

Bruksela, 25 lutego 2020 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0148(COD)

14649/2/19
REV 2 ADD 1

ENER 529
ENV 970
TRANS 561
CONSOM 328
CODEC 1709
PARLNAT 68

UZASADNIENIE RADY

Dotyczy: Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia
ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych
parametrów, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2017/1369 oraz
uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1222/2009

- Uzasadnienie Rady
- Przyjęte przez Radę w dniu 25 lutego 2020 r.

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 17 maja 2018 r. Komisja przyjęła wyżej wymieniony wniosek wraz z większym pakietem środków dotyczących mobilności niskoemisyjnej.
2. Przeprowadzono konsultacje z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym i z Komitetem Regionów, przy czym tylko pierwszy z nich wydał opinię – w dniu 17 października 2018 r.
3. W dniu 4 marca 2019 r. w następstwie dyskusji na szczelbu Grupy Roboczej ds. Energii Rada wypracowała podejście ogólne¹.
4. W dniu 26 marca 2019 r.² Parlament Europejski przyjął stanowisko w pierwszym czytaniu. To stanowisko zostało następnie potwierdzone przez nowo wybrany skład Parlamentu Europejskiego.
5. W dniu 10 października 2019 r. rozpoczęły się negocjacje między dwoma współprawodawcami. Druga i ostatnia runda rozmów trójstronnych w sprawie powyższego wniosku odbyła się w dniu 13 listopada 2019 r. i osiągnięto wstępne porozumienie z Parlamentem Europejskim.
6. W dniu 22 listopada 2019 r. Komitet Stałych Przedstawicieli (część I) przeprowadził analizę wstępnego tekstu kompromisowego z myślą o osiągnięciu porozumienia³.
7. W dniu 4 grudnia 2019 r. przewodniczący parlamentarnej Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii (ITRE) wystosował pismo⁴ do przewodniczącego Komitetu Stałych Przedstawicieli (część I), w którym stwierdził, że jeżeli Rada przyjmie swoje stanowisko w pierwszym czytaniu zgodnie z tekstem kompromisowym załączonym do tego pisma, zaleci on, by Parlament Europejski na posiedzeniu plenarnym zatwierdził stanowisko Rady bez poprawek – z zastrzeżeniem weryfikacji prawno-językowej – w drugim czytaniu.

¹ Dok. 6695/19.

² Dok. T8-0230/2019.

³ Dok. 14152/19 i 14152/19 COR 1.

⁴ Dok. D (2019) 43576.

8. W dniu 16 grudnia 2019 r. Rada potwierdziła wyżej wspomniane porozumienie polityczne⁵ z myślą o przyjęciu stanowiska w pierwszym czytaniu.
9. W dniu 25 lutego 2020 r. Rada przyjęła w pierwszym czytaniu stanowisko w sprawie wniosku zawartego w dok. 14649/19.

II. CEL

Oprócz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1222/2009 w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów⁶ niniejszy wniosek ma na celu wyjaśnienie i rozszerzenie zakresu stosowania obecnych ram regulacyjnych głównie poprzez:

- rozszerzenie wymogów przedstawiania etykiety na opony C3;
- aktualizację etykiety opon, umożliwienie jej zmiany i poprawę jej widoczności dla konsumentów;
- określenie wymogów odnoszących się do sprzedaży przez internet i na odległość oraz do innych sytuacji, w których konsument fizycznie nie widzi opon;
- wymaganie, by na etykiecie umieszczano informacje o osiągnięciach opon na ośnieżonej i oblodzonej nawierzchni;
- rozważenie możliwości włączenia przebiegu i ścierania jako parametrów na etykiecie, gdy tylko dostępne będą odpowiednie metody badań;
- włączenie opon bieżnikowanych, gdy dostępna będzie odpowiednia metoda badań do pomiaru właściwości użytkowych takich opon;
- umożliwienie przeglądu klas właściwości użytkowych opon za pomocą aktów delegowanych;
- włączenie obowiązku rejestracji opon w bazie danych *ad hoc*.

⁵ Zob. załącznik do noty 14640/19.

⁶ Dz.U. L 342 z 22.12.2009.

III. ANALIZA STANOWISKA RADY W PIERWSZYM CZYTANIU

A. Kwestie ogólne

Tekst kompromisowy zatwierdzony przez Radę w dniu 16 grudnia 2019 r. w pełni odzwierciedla porozumienie osiągnięte przez współprawodawców. Tekst utrzymuje większość celów zawartych we wniosku Komisji, a jednocześnie uwzględnia najważniejsze poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu.

Należy zauważyć, że w pierwszym czytaniu Parlament Europejski przyjął ponad pięćdziesiąt poprawek. Podczas dyskusji na szczepku Grupy Roboczej ds. Energii Rada kilkakrotnie analizowała wspomniane poprawki.

Od początku rozmów stanowiska obydwu współprawodawców w odniesieniu do wielu przepisów nie były w znacznym stopniu rozbieżne. W związku z tym Rada zaakceptowała większość poprawek Parlamentu Europejskiego przynajmniej częściowo, niektóre z nich co do istoty, a inne nawet w ich dokładnym brzmieniu. Na etapie negocjacji Parlament Europejski wycofał lub zniósł niektóre poprawki.

B. Główne kwestie

Ogólnie rzecz biorąc, zmiany wprowadzone do wniosku Komisji są zgodne z jego nadrzędnymi celami:

- zapewnienia konsumentom przy zakupie opon większej ilości informacji na temat efektywności paliwowej, bezpieczeństwa i hałasu;
- większej dokładności etykiety przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiednich i porównywalnych informacji; oraz
- maksymalizacji wkładu etykiet w dekarbonizację sektora transportu.

Jednocześnie okazało się, że współprawodawcy osiągnęli równowagę między ambicjami w odniesieniu do wyżej wymienionych celów a potrzebą zapewnienia, aby ramy regulacyjne były łatwo stosowane przez sektor lub organy bez ustanawiania nieuzasadnionych obciążeń administracyjnych.

W szczególności główne zmiany w stosunku do pierwotnego wniosku Komisji są następujące:

- a) art. 2 został zmieniony w celu wyjaśnienia, że opony bieżnikowane objęte są zakresem stosowania nowego rozporządzenia tak jak wszelkie inne opony C1, C2 i C3;
- b) rozszerzono wykaz definicji w art. 3: dodano pewne nowe definicje (np. „identyfikator typu opony”), a inne doprecyzowano lub uszczegółowiono (np. „parametr”);
- c) obowiązki dostawców lub dystrybutorów opon zdefiniowane w art. 4 i 6 zostały doprecyzowane: 1) w odniesieniu do przyznanej dostawcom i dystrybutorom możliwości udostępniania etykiety opon za pomocą wyświetlania rozwijanego w przypadku wizualnych reklam opon w internecie; i 2) w odniesieniu do organów udzielających homologacji typu i organów nadzoru rynku. Ponadto dodano dalsze wyjaśnienia dotyczące roli tych organów, a także wprowadzono dla takich organów możliwość (a nie obowiązek) dokonywania dodatkowych weryfikacji informacji zamieszczonych na etykiecie;
- d) wszystkie daty zawarte w art. 5 ust. 1 i 2, art. 11 ust. 5 oraz art. 17 i 18 dotyczące obowiązków dostawców opon w odniesieniu do bazy danych o produktach, obowiązków państw członkowskich wobec Komisji, uchYLENIA obecnych ram regulacyjnych i wejścia w życie zostały przesunięte w przyszłość;

- e) dodano art. 8, aby zapewnić spójność z art. 14 dyrektywy o handlu elektronicznym w odniesieniu do obowiązków dostawców usług hostingowych umożliwiających sprzedaż opon za pośrednictwem swojej strony internetowej;
- f) art. 12 ust. 4 został wprowadzony w celu wyjaśnienia, że organy nadzoru rynku mogą odzyskać od dostawców koszty kontroli dokumentów i fizycznych badań produktów od dostawcy, w przypadku braku zgodności dostawcy z nowymi ramami regulacyjnymi lub odpowiednimi aktami delegowanymi przyjętymi na ich podstawie;
- g) art. 13 został zmieniony, aby zapobiec zmianie skali klas efektywności paliwowej, przyczepności na mokrej nawierzchni i zewnętrznego hałasu toczenia w drodze aktów delegowanych. Z drugiej strony, Komisja jest obecnie uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w następujących przypadkach: 1) po upływie dwóch lat od daty wejścia w życie nowego rozporządzenia – w celu jego uzupełnienia poprzez wprowadzenie wymagań informacyjnych dotyczących opon bieżnikowanych, pod warunkiem że będzie dostępna odpowiednia metoda badania; oraz 2) 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 o ile spełnione będą dwa warunki (tj. Komisja przeprowadzi dogłębną ocenę skutków oraz odpowiednie konsultacje z zainteresowanymi stronami);
- h) zmiana skali klas efektywności paliwowej, przyczepności na mokrej powierzchni i zewnętrznego hałasu toczenia nie została zaakceptowana w formie zaproponowanej przez Komisję w załączniku I. Współprawodawcy wyczyścili jednak puste klasy w odniesieniu do efektywności paliwowej i przyczepności na mokrej nawierzchni;

- i) w załącznikach I i II przedstawiono nowe piktogramy i nowy układ etykiety;
- j) załącznik III do wniosku Komisji został skreślony;
- k) w załączniku IV współprawodawcy wprowadzili nowy przepis umożliwiający dostawcom i dystrybutorom, w stosownych przypadkach, wyjaśnienie, 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 i że używanie opon mających przyczepność na lodzie w łżejszych warunkach pogodowych może prowadzić do nieoptymalnych wyników, w szczególności w odniesieniu do przyczepności na mokrej nawierzchni, do kierowania pojazdem i zużycia;
- l) dodano załącznik VII w celu wyjaśnienia, jakie informacje należy wprowadzać do publicznej części bazy danych o produktach i do części bazy danych o produktach dotyczącej zgodności.

IV. PODSUMOWANIE

Stanowisko Rady podkreśla główny cel wniosku Komisji i w pełni odzwierciedla kompromis osiągnięty podczas nieformalnych negocjacji między Radą a Parlamentem Europejskim przy wsparciu Komisji.

Kompromis ten został potwierdzony pismem przewodniczącego parlamentarnej Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii (ITRE) z dnia 4 grudnia 2019 r. skierowanym do prezydencji. Następnie został zatwierdzony przez Radę w dniu 16 grudnia 2019 r. poprzez potwierdzenie porozumienia politycznego z myślą o przyjęciu stanowiska w pierwszym czytaniu.