strona UE poświęcona oznakowaniu opon” oznacza centralne źródło online, administrowane przez Komisję, zawierające wyjaśnienia i dodatkowe informacje na temat każdego z elementów etykiety opon i zawierające kalkulator oszczędności paliwowych;*
- (9) „producent” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która wytwarza produkt lub która zleca zaprojektowanie lub wytworzenie produktu i oferuje ten produkt pod własną nazwą lub znakiem towarowym;
- (10) „importer” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę we Wspólnocie, która wprowadza na rynek wspólnotowy produkt z kraju trzeciego
- (11) „dostawca” oznacza producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela we Wspólnocie lub importera;
- (12) „dystrybutor” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną w łańcuchu dostaw, inną niż dostawca lub importer, która udostępnia produkt na rynku;
- (13) „udostępnienie na rynku” oznacza każde dostarczenie produktu w celu jego dystrybucji lub używania na rynku wspólnotowym w ramach działalności handlowej, odpłatnie lub nieodpłatnie;

- (14) „użytkownik końcowy” oznacza konsumenta, w tym kierownika parku pojazdów lub przedsiębiorstwo transportu drogowego, kupującego lub zamierzającego kupić oponę;
- (15) „zasadniczy parametr” oznacza parametr opony, taki jak opór toczenia, przyczepność na mokrej powierzchni lub zewnętrzny hałas toczenia, który ma znaczny wpływ na środowisko, bezpieczeństwo ruchu drogowego lub zdrowie w trakcie użytkowania.

#### **Artykuł 4** **Obowiązki Komisji**

*Nie później niż do września 2010 r. Komisja tworzy stronę internetową poświęconą oznakowaniu opon w UE i administruje nią jako centralnym źródłem informacji objaśniających na temat każdego składnika oznakowania.*

*Strona internetowa zawiera:*

- a) *objaśnienie piktogramów umieszczonych na etykiecie;*
- b) *kalkulator oszczędności paliwowych, który pokazuje potencjalne oszczędności paliwa, pieniędzy i CO<sub>2</sub> płynące z zastosowania opon o niskich oporach toczenia dla klas opon C1, C2 i C3;*
- c) *oświadczenie podkreślającą fakt, że faktyczne oszczędności paliwa oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego w znacznym stopniu zależą od zachowania kierowców, a zwłaszcza od następujących czynników:*
- (i) ekologicznego prowadzenia pojazdu, które może znacznie przyczynić się do zmniejszenia zużycia paliwa;*
  - (ii) ciśnienia w oponach, które powinno być regularnie sprawdzane w celu zapewnienia lepszej przyczepności na mokrej powierzchni i lepszych właściwości pod względem efektywności paliwowej;*
  - (iii) ścisłego przestrzegania bezpiecznej odległości między pojazdami.*

*Artykuł 5*  
Obowiązki dostawców opon

Państwa członkowskie zapewniają stosowanie się dostawców opon do następujących wymogów:

- (1) dostawcy zagwarantują, że opony C1 i C2 dostarczane do dystrybutorów lub użytkowników końcowych **są wyposażone w etykietę, umieszczoną w jakikolwiek sposób lub za pomocą nalepki** na bieżniku opony **■**, wskazującą klasę efektywności paliwowej **i klasę przyczepności na mokrej powierzchni** oraz wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia, **określone odpowiednio w części A, B i C** załącznika I;
- (2) format nalepki **i etykiety, o których** mowa w pkt 1, jest zgodny z formatem zaleconym w załączniku II;
- (3) dostawcy podają klasę efektywności paliwowej, klasę przyczepności na mokrej powierzchni oraz wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia w technicznej literaturze promocyjnej zgodnie z załącznikiem I, w kolejności podanej w załączniku III. **Dla opon klas C2 i C3 podaje się także wartość pomiarową współczynnika oporu toczenia;**
- (4) dostawcy udostępniają władzom państw członkowskich na ich wniosek dokumentację techniczną obejmującą okres kończący się po upływie pięciu lat od udostępnienia na rynku ostatniej opony danego typu; dokumentacja techniczna jest na tyle szczegółowa, aby umożliwić władzom sprawdzenie dokładności zamieszczonych na etykiecie informacji na temat efektywności paliwowej, przyczepności na mokrej powierzchni i zewnętrznego hałasu toczenia;
- (5) **dostawcy przedstawiają wartości pomiarowe z testu homologacji typu dotyczące współczynnika oporu toczenia (wyrażonego w kg/t), wskaźnika przyczepności na mokrej powierzchni (wyrażonego wskaźnikiem G w porównaniu ze standardową oponą odniesienia) i emisji hałasu (wyrażonych w dB) w ogólnodostępnej bazie danych.**

*Artykuł 6*  
Obowiązki dystrybutorów opon

Państwa członkowskie zapewniają stosowanie się dystrybutorów opon do następujących *wymogów*:

- (1) dystrybutorzy gwarantują, że ***nalepka lub etykieta umieszczona*** przez dostawcę zgodnie z *art. 5 pkt 1 lub bardziej szczegółowa objaśniająca wersja etykiety, określona w punkcie 3 załącznika II, jest dostępna i wyraźnie umieszczona odpowiednio na oponie albo w jej bezpośrednim sąsiedztwie* w punkcie sprzedaży;
- (2) w przypadku gdy opony przeznaczone na sprzedaż nie są widoczne dla użytkowników końcowych, dystrybutorzy dostarczają użytkownikom końcowym ***dokumentację*** na temat klasy efektywności paliwowej, klasy przyczepności na mokrej powierzchni oraz wartości pomiarowej zewnętrznego hałasu toczenia tych opon;
- (3) w przypadku opon C1 i C2 i C3 dystrybutorzy ***udostępniają objaśniającą wersję etykiety, jak określono w punkcie 3 lub 4 załącznika II, określającą klasę efektywności paliwowej, klasę przyczepności na mokrej powierzchni oraz wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia, jak określono odpowiednio w części A, B i C załącznika I, na rachunkach wystawianych użytkownikowi końcowemu przy zakupie opon lub wraz z tymi rachunkami.***

*Artykuł 7*  
Obowiązki dostawców i dystrybutorów ***pojazdów***

Państwa członkowskie zapewniają stosowanie się dostawców i dystrybutorów ***pojazdów*** do następujących *wymogów*:

- (1) dostawcy i dystrybutorzy ***pojazdów zapewniają*** informacje na temat opon montowanych w nowych pojazdach; informacje te obejmują klasę efektywności paliwowej określoną w części A załącznika I oraz wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia określoną w części C załącznika I, a także, w przypadku opon C1, klasę przyczepności na mokrej powierzchni określoną w części B załącznika I, ***w kolejności podanej w załączniku III. Informacje te dołącza się przynajmniej do technicznej literatury promocyjnej w formie elektronicznej oraz dostarcza się użytkownikom końcowym przed sprzedażą pojazdu;***

- (2) w przypadku gdy w nowym pojeździe można montować opony różnego typu, a użytkownik końcowy nie ma możliwości ich wyboru, **informacje, o których mowa w pkt 1, wskazują** najniższą klasę efektywności paliwowej, najniższą klasę przyczepności na mokrej powierzchni oraz najwyższą wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia tych typów opon ■ ;
- (3) w przypadku gdy użytkownik końcowy ma do wyboru różne typy opon, jakie mogą zostać zamontowane w nowym pojeździe, **zastosowanie mają następujące litery a) lub b):**
- a) **w przypadku, gdy użytkownik końcowy ma do wyboru różne rozmiary opon/felg, ale nie ma wyboru co do innych parametrów typu opony, informacje, o których mowa w pkt 1 określają, dla każdego rozmiaru opon/felgi, najniższą** klasę efektywności paliwowej, **najniższą** klasę przyczepności na mokrej powierzchni i **najwyższą** wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia **wszystkich** typów opon w **ramach danego rozmiaru opon/felg;**
- b) **za wyjątkiem przypadków wymienionych w lit. a), informacje, o których mowa w pkt 1 określają klasę efektywności paliwowej, klasę przyczepności na mokrej powierzchni oraz wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia wszystkich typów opon, które może wybrać użytkownik końcowy;**
- (4) w przypadku gdy użytkownik końcowy ma wybór spośród różnych typów opon, jakie mogą zostać zamontowane w nowym pojeździe, dystrybutorzy samochodów podają informacje na temat klasy efektywności paliwowej, klasy przyczepności na mokrej powierzchni oraz wartości pomiarowej zewnętrznego hałasu toczenia tych typów opon przed sprzedażą.

#### Artykuł 8

#### Zharmonizowane metody badań

Informacje wymagane na mocy *art. 5, 6 i 7*, dotyczące klasy efektywności paliwowej, wartości pomiarowej zewnętrznego hałasu toczenia i klasy przyczepności na mokrej powierzchni, są uzyskiwane w oparciu o zharmonizowane metody badań określone w załączniku I. **Zharmonizowane metody badań muszą móc dostarczyć użytkownikom końcowym wiarygodną i w pełni reprezentatywną klasyfikację badanych właściwości.**

*Artykuł 9*  
Procedura weryfikacji

1. Państwa członkowskie sprawdzają zgodność zadeklarowanych klas efektywności paliwowej i przyczepności na mokrej powierzchni w rozumieniu części A i B załącznika I, a także zadeklarowaną wartość pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia w rozumieniu części C załącznika I, zgodnie z procedurą określoną w załączniku IV.
2. ***Takie weryfikacje nie przynoszą uszczerbku żadnej homologacji UE typu pojazdu lub opon otrzymanej zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów<sup>1</sup> lub zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr .../2009 [w sprawie wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego]. W ramach oceny zgodności państwa członkowskie odwołują się również, w stosownych przypadkach, do dokumentacji dotyczącej homologacji typu opon i do odnośnej dodatkowej dokumentacji dostarczanej przez dostawcę.***
3. ***Państwa członkowskie gwarantują, że właściwe władze tworzą system rutynowych i nierutynowych kontroli punktów sprzedaży celem zapewnienia zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia.***

*Artykuł 10*  
Rynek wewnętrzny

1. W przypadku gdy spełnione są wymogi ***niniejszego rozporządzenia***, państwa członkowskie nie zakazują ani nie ograniczają udostępniania opon na rynku na podstawie informacji o produkcie objętych ***niniejszym rozporządzeniem***.
2. Państwa członkowskie uznają etykiety i informacje o produkcie za zgodne z przepisami ***niniejszego rozporządzenia***, chyba że posiadają dowody na to, że tak nie jest. Państwa członkowskie mogą wymagać od dostawców dostarczenia dokumentacji technicznej, ***zgodnie z art. 5 pkt 4***, w celu sprawdzenia rzetelności zadeklarowanych wartości.

---

<sup>1</sup> ***Dz.U. 263 z 9.10.2007, s. 1.***

*Artykuł 11*  
Środki zachęcające

Państwa członkowskie nie stosują środków zachęcających w przypadku opon poniżej poziomu klasy C **w odniesieniu do** efektywności paliwowej **lub** przyczepności na mokrej powierzchni w rozumieniu **odpowiednio** części A **i B** załącznika I.

*Artykuł 12*  
Zmiany i dostosowania do postępu technicznego

Wymienione poniżej środki, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne **niniejszego rozporządzenia**, między innymi poprzez ich uzupełnienie, należy przyjąć zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w *art. 14 ust 2*:

- (1) wprowadzenie wymogów dotyczących klasyfikacji przyczepności na mokrej powierzchni dla opon C2 i C3, pod warunkiem że istnieją odpowiednie zharmonizowane metody badań;
- (2) **wprowadzenie wymogów dotyczących opon zimowych lub nordyckich opon zimowych;**
- 
- (3) dostosowanie załączników od I do IV do postępu technicznego.

*Artykuł 13*  
**Egzekwowanie i sankcje**

1. Państwa członkowskie, **poprzez stałą wymianę informacji, gwarantują ścisłą współpracę przy nadzorze rynkowym dla dobra spójnego wykonania niniejszego rozporządzenia. Państwa członkowskie podejmują stosowne środki w ramach regularnych kontroli ex post w celu zapewnienia, że opony, które nie są należycie oznakowane, zostaną dostosowane do wymogów lub usunięte z rynku.**



2. **Państwa członkowskie wprowadzają środki określające sankcje za naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia, w tym także** przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz **przepisy zapewniające ich egzekwowanie.**
3. **Środki te są** skuteczne, współmierne i odstrasżające.
4. Państwa członkowskie bezzwłocznie powiadamiają Komisję **o tych środkach oraz o wszelkich późniejszych zmianach tych środków.**

*Artykuł 14*  
Komitet

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

*Artykuł 15*  
Przegląd

1. Najpóźniej po upływie **trzech** lat od daty zastosowania **niniejszego rozporządzenia**, Komisja dokona **przeglądu jego stosowania, uwzględniając między innymi:**
  - a) **skuteczność etykiet pod względem świadomości konsumenckiej;**
  - b) **czy system etykietowania powinien zostać rozszerzony na opony bieżnikowane;**
  - c) **czy należy wprowadzić nowe parametry lub klasy opon;**
  - d) **informacje na temat parametrów opon dostarczane użytkownikom końcowym przez dostawców pojazdów i dystrybutorów.**

2. ***Komisja, na podstawie wspomnianego przeglądu oraz po dokonaniu oceny wpływu i przeprowadzeniu ankiety konsumenckiej, przedstawia sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, w stosownym przypadku wraz z wnioskiem dotyczącym zmiany niniejszego rozporządzenia.***

*Artykuł 16*  
Transpozycja

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

***Stosuje się je*** od dnia 1 listopada 2012 r.

***Jednakże art. 5 i 6 nie mają zastosowania do opon wyprodukowanych przed dniem 1 lipca 2012 r.***

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

Sporządzono w ||

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

Przewodniczący

Przewodniczący

Załącznik I  
Klasyfikacja parametrów opon

Część A: Klasy efektywności paliwowej

Klasy efektywności paliwowej muszą być określone na podstawie współczynnika oporu toczenia (RRC) zgodnie z podaną poniżej skalą od A do G, zmierzoną zgodnie z ||regulaminem EKG ONZ ||.

Opony C1		Opony C2		Opony C3	
RRC w kg/t	Klasa efektywności energetycznej	RRC w kg/t	Klasa efektywności energetycznej	RRC w kg/t	Klasa efektywności energetycznej
$RRC \leq 6.5$	A	$RRC \leq 5.5$	A	$RRC \leq 4.0$	A
$6.6 \leq RRC \leq 7.7$	B	$5.6 \leq RRC \leq 6.7$	B	$4.1 \leq RRC \leq 5.0$	B
$7.8 \leq RRC \leq 9.0$	C	$6.8 \leq RRC \leq 8.0$	C	$5.1 \leq RRC \leq 6.0$	C
Puste	D	Puste	D	$6.1 \leq RRC \leq 7.0$	D
$9.1 \leq RRC \leq 10.5$	E	$8.1 \leq RRC \leq 9.2$	E	$7.1 \leq RRC \leq 8.0$	E
$10.6 \leq RRC \leq 12.0$	F	$9.3 \leq RRC \leq 10.5$	F	$RRC \geq 8.1$	F
$RRC \geq 12.1$	G	$RRC \geq 10.6$	G	Puste	G

## Część B: Klasy przyczepności na mokrej powierzchni

Klasy przyczepności na mokrej powierzchni opon C1 muszą być określone na podstawie współczynnika przyczepności na mokrej powierzchni ( $G$ ) zgodnie ze skalą od A do G określoną poniżej oraz mierzone zgodnie z regulaminem nr 117 EKG ONZ w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji opon w odniesieniu do emisji hałasu toczenia i przyczepności na mokrych nawierzchniach<sup>1</sup>.

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

## Część C: Zewnętrzny hałas toczenia

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

---

<sup>1</sup> Dz.U. 231 z 29.8.2008, s. 19.

**Część D: niski poziom hałasu**

*W przypadku opon o niskim wskaźniku hałasu określonym zgodnie ze skalą określoną poniżej, etykiecie dotyczącej wartości pomiarowej zewnętrznego hałasu toczenia wyrażonej w dB towarzyszy znak „niski poziom hałasu”:*

<i>Klasy zewnętrznego hałasu toczenia (dB(A))</i>			
<i>C2</i>	<i>C1</i>	<i>C2</i>	<i>C3</i>
<i>niski poziom hałasu*</i>	$\leq 68$	$\leq 69$	$\leq 70$



**Low  
Noise**

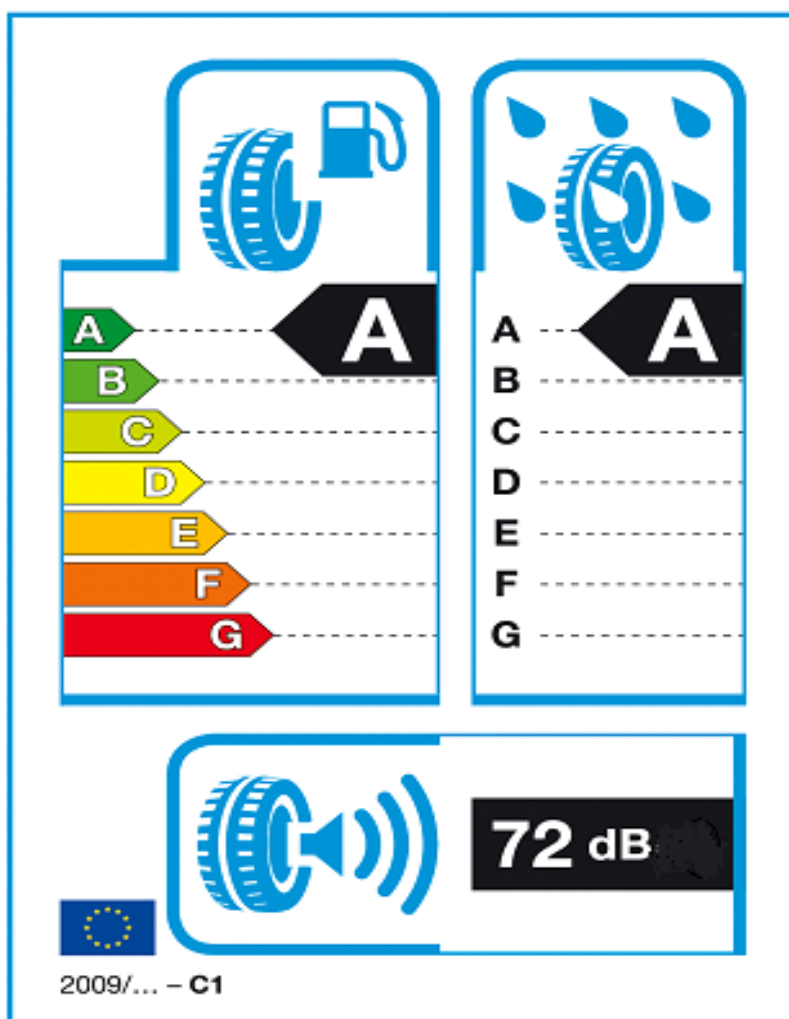
*\*niski poziom hałasu*

## Załącznik II: Format etykiety

Nalepka, o której mowa w *art. 5 pkt 1* oraz *art. 6 pkt 1*, składa się z dwóch części: 1) etykiety wydrukowanej w formacie opisanym poniżej oraz 2) miejsca pozostawionego na umieszczenie nazwy dostawcy oraz linii opon, rozmiaru opon, indeksu ładowności, indeksu prędkości i innych danych technicznych (zwanego dalej „miejszem na markę”).

### 1. Wzór etykiety

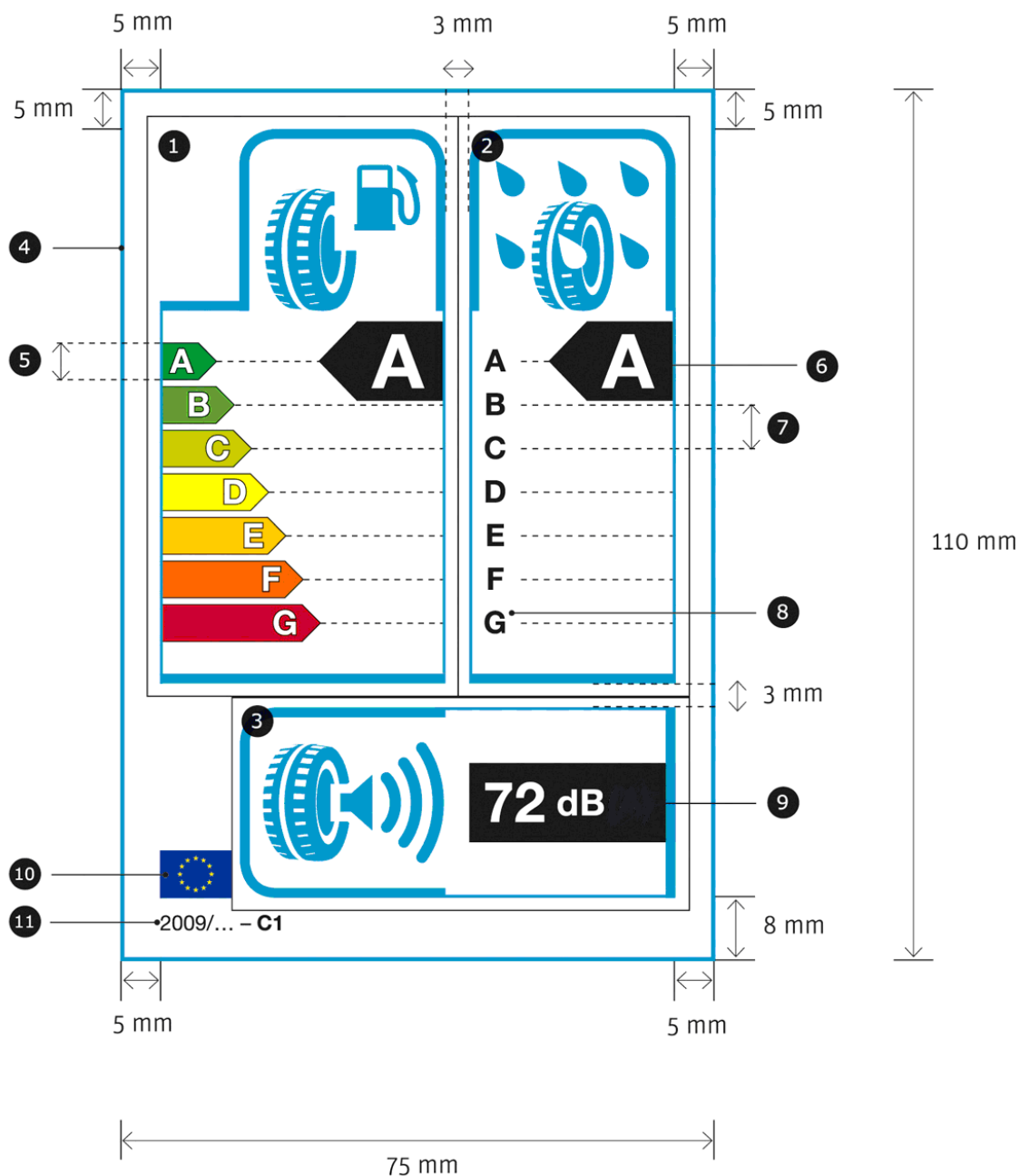
1.1 Etykieta wydrukowana na nalepce, o której mowa w *art. 5 pkt 1* oraz *art. 6 pkt 1*, musi odpowiadać przedstawionej poniżej ilustracji:



1.2. Do projektu dodaje się następujący element:

adres strony internetowej UE poświęconej etykietowaniu opon napisany dużą czcionką na dole etykiety,

1.3. Poniższy rysunek przedstawia specyfikację etykiety:



1.4 Etykieta musi mieć szerokość co najmniej 75 mm i wysokość 110 mm. Jeżeli etykieta jest drukowana w większym formacie, jej treść musi pozostać proporcjonalna do wymiarów przedstawionych w powyższej specyfikacji.

1.5 Etykieta musi być zgodna z poniższymi wymogami:

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

b) Poniższe liczby odnoszą się do legendy w *sekcji 1.3*;

① *Efektywność paliwowa*

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

② *Przyczepność na mokrej powierzchni*

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

③ *Zewnętrzny hałas toczenia*

Piktogram: szerokość: 23 mm, wysokość: 15 mm – Ramka piktogramu: linia: 3,5 pkt, szerokość: 26 mm, wysokość: 24 mm – Ramka wartości: linia: 1 pkt – Koniec ramki: linia: 3,5 pkt, wysokość: 24 mm – Kolor: X-10-00-05;

④ *Obramowanie etykiety*: linia: 1,5 pkt – Kolor: X-10-00-05;



5 *Skala A-G*

- *Strzałki*: wysokość: 4,75 mm, przerwa: 0,75 mm, czarna linia: 0,5 pkt – kolory:
  - A: X-00-X-00;
  - B: 70-00-X-00;
  - C: 30-00-X-00;
  - D: 00-00-X-00;
  - E: 00-30-X-00;
  - F: 00-70-X-00;
  - G: 00-X-X-00.
- *Tekst*: Helvetica Bold 12 pkt, 100% białego, czarne obramowanie: 0,5 pkt;

6 *Skala*

- *Strzałka*: szerokość: 16 mm, wysokość: 10 mm, 100% czarnego;
- *Tekst*: Helvetica Bold 27 pkt, 100% białego;

7 *Linie skali*: linia: 0,5 pkt, przerwa w linii przerywanej: 5,5 mm, 100% czarnego;

8 *Tekst skali*: Helvetica Bold 11 pkt, 100% czarnego;

9 *Wartość hałasu*

- *Ramka*: szerokość: 25 mm, wysokość: 10 mm, 100% czarnego;
- *Tekst*: Helvetica Bold 20 pkt, 100% białego;
- *Tekst jednostki*: Helvetica Bold Regular dla (A) 13 pkt, 100% białego;

- ⑩ Logo UE: szerokość: 9 mm, wysokość: 6 mm;
- ⑪ Odniesienie do rozporządzenia: Helvetica Regular 7,5 pkt, 100% czarnego;  
Odniesienie do klasy opon: Helvetica Bold 7,5 pkt, 100% czarnego;

c) Tło musi być w kolorze białym.

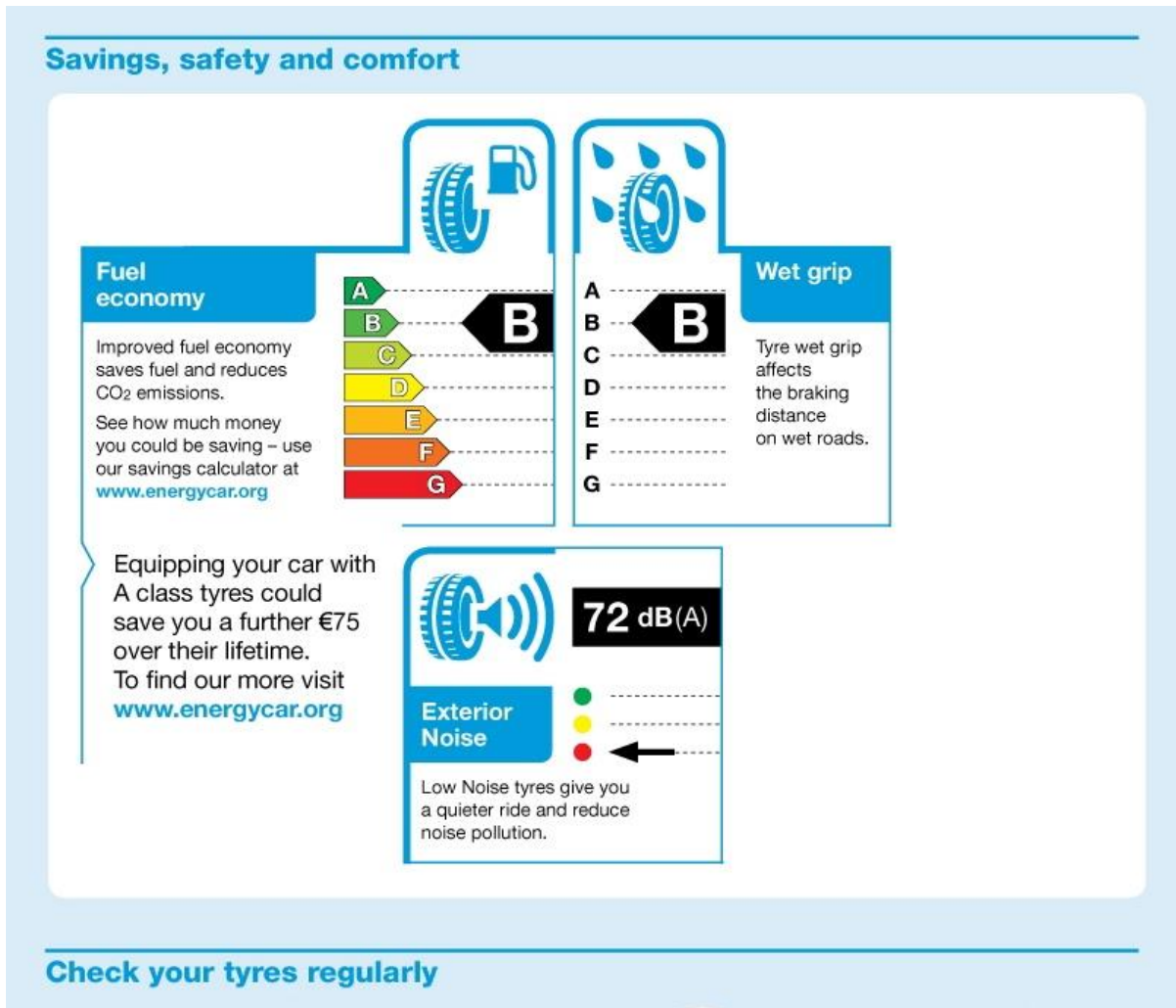
1.6 Klasa opon (C1, C2 lub C3) musi być wskazana na etykiecie w formacie zaleconym na ilustracji w sekcji 1.3.

2. Miejsce na markę

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

3. *Format rozszerzonej etykiety objaśniającej*

*Objaśniająca wersja etykiety, o której mowa w art. 6, jest zgodna z poniższą ilustracją, a jej treść jest tłumaczona na język właściwy dla danego punktu sprzedaży. Ta wersja etykiety dostarczana jest konsumentowi na rachunku lub wraz z nim, chyba że stanowi to zbędne obciążenie dla dystrybutora i w takim przypadku informacja zapewniana jest zgodnie z pkt 4 załącznika II.*



4. **Format informacji podawanych na rachunku**

**Gdy koszty druku etykiety objaśniającej, jak określono w pkt 3 załącznika II, stanowią zbędne obciążenie dla dystrybutora, informację na etykiecie podaje się jak na poniższej ilustracji:**



Załącznik III  
Informacje podawane w technicznej literaturze promocyjnej

1. Informacje dotyczące opon są podawane w określonej poniżej kolejności:
  - (i) klasa efektywności paliwowej (litera od A do G);
  - (ii) klasa przyczepności na mokrej powierzchni (litera od A do G);
  - (iii) wartość pomiarowa zewnętrznego hałasu toczenia (dB).
2. Informacje te muszą spełniać następujące kryteria:
  - (i) być łatwe do odczytania;
  - (ii) być łatwe do zrozumienia;
  - (iii) w przypadku gdy dla danego typu opon istnieją różne klasyfikacje w zależności od wymiaru lub innych parametrów, podaje się zakres parametrów opon od najlepszych do najgorszych.
3. Dostawcy muszą również na swojej stronie internetowej udostępnić następujące dane:
  - (i) ***link do strony internetowej UE poświęconej etykietowaniu opon;***
  - (ii) objaśnienie piktogramów umieszczonych na etykiecie ***oraz kalkulator efektywności paliwowej udostępniony na stronie UE poświęconej etykietowaniu opon;***
  - (iii) informację podkreślającą fakt, że faktyczne oszczędności paliwa oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego w znacznym stopniu zależą od zachowania kierowców, a zwłaszcza od następujących czynników:
    - ekologicznego prowadzenia pojazdu, które może znacznie przyczynić się do zmniejszenia zużycia paliwa;
    - ciśnienia w oponach, które powinno być regularnie sprawdzane w celu zapewnienia lepszej przyczepności na mokrej powierzchni i lepszych właściwości pod względem efektywności paliwowej;
    - ścisłego przestrzegania bezpiecznej odległości między pojazdami.

#### Załącznik IV: Procedura weryfikacji

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

- (1) Najpierw badaniom poddaje się jedną oponę. Jeżeli zmierzona wartość jest zgodna z zadeklarowaną klasą lub wartością pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia, wynik badania uważa się za pozytywny;
- (2) Jeżeli zmierzona wartość nie jest zgodna z zadeklarowaną klasą lub wartością pomiarową zewnętrznego hałasu toczenia, badaniu poddaje się kolejne trzy opony. Średnia wartość pomiaru, wynikająca z badań wykonanych na czterech oponach, jest wykorzystywana do oceny zgodności z zadeklarowanymi informacjami.