

Bruksela, 20 listopada 2017 r.
(OR. en)

14597/17

ENER 460
ENV 959
TRANS 501
CONSOM 361

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	8 listopada 2017 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2017) 658 final
Dotyczy:	Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady Ocena konieczności dokonania przeglądu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1222/2009 w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2017) 658 final.

Załącznik: COM(2017) 658 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 8.11.2017r.
COM(2017) 658 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Ocena konieczności dokonania przeglądu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1222/2009 w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów

1. WPROWADZENIE

W niniejszym sprawozdaniu przedstawiono wyniki oceny konieczności dokonania przeglądu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1222/2009¹ z dnia 25 listopada 2009 r. w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów („rozporządzenie w sprawie etykietowania opon”). Zgodnie z wymogiem określonym w art. 14 rozporządzenia w przeglądzie uwzględniono w szczególności:

- skuteczność etykiety w zakresie podwyższania świadomości użytkowników końcowych, w szczególności – czy art. 4 ust. 1 lit. b) równie skutecznie przyczynia się do osiągnięcia celów rozporządzenia jak art. 4 ust. 1 lit. a);
- informacje dotyczące parametrów opon dostarczane użytkownikom końcowym przez dostawców i dystrybutorów (sprzedawców) pojazdów;
- kwestię, czy system oznakowania należy rozszerzyć o opony bieżnikowane;
- kwestię, czy należy wprowadzić nowe parametry opon, takie jak przebieg.

Uwzględniono również inne istotne kwestie. Obejmują one możliwość dostosowania klasyfikacji przyczepności opon zaprojektowanych przede wszystkim w celu uzyskania w warunkach lodu lub śniegu osiągnięć lepszych niż osiągnięć zwykłej opony zgodnie z art. 11 lit. b) rozporządzenia; możliwość utworzenia rejestracyjnej bazy danych; oraz konieczność intensyfikacji działań w zakresie nadzoru rynku.

Na potrzeby przeglądu rozporządzenia wykonano szczegółową ekspertyzę².

2. PRZEPISY DOTYCZĄCE ETYKIETOWANIA OPON

Rozporządzenie w sprawie etykietowania opon przyjęto jako element działań promujących w UE mobilność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Zakres stosowania rozporządzenia obejmuje opony do samochodów osobowych (opony C1³), lekkich pojazdów użytkowych (opony C2) i pojazdów ciężkich (opony C3). Z zakresu stosowania rozporządzenia wyłączone są: opony bieżnikowane, opony kolcowane oraz szereg opon specjalnego przeznaczenia, takich jak opony wyścigowe i zapasowe.

Rozporządzenie obejmuje trzy wzajemnie powiązane ze sobą parametry właściwości użytkowych: efektywność paliwową (na podstawie oporu toczenia), przyczepność na mokrej nawierzchni oraz zewnętrzny hałas toczenia. W rozporządzeniu określono klasy dla wszystkich trzech parametrów.

Efektywność paliwową opon określa się jako współczynnik oporu toczenia (RRC). Na etykiecie efektywność paliwowa jest przedstawiona w postaci kolorowej skali od A do G, na której najwyższa klasa efektywności paliwowej (klasa A) oznacza klasę o najmniejszym współczynniku oporu toczenia.

¹ [Dz.U. L 342 z 22.12.2009, s. 46.](#)

² [Review study](#) on the Regulation (EC) No 1222/2009 on the labelling of tyres (Viegand Maagøe A/S, marzec 2016 r.).

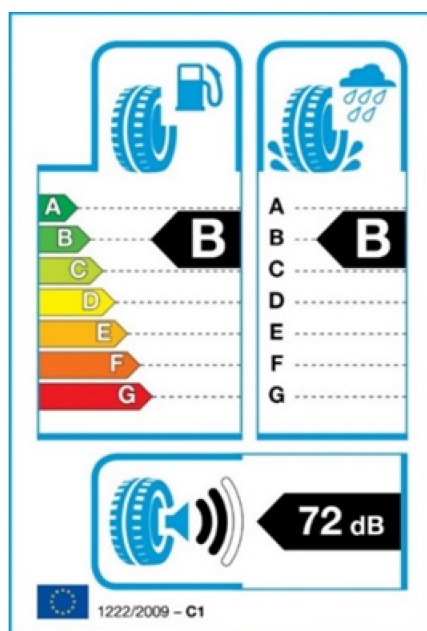
³ Określenia „opony C1, C2 i C3” stanowią terminy prawne zdefiniowane w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009. Oznaczają one opony przeznaczone przede wszystkim do samochodów osobowych, lekkich pojazdów użytkowych i pojazdów ciężkich.

Właściwości użytkowe opony w zakresie bezpieczeństwa opisuje się jako przyczepność na mokrej nawierzchni, czyli zdolność opony do hamowania na mokrej drodze. Klasę przyczepności na mokrej nawierzchni określa się na podstawie współczynnika przyczepności na mokrej nawierzchni według skali od A do G, w ramach której najwyższe klasy odpowiadają najwyższym wartościom współczynnika przyczepności na mokrej nawierzchni.

Zewnętrzny hałas toczenia oznacza hałas powodowany przez opony, jaki dociera do osoby postronnej, tj. osoby znajdującej się na zewnątrz samochodu. Parametr ten mierzy się w decybelach (dB). Na etykiecie klasę zewnętrznego hałasu toczenia oznacza się jedną, dwiema albo trzema czarnymi „falami dźwiękowymi”.

Wskazane na etykiecie właściwości użytkowe w odniesieniu do tych trzech parametrów są deklarowane przez producenta bez weryfikacji przez osobę trzecią.

W przypadku opon C1 i C2 klasy są oznaczone na etykiecie lub naklejce (etykieta zawierająca miejsce na markę). W przypadku wszystkich trzech typów opon informacje dotyczące klasy efektywności paliwowej, klasy przyczepności na mokrej nawierzchni, klasy zewnętrznego hałasu toczenia i wartości pomiarowej hałasu podawane są w technicznych materiałach promocyjnych, w tym na stronach internetowych dostawców.



Rozporządzenie w sprawie etykietowania opon ma na celu przede wszystkim zwiększenie bezpieczeństwa oraz efektywności ekonomicznej i środowiskowej transportu drogowego poprzez promowanie opon pozwalających na obniżenie zużycia paliwa, które są bezpieczne i charakteryzują się niskim poziomem zewnętrznego hałasu toczenia. Rozporządzenie ma również na celu zapewnienie, aby standardowe etykiety zawierały więcej informacji wpływających na decyzje podejmowane przez konsumentów przy zakupie opon. Efektywność paliwowa ma istotne znaczenie z punktu widzenia obaw UE dotyczących bezpieczeństwa dostaw energii, uzależnienia UE od importu energii i konieczności przeciwdziałania zmianie klimatu.

Mając na uwadze, że sektor transportu odpowiada za jedną trzecią zużycia energii w UE, zwiększenie efektywności paliwowej w transporcie drogowym ma istotne znaczenie dla eliminowania tych wyzwań. Opony, ze względu na ich opór toczenia, odpowiadają za 20–30 % zużycia paliwa przez pojazdy. W związku z tym zmniejszenie oporu toczenia opon jest

istotne w celu zwiększenia efektywności paliwowej i zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. Lepsza przyczepność opon na mokrej nawierzchni przyczyni się do ograniczenia liczby wypadków oraz liczby osób zabitych i rannych w wypadkach. Hałas związany z transportem drogowym stanowi drugie pod względem zagrożenia, po emisjach cząstek stałych, obciążenie dla środowiska i zdrowia. Ograniczenie wpływu hałasu na zdrowie jest możliwe w przypadku stosowania w UE wyłącznie opon o poziomie zewnętrznego hałasu toczenia najwyższej klasy.

3. ZAKRES ANALIZY

W ramach analizy zbadano kwestię, czy od czasu zastosowania rozporządzenia w sprawie etykietowania opon, istnieje jeszcze możliwość poprawy parametrów właściwości użytkowych opon w zakresie efektywności paliwowej, przyczepności na mokrej nawierzchni i zewnętrznego hałasu.

Analiza obejmowała przepisy rozporządzenia w zakresie wdrażania i egzekwowania w UE od listopada 2012 r., czyli od daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia. W badaniu uwzględniono również wymogi w zakresie udzielania zamówień publicznych, które zostały określone w dyrektywie 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej⁴, odnoszące się do rozporządzenia w sprawie etykietowania opon.

W analizie uwzględniono odpowiednie przepisy dyrektywy 2010/30/UE w sprawie etykietowania energetycznego⁵, zmienionej rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1369 w sprawie etykietowania energetycznego⁶.

W analizie wzięto również pod uwagę odpowiednie przepisy rozporządzenia (WE) nr 661/2009⁷ w sprawie homologacji, w odniesieniu do opon. Ma to na celu wykluczenie z rynku produktów, które uzyskują najgorsze wyniki w odniesieniu do tych samych parametrów (opór toczenia, przyczepność na mokrej nawierzchni i hałas zewnętrzny).

Analiza dotyczyła w szczególności następujących kwestii:

1. stopnia poprawy średniego wskaźnika funkcjonowania rynku od daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia;
2. skuteczności etykiety w zakresie podwyższania świadomości użytkowników końcowych oraz poprawy pod względem efektywności energetycznej, przyczepności na mokrej nawierzchni i oddziaływania hałasu;
3. przejrzystości i dokładności informacji dotyczących parametrów opon, dostarczanych użytkownikom końcowym przez dostawców i dystrybutorów pojazdów; poprawy jakości informacji przekazywanych przed sprzedażą, w tym widoczności etykiety;
4. wyłączenia z zakresu stosowania systemu oznakowania określonych typów opon (opon bieżnikowanych i kolcowanych);
5. braku uwzględnienia innych parametrów opon, takich jak przebieg i ścieranie;
6. niedostosowania systemu klasyfikacji przyczepności opon do opon zaprojektowanych w celu uzyskania lepszych osiągnięć w warunkach lodu lub śniegu;

⁴ Art. 6 i załącznik III.

⁵ Dyrektywa 2010/30/UE (Dz.U. L 153 z 18.6.2010, s. 1).

⁶ Rozporządzenie (UE) 2017/1369 (Dz.U. L 198 z 28.7.2017, s. 1).

⁷ Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 (Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1).

7. utworzenia rejestracyjnej bazy danych;
8. nadzoru rynku i egzekwowania przepisów.

4. WYNIKI

4.1. Rozwój sytuacji rynkowej

Rozporządzenie w sprawie etykietowania opon ma zastosowanie od listopada 2012 r. W przypadku „efektywności paliwowej” i „przyczepności na mokrej nawierzchni” w latach 2013–2015 na rynku odnotowano pozytywną tendencję w kierunku nabywania opon o lepszych parametrach, co częściowo wynikało z oddziaływania etykiety. Tendencja ta była jednak mniej wyraźna w przypadku „zewnętrznego hałasu toczenia”.

W przypadku wszystkich typów opon w latach 2013–2015 odnotowano poprawę średniej efektywności paliwowej i przyczepności na mokrej nawierzchni.

Udział opon o efektywności energetycznej na poziomie najwyższych klas (A i B) w rynku nadal jest bardzo mały (<1 % w przypadku wszystkich typów opon). Wskazuje to, że nadal istnieją duże możliwości poprawy.

Jeżeli chodzi o przyczepność na mokrej nawierzchni, udział w rynku jest wysoki w przypadku klasy B dla wszystkich typów opon (ponad 40 %) i zadowalający w przypadku klasy A (około 15 %).

W zakresie zewnętrznego hałasu toczenia w latach 2013–2015 nie odnotowano żadnej istotnej poprawy, głównie dlatego, że przemysł oponiarski przywiązywał większą wagę do poprawy pozostałych parametrów. Wynika to z faktu, że zewnętrzny hałas toczenia jest parametrem o najmniejszym znaczeniu z punktu widzenia użytkowników końcowych, jak wynika z ekspertyzy wykonanej na potrzeby przeglądu.

Ponadto w przypadku mniej niż 0,5 % opon wprowadzanych do obrotu na etykiecie widnieje klasa A zarówno w odniesieniu do efektywności paliwowej, jak i przyczepności na mokrej nawierzchni, co wiąże się z wyższymi kosztami i technicznym kompromisem między tymi dwoma parametrami.

Wpływ systemu oznakowania do roku 2020 szacuje się na 35 PJ⁸ (czyli 0,8 Mtoe rocznie⁹), co odpowiada ograniczeniu emisji CO₂ na poziomie 2,5 Mt rocznie¹⁰.

4.2. Świadomość użytkowników i zrozumienie informacji zawartych na etykiecie

Z badania przeprowadzonego wśród użytkowników w ramach ekspertyzy na potrzeby przeglądu wynika, że ponad połowa właścicieli samochodów nie wie o etykiecie na oponie.

Ponadto użytkownicy końcowi opon C2 i C3 oraz niektórzy użytkownicy końcowi opon C1 często nie dokonują bezpośredniego zakupu opon, tylko nabywają je w ramach umów leasingu i rozwiązań w zakresie zarządzania flotą pojazdów.

Kampanie mające na celu zwiększenie świadomości mogłyby obejmować odniesienie do kalkulatora oszczędności paliwa znajdującego się na stronie internetowej Komisji

⁸ PJ lub petadżul: 10¹⁵ dżuli.

⁹ Mtoe: milion ton oleju ekwiwalentnego.

¹⁰ Na podstawie modelu standardowego utworzonego do celów ekspertyzy na potrzeby przeglądu rozporządzenia w sprawie etykietowania opon.

Europejskiej¹¹, za pomocą którego użytkownicy końcowi mogą obliczyć, ile paliwa mogą potencjalnie zaoszczędzić dzięki oponom.

Kolejna kwestia związana z podnoszeniem świadomości dotyczy wymogów w zakresie udzielania zamówień publicznych określonych w dyrektywie 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej, chociaż badanie nie było konkretnie ukierunkowane na tę kwestię. Aby zachęcić do stosowania energooszczędnych opon ważne jest, aby państwa członkowskie dopilnowały, że ich instytucje rządowe na szczeblu centralnym wiedzą o wymogu zakupu opon należących do najwyższej klasy efektywności paliwowej. Instytucje te powinny również uwzględniać ten aspekt w swoich postępowaniach o udzielenie zamówień na usługi zgodnie z wymogiem określonym w załączniku III do dyrektywy 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej.

W ramach badania odnotowano stały wzrost świadomości istnienia etykiety i zrozumienia zawartych na niej informacji wśród użytkowników.

Konsumenci wykazują na ogół dobre zrozumienie informacji zawartych na etykiecie opony. Konsumenci, którym pokazano etykietę, byli w stanie rozumieć podane na niej informacje, mimo że etykietę widzieli po raz pierwszy. Respondenci za najmniej zrozumiałą uznali piktogram oznaczający zewnętrzny hałas toczenia (zrozumienie na poziomie 60 %), natomiast za najczytelniejszy uznali piktogram oznaczający przyczepność na mokrej nawierzchni (81 %), a efektywność paliwowa uplasowała się po środku (73 %).

Z badania wynika, że przy zakupie opon konsumenci największą wagę przywiązują do bezpieczeństwa. W związku z tym za najważniejszy parametr na etykiecie konsumenci uznają przyczepność na mokrej nawierzchni. Nawet w przypadku uwzględnienia parametrów nieprzedstawionych na etykiecie (takich jak cena i marka) najważniejszym parametrem nadal pozostaje przyczepność na mokrej nawierzchni, a na drugim miejscu plasuje się cena.

Przedstawiciele przemysłu, sprzedawcy i organizacje konsumenckie zalecają organizację kampanii promujących etykietę w celu poszerzenia wiedzy na jej temat wśród konsumentów i wyjaśnienia zawartych na niej informacji. Grupami docelowymi powinni być użytkownicy końcowi w segmentach rynku opon C1, C2 i C3. Najważniejsze są jednak kampanie mające na celu zwiększenie świadomości wśród użytkowników końcowych opon C1, którzy stanowią największą grupę nabywców opon.

Kampanie mające na celu zwiększenie świadomości mogą być organizowane na szczeblu krajowym przez organy państw członkowskich, na szczeblu unijnym przez Komisję lub na oba sposoby. Dobrze byłoby, aby w kampaniach uczestniczyli dostawcy i dystrybutorzy opon w celu zwiększenia skuteczności działań informacyjnych skierowanych do użytkowników końcowych. Niektóre państwa członkowskie udzieliły już wsparcia lub planują udzielenie wsparcia na rzecz organizacji kampanii mających na celu zwiększenie świadomości na temat informacji umieszczanych na etykiecie opony. Należy uwzględniać doświadczenia i zalecenia sformułowane w wyniku tych kampanii.

4.3. Dokładność informacji, poprawa jakości informacji przed sprzedażą

Zasadniczo konsumenci uznają, że etykieta jest przydatna i czytelna. Duża część konsumentów wykazuje wysoki lub średni poziom zaufania do informacji przedstawianych na etykiecie. Wielu konsumentów wskazało, że mieliby większe zaufanie do prezentowanych

¹¹ [Kalkulator](#): oszczędności określa się na podstawie efektywności energetycznej opony oraz liczby kilometrów, które można przejechać na danym zestawie opon.

informacji, gdyby zwiększono kontrolę rynku i nakładano więcej sankcji w przypadku niezgodności produktów z danymi na etykiecie. Jest to zgodne z odpowiedziami udzielonymi zarówno przez dostawców opon, jak i stowarzyszenia sprzedawców, którzy również opowiedzieli się za zwiększeniem nadzoru rynku.

Jeżeli chodzi o dokładność informacji, należy stwierdzić, że szereg organizacji konsumenckich wyraziło pewne obawy odnośnie do stosowania etykiety UE na oponach. Ich zdaniem na etykiecie UE podano zawyżone parametry właściwości użytkowych opon, które nie odpowiadają wartościom uzyskanym w przeprowadzonych przez nie badaniach. Organizacje te nie wskazały jednak, czy różnica ta dotyczy wszystkich trzech parametrów, czy jedynie jednego lub dwóch z nich. Krytykują one również fakt, że etykieta UE na oponach stanowi pochodną procedury oświadczenia własnego, a zatem nie posiada certyfikatu strony trzeciej.

Ponadto wielu konsumentów chciałoby uzyskać więcej informacji w formie wyników niezależnych badań przeprowadzanych przez stowarzyszenia konsumenckie lub organy administracji bądź pochodzących z publicznych baz danych zawierających dane dotyczące opon z systemu oznakowania.

Chociaż większość konsumentów nabywa opony w sklepach z oponami lub w warsztatach samochodowych, to jednak jedynie około jedna trzecia z nich przed dokonaniem ostatniego zakupu widziała opony na wystawie. Ponadto organy nadzoru rynku dokonujące kontroli w sklepach odnotowały, że w punkcie sprzedaży wystawianych jest jedynie kilka modeli opon, natomiast pozostałe znajdują się w magazynie. Oznacza to, że przed zakupem konsumenci często nie widzą opony ani etykiety. Ponadto w związku z tym, że wraz z upływem czasu właściwości użytkowe opony ulegają pogorszeniu nawet w przypadku opon leżących na półkach, można by rozważyć podanie do wiadomości konsumentów daty produkcji, na przykład w karcie produktu, ze wskazaniem również średniego spodziewanego pogorszenia właściwości użytkowych.

Tego rodzaju praktyki są niezgodne z art. 5 ust. 2 rozporządzenia, który stanowi, że dystrybutorzy mają obowiązek dostarczyć użytkownikom końcowym informacji na temat parametrów właściwości użytkowych podanych na etykiecie, jeżeli opony przeznaczone na sprzedaż nie są widoczne dla użytkowników końcowych. Można zatem rozważyć rozszerzenie i wyjaśnienie tych przepisów, aby zapewnić udostępnienie informacji zawartych na etykiecie przed sprzedażą.

Dostawcy i dystrybutorzy pojazdów powinni zostać zobowiązani do podawania informacji zawartych na etykiecie opon w odniesieniu do typów opon montowanych w pojeździe, który dostarczają. Powinno to dotyczyć również sytuacji, w których użytkownikowi końcowemu nie daje się wyboru między różnymi oponami montowanymi w pojeździe przeznaczonym na sprzedaż. Informacje te można na przykład zawrzeć w technicznych materiałach promocyjnych przekazywanych użytkownikowi końcowemu.

W punkcie sprzedaży etykieta opony może mieć formę drukowanej etykiety umieszczonej w pobliżu opony lub naklejki na oponie. Większość konsumentów uważa, że najlepiej widoczna jest naklejka umieszczona na bieżniku opony. Kwestia sposobu przedstawiania etykiety traci jednak na znaczeniu w sytuacji, w której większość opon nie znajduje się na wystawie.

W badaniu odnotowano wzrost udziału opon nabywanych przez internet. Coraz ważniejsza staje się zatem kwestia przedstawiania etykiety i istotnych informacji w przypadku opon przeznaczonych na sprzedaż przez internet.

4.4. Wyłączenia określonych typów opon (opon bieżnikowanych i kolcowanych)

Opony bieżnikowane

Bieżnikowanie opon to proces stosowany w celu przedłużenia żywotności używanych opon. W oponie poddanej bieżnikowaniu zużyty bieżnik zostaje zastąpiony nowym. Proces ten można powtarzać tak długo, jak długo można zagwarantować integralność osnowy opony. Bieżnikowanie skutkuje oszczędnością zarówno energii, jak i materiałów.

Właściwości użytkowe opon bieżnikowanych określa się na podstawie kombinacji osnowy, bieżnika i zastosowanego procesu bieżnikowania. Głównie wyzwanie wiążące się z uwzględnieniem opon bieżnikowanych w systemie oznakowania sprowadza się do konieczności określenia dla każdej kombinacji trzech parametrów właściwości użytkowych podanych na etykiecie (efektywności paliwowej, przyczepności na mokrej nawierzchni i zewnętrznego hałasu toczenia). Zważywszy, że opony bieżnikowane produkowane są w małych seriach, koszt badań każdej kombinacji skutkowałby brakiem rentowności przedsiębiorstw zajmujących się bieżnikowaniem, w szczególności w przypadku małych i średnich przedsiębiorstw.

Obecnie opracowywane są metody pomiaru i narzędzia do obliczania parametrów właściwości użytkowych podawanych na etykiecie w odniesieniu do opon bieżnikowanych C3.

Przed rozważeniem ewentualnego objęcia opon bieżnikowanych C3 zakresem stosowania rozporządzenia w sprawie etykietowania opon należy przeprowadzić szczegółową ocenę tych metod i narzędzi. W pracach związanych z oceną powinny brać udział wszystkie odpowiednie zainteresowane strony, takie jak przemysł oponiarski, przedsiębiorstwa zajmujące się bieżnikowaniem, organy nadzoru rynku i odpowiednie organizacje pozarządowe.

Opony kolcowane

Opony kolcowane są używane głównie w Finlandii, Szwecji i Norwegii, gdzie stanowią 12 % rynku opon (w porównaniu z 0,25 % w pozostałej części UE). W wielu państwach członkowskich stosowanie opon kolcowanych jest zabronione, a w większości pozostałych państw opony te można stosować wyłącznie w miesiącach zimowych. Ze względu na mały udział w rynku potencjał pod względem oszczędności paliwa nie jest wystarczający, aby uwzględnić opony kolcowane w systemie oznakowania. Ponadto główny problem z punktu widzenia ochrony środowiska związany ze stosowaniem opon kolcowanych polega na zanieczyszczeniu cząstkami stałymi wskutek zużycia dróg. Dlatego też w celu ograniczenia tego wpływu państwa nordyckie objęły regulacjami konstrukcję opon.

Za pomocą obecnie stosowanych standardów badania nie można badać oporu toczenia i przyczepności na mokrej nawierzchni opon kolcowanych. W trakcie badania zarówno oporu toczenia, jak i przyczepności na mokrej nawierzchni obowiązuje ograniczona dopuszczalna chropowatość nawierzchni (drogi lub bębnow maszyny). Stosowanie kolców podczas badania spowodowałoby uszkodzenie nawierzchni w takim stopniu, że nie spełniałyby one już standardów badania.

4.5. Przebieg i ścieranie

Przebieg

Wpływ zwiększenia przebiegu opon na środowisko i gospodarkę zależy wyłącznie od tego, w jaki sposób zwiększony przebieg wpływa na opór toczenia. Jeżeli przebieg zostaje zwiększony kosztem większego oporu toczenia, wpływ najprawdopodobniej będzie negatywny ze względu na większe zużycie paliwa na etapie użytkowania. Ponadto istnieje również ryzyko obniżenia przyczepności na mokrej nawierzchni.

Przebieg jest wprawdzie ważnym parametrem z punktu widzenia użytkowników końcowych, jednak włączenie go do systemu jest na chwilę obecną niewykonalne ze względu na brak rzetelnej, dokładnej i odtwarzalnej standardowej metody badawczej pozwalającej na określenie liczby kilometrów, jaką można przejechać na danych oponach. Aby udostępnić tę istotną informację konsumentom, konieczne byłoby opracowanie takiej metody, chociaż uznaje się, że przebieg mierzony standardową metodą badawczą może w znacznym stopniu odbiegać od przebiegu faktycznie osiąganego przez konsumentów. W takim przypadku istnieje ryzyko utraty zaufania konsumentów do informacji podanych na etykiecie.

Chociaż przebieg bezpośrednio wiąże się ze zużyciem bieżnika podczas eksploatacji opony (które może zależeć od ciśnienia powietrza w oponach, nawierzchni, obciążenia i stylu jazdy), pogorszenie parametrów opony następuje również wraz z jej wiekiem lub w związku z wystawieniem na działanie promieni słonecznych (UV), wysoką temperaturę, deszcz itp. Trwałość opon zależy zatem również od wpływu warunków klimatycznych, w których są użytkowane, i od ich dotkliwości, co dotyczy jednak również innych parametrów przedstawionych na etykiecie, takich jak zużycie paliwa.

W związku z tym należy informować konsumentów o ewentualnych przyczynach występowania takich odchyleń i o sposobach ich ograniczenia (np. dzięki lepszej kontroli ciśnienia powietrza w oponach, stylowi jazdy itp.), aby w dalszym ciągu mieli oni zaufanie do informacji przedstawianych na etykiecie.

Normy jednorodnej klasyfikacji jakości opon (UTQG – ang. *Uniform Tire Quality Grading*) stanowią jedyną standardową metodą badawczą mającą zastosowanie wyłącznie do opon C1. Aby można było zastosować tę metodą badawczą, na danych oponach należy przejechać łącznie 7 200 mil (11 600 km), co sprawia, że metoda ta wiąże się z bardzo dużymi kosztami (można by rozważyć bardziej oszczędnościową metodę opartą na badaniach laboratoryjnych). Zmierzony przebieg będzie odbiegał od przebiegu osiąganego w praktyce przez użytkownika końcowego, ponieważ na zużycie i przebieg opon duży wpływ mają czynniki zewnętrzne, takie jak ciśnienie powietrza w oponach, nawierzchnia, obciążenie i styl jazdy.

Zarówno przemysł oponiarski, jak i organy nadzoru rynku są zgodne, że zmierzenie przebiegu z dokładnością wymaganą do celów etykietowania jest niemożliwe, tak samo jak niemożliwe jest, zdaniem organów nadzoru rynku, prowadzenie nadzoru rynku w oparciu o taki wymóg. Ponadto przemysł oponiarski, organy nadzoru rynku i organizacje producentów opon są zgodne, że uwzględnienie przebiegu jako parametru w systemie oznakowania opon byłoby bardzo kosztowne i nie pomogłoby konsumentom w wyborze lepszych opon. Kwestia ta, ściśle powiązana ze ścieraniem, mogłaby jednak zostać bardziej szczegółowo zbadana w przyszłym przeglądzie rozporządzenia.

Ścieranie

Ścieranie, czyli usuwanie materiałów z opony w kontakcie z nawierzchnią, wiąże się z przebiegiem opony. Materiały usuwane w kontakcie z nawierzchnią w wyniku zużywania opony (ang. *Tyre Road Wear Particles*) przyczyniają się do zanieczyszczenia cząstkami stałymi powietrza. W związku z tym, że inne źródła zanieczyszczenia powietrza, takie jak emisje z pojazdów, są regulowane, znaczenie materiałów usuwanych w kontakcie

z nawierzchnią w wyniku zużywania opony może wzrosnąć. Udział tego rodzaju materiałów w zanieczyszczeniu powietrza i w zanieczyszczeniu oceanów mikrodrobinami tworzywa sztucznego nie jest jednak do końca znany i nie opracowano jeszcze standardowej metody pomiaru. W szeregu ostatnich badań opony zostały wskazane jako potencjalnie istotne źródło zanieczyszczenia oceanów mikrodrobinami tworzywa sztucznego¹².

Podobnie jak w przypadku przebiegu ścierania w dużym stopniu zależy od czynników zewnętrznych (tj. ciśnienia powietrza w oponach, nawierzchni, obciążenia, stylu jazdy itp.). System oznakowania opon może niekoniecznie być odpowiedni do celów uregulowania emisji materiałów usuwanych w kontakcie z nawierzchnią w wyniku zużywania opony. Można by jednak przeprowadzić dalszą analizę tej kwestii w kontekście przyszłego przeglądu rozporządzenia. Należałoby uwzględnić nasilające się obawy dotyczące zanieczyszczenia powietrza i obecności mikrodrobin tworzywa sztucznego w oceanach, a także konsekwencji dla środowiska i zdrowia ludzi.

Skład chemiczny materiałów pochodzących z opony, istotny z punktu widzenia wpływu na zdrowie wywieranego przez materiały usuwane w kontakcie z nawierzchnią w wyniku zużywania opony, został już uregulowany rozporządzeniem REACH¹³.

Ponadto należy zauważyć, że kwestię tę można by również uwzględnić w przepisach dotyczących homologacji typu opon¹⁴.

4.6. Przyczepność na oblodzonej i ośnieżonej nawierzchni

W systemie oznakowania opon współczynnik przyczepności na mokrej nawierzchni służy jako miara bezpieczeństwa. Może to jednak wprowadzać w błąd konsumentów nabywających opony do użytku w warunkach zimowych, gdyż opony zaprojektowane w celu uzyskania lepszych osiągnięć w warunkach lodu i śniegu często wykazują gorszą przyczepność na mokrej nawierzchni w porównaniu ze standardowymi oponami¹⁵ letnimi. Uwzględnienie w systemie oznakowania właściwości użytkowych na oblodzonej i ośnieżonej nawierzchni rozwiązałoby kwestię związaną z bezpieczeństwem i skutkowałoby przedstawieniem pełniejszych informacji konsumentom, a w ostatecznym rozrachunku spowodowałoby wzrost zaufania do informacji przedstawianych na etykiecie, szczególnie w regionach nordyckich. W tym kontekście można by również rozważyć informowanie konsumentów o znaczeniu starzenia się opony, ponieważ z czasem właściwości użytkowe opony w niskich temperaturach ulegają znacznemu pogorszeniu.

Termin „opona zimowa” zdefiniowano w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 i w regulaminie UNECE nr 117 jako „oponę, której wzór bieżnika, jego mieszanka lub struktura zostały zaprojektowane przede wszystkim w celu uzyskania podczas jazdy po śniegu osiągnięć lepszych niż osiągi zwykłej opony w odniesieniu do jej zdolności wprawiania pojazdu w ruch

¹² Badanie dotyczące [bezpośredniego zanieczyszczenia mikrodrobinami tworzywa sztucznego](#), s. 31 oraz badanie [dotyczące źródeł odpadów morskich](#) s. 365.

¹³ Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 (Dz.U. L 396 z 30.12.2006, s. 1).

¹⁴ Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 (Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1).

¹⁵ Termin „opona letnia” nie odpowiada definicji prawnej żadnego konkretnego produktu. Dotyczy on zwykłej opony, którą najlepiej jest użytkować w niezbyt trudnych zimowych warunkach pogodowych. Warto wspomnieć, że istnieją również „opony całoroczne”, które również nie mają definicji prawnej i oznaczają opony, które zgodnie z oświadczeniem producenta można stosować zarówno w warunkach letnich, jak i zimowych. Opony te na ogół posiadają oznaczenie „M+S”, które niekoniecznie odpowiada oznaczeniu w ramach zatwierdzonej certyfikacji 3-PMSF – symbol śnieżki na tle trzech szczytów (ang. *3 Peak Mountain Snow Flake*) i które dotyczy prawnie zdefiniowanego terminu „opona śniegowa do jazdy po śniegu w trudnych warunkach”. Wszystkie te różne terminy określające opony („zimowe” i „całoroczne”) wiążą się z oświadczeniem producenta i nie pociągają za sobą dalszych wymogów ani badań właściwości użytkowych opon.

lub utrzymywania jego ruchu”. Takie opony mogą mieć oznaczenie „M+S” umieszczane w ramach oświadczenia własnego producenta na oponach, które mają mieć lepsze osiągi na nawierzchni pokrytej błotem lub śniegiem. Obecnie umieszczenie oznaczenia „M+S” nie wymaga spełnienia żadnych dodatkowych wymogów ani przeprowadzenia dalszych badań właściwości użytkowych opon.

Termin „opona śniegowa do jazdy w trudnych warunkach” zdefiniowano w regulaminie UNECE nr 117 jako „oponę śniegową, której wzór bieżnika, jego mieszanka lub struktura zostały zaprojektowane specjalnie do wykorzystania do jazdy po śniegu w trudnych warunkach” i która musi spełniać określone wymagania, aby na jej ścianie bocznej można było umieścić oznaczenie 3-PMSF (ang. *3 Peak Mountain Snow Flake*). W różnych państwach członkowskich stosowanie tych opon, określanych również mianem „opon zimowych”, jest obowiązkowe w warunkach zimowych.

Oba terminy – „opona śniegowa” i „opona śniegowa do jazdy w trudnych warunkach” – odnoszą się do typów opon C1, C2 i C3. Kolejną kategorią opon do stosowania w warunkach zimowych są „nordyckie opony zimowe”. Są to opony niekolcowane przeznaczone do użytkowania na nawierzchniach pokrytych lodem i mokrym lodem. Obecnie nie ma definicji prawnej pojęcia „nordyckie opony zimowe”, ale opracowywana jest norma ISO dotycząca badania właściwości użytkowych na oblodzonej nawierzchni podobnego do badania właściwości użytkowych na ośnieżonej nawierzchni, któremu poddawane są opony śniegowe do jazdy po śniegu w trudnych warunkach. Oczekuje się, że norma ta będzie gotowa w 2017 r. Badanie przyczepności na oblodzonej nawierzchni ma zastosowanie wyłącznie do opon C1.

W odniesieniu do badania przyczepności na śniegu najlepszym rozwiązaniem jest badanie i oznaczenie 3-PMSF, gdyż oznaczenie to jest już powszechnie stosowane w przemyśle oponiarskim, a zatem koszty jego wdrożenia byłyby niskie. Te dodatkowe informacje rekompensują zwykle niską ocenę w średnim przedziale zakresu przyczepności na mokrej nawierzchni umieszczaną na etykiecie UE.

W odniesieniu do „nordyckich opon zimowych” (tj. do opon przeznaczonych do oblodzonej nawierzchni) przydatnym rozwiązaniem może być również oczekiwana norma ISO w połączeniu z wartością progową i stosownym piktogramem. W przypadku tego typu opon wskazane na etykiecie wartości przyczepności na mokrej nawierzchni są często najniższe.

W obu przypadkach (opon do stosowania w warunkach śniegu i lodu) ewentualne dodatkowe informacje na etykiecie należy umieszczać wyłącznie w przypadku opon certyfikowanych przez osobę trzecią na podstawie standardowej procedury badania. Jest to konieczne dla utrzymania i wzmocnienia zaufania konsumentów do informacji przedstawianych na etykiecie.

4.7. Rejestracyjna baza danych

W ramach ekspertyzy dotyczącej przeglądu zbadano stosowność utworzenia rejestracyjnej bazy danych obejmującej etykiety opon i powiązaną dokumentację techniczną na szczeblu UE w celu lepszego egzekwowania przestrzegania przepisów. Z analizy wynika, że utworzenie takiej bazy danych mogłoby być przydatne, gdyż w ten sposób zapewniono by informacje rynkowe na potrzeby podejmowania decyzji w zakresie polityki i ułatwiono by prowadzenie nadzoru rynku, a sama baza danych mogłaby służyć jako narzędzie do przekazywania informacji dla konsumentów. Mogłaby ona stanowić dobry instrument do celów zapewnienia większej przejrzystości pod względem metod i warunków badawczych stosowanych przez dostawców, której według organów nadzoru rynku obecnie brakuje. Z punktu widzenia

użytkowników końcowych rejestracyjna baza danych stanowiłaby źródło informacji uzyskiwanych przed zakupem w zakresie parametrów podanych na etykiecie.

Każda ewentualna baza danych musiałaby stanowić uzupełnienie bazy danych systemu informacyjnego i komunikacyjnego do celów nadzoru rynku (ICSMS)¹⁶, która obejmuje produkty znajdujące się w obrocie w UE, które są niezgodne z przepisami UE dotyczącymi produktów, a także bazy danych, która ma zostać utworzona na podstawie zmienionego rozporządzenia (UE) 2017/1369 w sprawie etykietowania energetycznego. Podstawą do refleksji na temat ewentualnej rejestracyjnej bazy danych w odniesieniu do opon będą doświadczenia związane z przyszłą bazą danych dotyczących etykietowania energetycznego.

4.8. Nadzór rynku i egzekwowanie przepisów

Działania w zakresie nadzoru rynku różnią się w poszczególnych państwach członkowskich, które odpowiadają za prowadzenie nadzoru. Nadzór rynku prowadzi się przeważnie w formie kontroli w „punktach sprzedaży”. Niektóre organy prowadzą kontrolę dokumentacji technicznej, lecz bardzo niewiele organów przeprowadza badania laboratoryjne w celu zweryfikowania wartości podanych na etykiecie. Według organów nadzoru rynku największe przeszkody w zakresie badań laboratoryjnych opon stanowią wysokie koszty i niewystarczająca liczba akredytowanych obiektów badawczych.

Niski poziom nadzoru rynku powoduje osłabienie zaufania konsumentów, a sprzedawcy detaliczni odnoszą wrażenie, że organy administracji nie przywiązują dużej wagi do etykietowania opon.

Większość państw członkowskich postrzega program badań w zakresie etykietowania opon¹⁷, współfinansowany ze środków unijnych i realizowany w formie wspólnego działania, jako szansę na wprowadzenie badań laboratoryjnych opon. Celem tego wspólnego działania jest zarówno uzyskanie większej ilości danych z badań, jak i opracowanie najlepszych praktyk w zakresie badań do celów nadzoru rynku.

Niektóre badania przeprowadzone na oponach przez organy nadzoru rynku wskazują, że wyniki mogą odbiegać od wartości podanych na etykiecie, nawet jeżeli badaniu poddano ten sam model opony na różnych akredytowanych torach badawczych / w różnych akredytowanych laboratoriach, przy czym niemożliwe jest dokładne określenie, czy problem ma taki sam charakter w przypadku wszystkich trzech parametrów, czy jedynie w przypadku niektórych z nich. Ten sam problem zgłosiły liczne czasopisma motoryzacyjne i organizacje konsumenckie przeprowadzające badania. Bez możliwości określenia ilościowego różnych przyczyn organy nadzoru rynku są zdania, że duża część przypadków wystąpienia tego problemu wynika z:

- samej metody pomiaru (w szczególności w przypadku przyczepności na mokrej nawierzchni);
- różnych warunków, w których przeprowadzano badania;
- nieprawidłowego zastosowania metod badawczych; oraz

¹⁶ Jest to ogólnounijna baza danych, należąca do Komisji Europejskiej, przeznaczona do archiwizacji informacji dotyczących kwestii związanych z działaniami w zakresie egzekwowania przepisów i do wymiany takich informacji między państwami członkowskimi a Komisją.

¹⁷ Projekt Komisji Europejskiej dotyczący nadzoru rynku MSTyr15 finansowany ze środków programu „Horyzont 2020” w celu poprawy egzekwowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 1222/2009 w sprawie etykietowania opon dzięki zwiększeniu skuteczności organów nadzoru rynku (szkolenia, wytyczne itp.) Zob. www.mstyr15.eu

- braku przejrzystości odnośnie do warunków badań i obliczeń wartości umieszczanych na etykiecie.

Z dotychczasowych doświadczeń przemysłu oponiarskiego i organów nadzoru rynku w zakresie norm dotyczących badania przyczepności na mokrej nawierzchni wynika, że możliwa jest dalsza poprawa dokładności metody badawczej. Taką poprawę można osiągnąć na przykład poprzez korektę zestawu przedziałów warunków badania lub wzorów matematycznych, które umożliwiają dostosowanie wyników w sytuacji, w której badania przeprowadzane są w różnych warunkach, na przykład w różnych lokalizacjach lub w różnych porach roku. Jest to istotna kwestia, którą należy podjąć w przyszłości, ponieważ przy zakupie opon konsumenci największą wagę przywiązują do bezpieczeństwa. Kwestia ta jest mniej istotna w przypadku badań hałasu i oporu toczenia. Jeżeli chodzi o pomiar oporu toczenia opon (który wskazuje efektywność paliwową), utworzono sieć „laboratoriów referencyjnych”¹⁸ w celu optymalizacji dokładności i odtwarzalności wyników w ramach procedury dostosowywania urządzeń badawczych.

Samo rozporządzenie w sprawie etykietowania opon nie zawiera szczegółowych przepisów dotyczących nadzoru rynku i egzekwowania przepisów. Rozporządzenie zawiera natomiast odesłanie do przepisów rozporządzenia (WE) 765/2008¹⁹, które zawiera przepisy ogólne dotyczące nadzoru rynku i kontroli produktów przywożonych do UE. Sytuacja ta wygląda inaczej niż w przypadku rozporządzenia (UE) 2017/1369 w sprawie etykietowania energetycznego w UE, które zawiera bardziej szczegółowe przepisy dotyczące nadzoru rynku w uzupełnieniu do przepisów zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 765/2008. Ponadto środki wykonawcze przyjmowane na podstawie rozporządzenia w sprawie etykietowania energetycznego muszą zawierać szczegółowy opis treści dokumentacji technicznej wymaganej przez organy nadzoru rynku do celów nadzoru rynku.

Pomimo mniejszej szczegółowości przepisów dotyczących egzekwowania zawartych w rozporządzeniu w sprawie etykietowania opon organy nadzoru rynku nie zgłaszają braku uprawnień do przeprowadzania kontroli i stosowania sankcji w związku z systemem oznakowania opon.

Większy niepokój wśród organów nadzoru rynku i organizacji konsumenckich budzą koszty badań, niejasne metody badawcze i niedokładne wyniki badań.

5. WNIOSKI

Wyniki ekspertyzy dotyczącej przeglądu wskazują na możliwość uproszczenia i zwiększenia skuteczności obowiązujących przepisów. W szczególności istnieje duża szansa na dalsze ograniczenie zużycia paliwa, a także na dalsze zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ograniczenie hałasu toczenia. .

W ekspertyzie dotyczącej przeglądu – oraz w stanowiących jej podstawę rozmowach z dostawcami opon, dystrybutorami (sprzedawcami), organami nadzoru rynku, organizacjami konsumenckimi i NGO działającymi na rzecz ochrony środowiska – wskazano szereg kwestii, w przypadku których istnieje możliwość udoskonalenia rozporządzenia i jego wykonywania.

Istnieje możliwość poprawy przejrzystości, dokładności, wiarygodności i reprezentatywności informacji podanych na etykiecie oraz lepszego egzekwowania przepisów przez państwa

¹⁸ Komunikat Komisji 2012/C 86/03

¹⁹ Rozporządzenie (WE) nr 765/2008 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

członkowskie. Można to osiągnąć na przykład dzięki udoskonaleniu badań pomiarowych, wzmocnieniu nadzoru rynku i rozważeniu innych możliwości.

Użytkownicy końcowi wykazują brak wiedzy na temat etykiety, a ponadto istnieje szereg innych aspektów, które mogłyby przyczynić się do znacznej oszczędności energii przy jednoczesnym uniknięciu nieproporcjonalnego wzrostu kosztów i złożoności systemu.

Potencjalny wpływ może być znaczny. Rozwiązanie kwestii zidentyfikowanych w niniejszym sprawozdaniu może skutkować ukierunkowaniem rynku na opony o lepszych właściwościach użytkowych. Jeżeli do roku 2030 wszystkie typy opon osiągnęłyby efektywność paliwową klasy B (a nie klasy C, zgodnie z obecnymi prognozami), potencjalna oszczędność energii wyniosłaby 256 PJ (czyli 6,1 Mtoe) rocznie w 2030 r., co odpowiada ograniczeniu emisji CO₂ na poziomie 18,6 Mt rocznie.

Komisja przeprowadzi dalszą analizę kwestii podniesionych w niniejszym sprawozdaniu i w stosownym czasie może przedstawić wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia w sprawie etykietowania opon.