

Bruksela, 23 maja 2018 r.
(OR. en)

9185/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0148 (COD)

ENER 150
ENV 316
TRANS 218
CONSOM 150
CODEC 825

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	17 maja 2018 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2018) 296 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1222/2009

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2018) 296 final.

Załącznik: COM(2018) 296 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 17.5.2018
COM(2018) 296 final

2018/0148 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1222/2009

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2018) 234 final} - {SWD(2018) 188 final} - {SWD(2018) 189 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

- **Przyczyny i cele wniosku**

Ulepszenie etykietowania opon zapewni konsumentom więcej informacji na temat efektywności paliwowej, bezpieczeństwa i hałasu, dzięki czemu będą mogli oni uzyskać rzetelne, stosowne i porównywalne informacje dotyczące tych aspektów przy zakupie opon. Pomoże to w zwiększeniu skuteczności systemu etykietowania opon, aby zapewnić bardziej ekologiczne, bezpieczniejsze i cichsze pojazdy oraz zmaksymalizować wkład systemu w obniżenie emisyjności sektora transportu.

Niniejszy wniosek uchyla i zastępuje rozporządzenie (WE) nr 1222/2009¹ w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów (rozporządzenie w sprawie etykietowania opon).

Rozporządzenie w sprawie etykietowania opon zostało zmienione dwukrotnie, zanim zaczęło być stosowane; po raz pierwszy aby zawrzeć w nim nową metodę badania przyczepności na mokrej nawierzchni opon C1 (samochody osobowe), a następnie aby odzwierciedlić fakt, że opracowano odpowiednią metodę badania przyczepności na mokrej nawierzchni również dla opon C2 (samochody dostawcze) i C3 (pojazdy ciężkie)², oraz aby uwzględnić w nim procedurę korygowania uzyskiwanych przez laboratoria wyników pomiarów oporu toczenia. Niniejszy wniosek uwzględnia te zmiany.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

W 2009 r. UE przyjęła dwa zbiory przepisów w odniesieniu do opon:

- rozporządzenie w sprawie etykietowania opon, w którym określono wymagania unijne harmonizujące informacje na temat parametrów opon, które to informacje dostarcza się użytkownikom końcowym, dzięki czemu mogą oni dokonywać świadomych wyborów dotyczących zakupu; oraz
- rozporządzenie w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego³ (rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa ogólnego), w którym wprowadzono zharmonizowane wymagania techniczne, które muszą spełnić opony, zanim będą mogły zostać wprowadzone na rynek Unii.

¹ 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.

² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 228/2011 z dnia 7 marca 2011 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1222/2009 w zakresie metod badania przyczepności opon C1 na mokrej nawierzchni oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 1235/2011 z dnia 29 listopada 2011 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1222/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do klasyfikacji opon pod względem przyczepności na mokrej nawierzchni, do pomiarów oporu toczenia oraz do procedury weryfikacji.

³ 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.

W rozporządzeniu w sprawie bezpieczeństwa ogólnego wprowadza się minimalne wymagania dotyczące m.in. opon w odniesieniu do:

- (i) oporu toczenia;
- (ii) przyczepności na mokrej nawierzchni; oraz
- (iii) zewnętrznego hałasu toczenia opon.

Wymagania te zaczęły obowiązywać dnia 1 listopada 2012 r.; dnia 1 listopada 2016 zaczęły natomiast obowiązywać bardziej rygorystyczne wymagania dotyczące oporu toczenia (dalsze dostosowania zaczną obowiązywać w latach 2018 i 2020).

Opony, podobnie jak wszystkie inne produkty wprowadzane na rynek Unii, muszą zostać sprawdzone przez krajowy organ nadzoru rynku pod kątem zgodności z obowiązującymi wymaganiami. W rozporządzeniu (WE) nr 765/2008⁴ ustanawia się ramy nadzoru rynku przez państwa członkowskie i zapewnia skuteczny transgraniczny nadzór rynku.

Ogólne ramy etykietowania energetycznego zaktualizowano w 2017 r. wraz z przyjęciem rozporządzenia (UE) 2017/1369⁵. Rozporządzeniem tym uchylono i zastąpiono dyrektywę 2010/30/UE oraz wprowadzono szereg nowych elementów takich jak rejestracyjna baza danych o produktach, nowe przepisy dotyczące reklam wizualnych, sprzedaży na odległość oraz sprzedaży przez internet.

Etykietowanie opon stanowi część przepisów Unii dotyczących efektywności energetycznej produktów. Przepisy te obejmują przepisy dotyczące ekoprojektu, w których określono minimalne wymagania, jakie muszą spełnić produkty związane z energią, zanim będą mogły zostać wprowadzone na rynek Unii, a także przepisy dotyczące etykietowania energetycznego, które dostarczają konsumentom informacji na temat zużycia energii i innych kluczowych aspektów produktów i pomagają im w podejmowaniu świadomych, opłacalnych i przyjaznych dla środowiska decyzji dotyczących zakupów, które są zarówno dobre dla środowiska, jak i pozwalają oszczędzać pieniądze.

Niniejsza inicjatywa wpisuje się w unijną politykę energetyczną, gdyż aktualizuje istniejący dorobek prawny w dziedzinie etykietowania opon i zwiększa jego skuteczność.

• **Spójność z innymi politykami Unii**

Przegląd systemu etykietowania opon sprzyja staraniom UE na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczenia powietrza spowodowanych przez sektor transportu.

Przedmiotowa inicjatywa jest częścią trzeciego pakietu „Europa w ruchu”, który wypełnia założenia nowej strategii dotyczącej polityki przemysłowej z września 2017 r. i ma na celu zakończenie procesu umożliwiającego Europie czerpanie pełnych korzyści z modernizacji i obniżenia emisyjności sektora mobilności. Przyszły system mobilności musi być bezpieczny, czysty i wydajny z korzyścią dla wszystkich obywateli UE. Cele inicjatywy to

⁴ Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30. Zob. wniosek Komisji COM(2017) 795 w sprawie rozporządzenia ustanawiającego przepisy i procedury w zakresie zgodności z prawodawstwem harmonizacyjnym Unii dotyczącym produktów i jego egzekwowania, które to rozporządzenie zastąpi rozporządzenie nr 765/2008.

⁵ Dz.U. L 198 z 28.7.2017, s. 1.

bezpieczniejsza i bardziej dostępna mobilność w Europie, bardziej konkurencyjny przemysł europejski, większe bezpieczeństwo europejskich miejsc pracy oraz większa ekologiczność i lepsze dostosowanie do konieczności przeciwdziałania zmianie klimatu. Będzie to wymagało pełnego zaangażowania UE, państw członkowskich i zainteresowanych stron, zwłaszcza w zwiększenie starań na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczenia powietrza.

W komunikacie Komisji pt. „Europejska strategia na rzecz tworzyw sztucznych w gospodarce o obiegu zamkniętym” wspomniano o potrzebie zbadania możliwości ograniczenia niezamierzonego uwalniania mikrodrobin plastiku z opon.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Rozporządzenie (WE) nr 1222/2009 opiera się na art. 95 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, obecnie art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Należy wybrać podstawę prawną dotyczącą rynku wewnętrznego, gdyż rozporządzenie jest związane z wymaganiami w zakresie homologacji typu opon, które mają zostać wprowadzone na rynek Unii, jednak ponieważ obejmuje ono również efektywność paliwową, należy dodać również podstawę prawną dotyczącą energii, tj. art. 194 TFUE.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Instrumenty dotyczące efektywności energetycznej i paliwowej przyjęte na poziomie UE odzwierciedlają rosnące znaczenie energii jako wyzwania politycznego i gospodarczego, a także jej ścisły związek z polityką w innych obszarach, takich jak bezpieczeństwo dostaw energii, zmiana klimatu, zrównoważony rozwój, środowisko, rynek wewnętrzny i rozwój gospodarczy. Do tej pory państwa członkowskie działające indywidualnie nie były w stanie w dostatecznym stopniu osiągnąć celów w zakresie efektywności energetycznej, potrzebne jest zatem działanie na szczeblu unijnym, aby ułatwić wprowadzanie środków na szczeblu krajowym i wesprzeć ich wdrożenie.

Konieczne jest zapewnienie równych warunków działania producentom i sprzedawcom, jeżeli chodzi o informacje przekazywane konsumentom na temat opon będących w sprzedaży na rynku wewnętrznym UE. Z tego względu niezbędne są prawnie wiążące przepisy obowiązujące w całej UE.

Nadzór rynku prowadzą organy państw członkowskich. Warunkiem skuteczności tego nadzoru jest jego jednolite wykonywanie w całej Unii. Brak takiej jednolitości godzi w funkcjonowanie rynku wewnętrznego i zniechęca przedsiębiorstwa do inwestowania zasobów w projektowanie, produkcję i sprzedaż produktów efektywnych energetycznie. Dodanie opon do bazy danych o produktach pomoże zwiększyć skuteczność nadzoru rynku.

• Proporcjonalność

Zgodnie z zasadą proporcjonalności proponowane zmiany istniejących ram prawnych nie wykraczają poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia wyznaczonych celów. Dzięki zmianom ramy prawne będą jaśniejsze i łatwiej będzie stosować je w praktyce.

Proponowane zmiany umożliwią umieszczanie na etykiecie informacji o oponach przeznaczonych do ośnieżonych/oblodzonych nawierzchni, zaostrezenie wymogu przedstawiania etykiety w sytuacjach, w których konsumenci nie widzą opony lub opon, których kupno rozważają (ponieważ opony są składowane w innym miejscu lub w przypadku sprzedaży przez internet lub na odległość), oraz dodanie opon do rejestracyjnej bazy danych o produktach ustanowionej rozporządzeniem (UE) 2017/1369 w celu zwiększenia skuteczności nadzoru rynku i poprawy jakości informacji przekazywanych konsumentom.

Dostawcy będą zobowiązani do wprowadzania informacji do nowej bazy danych o produktach. Są to informacje, które już teraz muszą podawać na żądanie krajowych organów nadzoru rynku, w związku z czym dodatkowe obciążenie jest minimalne i proporcjonalne do spodziewanych korzyści pod względem egzekwowania przepisów i przejrzystości, które ma przynieść baza danych o produktach.

Wnioskowi towarzyszy ocena skutków SWD(2018) 189; należy się odnieść do części, w których jest mowa o proporcjonalności.

- **Wybór instrumentu**

Obecnie obowiązujące rozporządzenie w sprawie etykietowania opon jest rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady i należy je zastąpić aktem tego samego rodzaju, gdyż zawiera ono mające bezpośrednie zastosowanie obowiązki podmiotów gospodarczych.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post* / kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Komisja przeprowadziła ocenę *ex post* rozporządzenia w sprawie etykietowania opon, która to ocena znajduje się w załączniku 5 do sprawozdania z oceny skutków.

W ocenie stwierdzono, że wydajność i skuteczność rozporządzenia w sprawie etykietowania opon można jeszcze bardziej poprawić, w szczególności przez:

- (i) zwiększanie świadomości konsumentów i zaufania do etykiety (co zwiększy prawdopodobieństwo, że skorzystają z informacji podanych na etykiecie przy zakupie opon); oraz
- (ii) poprawę nadzoru rynku, by docelowo osiągnąć w pełni wszystkie trzy cele rozporządzenia w sprawie etykietowania opon.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Spotkanie zainteresowanych stron odbyło się w listopadzie 2015 r. i wzięło w nim udział ponad 40 zainteresowanych stron.

Konsultacje publiczne odbyły się w dniach 10 października 2017 r. – 8 stycznia 2018 r. na stronie internetowej Komisji poświęconej konsultacjom⁶. Otrzymano 70 odpowiedzi, a w załączniku 2 sprawozdania z oceny skutków znajduje się szczegółowe zestawienie respondentów i podsumowanie odpowiedzi.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Przeprowadzono szczegółowe i kompleksowe badanie zlecone w celu przygotowania przeglądu⁷, w którym wzięło udział 6000 konsumentów z sześciu państw członkowskich.

- **Ocena skutków**

Do niniejszego wniosku dołączono ocenę skutków opublikowaną na stronie internetowej Komisji wraz z pozytywną opinią Rady ds. Kontroli Regulacyjnej (Ares(2018) 1626237) przyjętą dnia 23 marca 2018 r.

W ocenie skutków zidentyfikowano szereg problemów dotyczących obecnego rozporządzenia, z których dwa najważniejsze to:

- ograniczona skuteczność etykiety opon ze względu na słabą widoczność;
- nieprzestrzeganie przepisów ze względu na ich niedostateczne egzekwowanie.

Przeanalizowane warianty strategiczne to:

1. środki nieregulacyjne, w tym kampanie informacyjne, wspólne działania w zakresie egzekwowania przepisów i weryfikacja metod badań;
2. ukierunkowane zmiany przepisów, aby umożliwić:
 - stałe etykietowanie opon dostarczanych wraz z pojazdami;
 - etykietowanie w internecie;
 - zamieszczanie na etykiecie informacji o osiągnięciach opon na ośnieżonej i oblodzonej nawierzchni;
 - rozszerzenie zakresu wymogu etykietowania na opony C3;
 - zaostrzenie wymogów związanych z dokumentacją techniczną;
 - zmiany w załącznikach dotyczących metod badań oraz rozszerzenie procesu homologacji typu, aby obejmował deklarację na etykiecie;

⁶ https://ec.europa.eu/info/consultations/public-consultation-evaluation-and-review-eu-tyres-labelling-scheme_pl

⁷

https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Study%20in%20support%20of%20the%20Review%20of%20the%20Tyre%20Labelling%20Regulation_final.pdf

- uwzględnienie w przyszłości przebiegu i ścierania jako parametrów eksploatacyjnych;
- ponowne dostosowanie klas etykietowania; oraz
- uwzględnienie opon w rejestracyjnej bazie danych o produktach ustanowionej rozporządzeniem (UE) 2017/1369.

Rozważono również podwarianty, w których pominięto niektóre z wymienionych powyżej docelowych zmian legislacyjnych;

3. połączenie wariantów strategicznych 1 i 2:

Preferowanym wariantem był wariant 3. Z badania tego wariantu wynika, że będzie on miał następujące szacowane skutki (sekcja 6 sprawozdania z oceny skutków):

- większy obrót dla branży o 9 mld EUR rocznie do 2030 r.;
- roczne oszczędności paliwa w wysokości 129 PJ do 2030 r.;
- ograniczenie emisji CO₂ o 10 Mt ekwiwalentu dwutlenku węgla rocznie do 2030 r.;
- mniejsza emisja hałasu powodowanego przez opony i wynikające z tego korzyści zdrowotne; oraz
- większe bezpieczeństwo i mniej wypadków.

Niniejszy wniosek wdraża część legislacyjną preferowanego wariantu. Dalsze działania pozalegisłacyjne służące wdrożeniu tego wariantu przedstawiono w ocenie skutków.

• **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Ponieważ w niniejszym wniosku dokonuje się przeglądu istniejącego prawodawstwa, rozważono, w jaki sposób można uprościć i poprawić te przepisy. Tekst zaktualizowano, aby zapewnić maksymalną spójność z innymi zaktualizowanymi przepisami w tej dziedzinie, w szczególności z nowym rozporządzeniem ustanawiającym ramy etykietowania energetycznego.

We wniosku określono i zamieszczono trzy główne możliwości uproszczenia przepisów i ograniczenia obciążenia administracyjnego:

- rejestracyjna baza danych o produktach;
- dostosowanie do metod badań z rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego; oraz
- szersze wykorzystanie aktów delegowanych.

Szacowane oszczędności kosztów dzięki REFIT w przypadku tych trzech możliwości są następujące:

<i>Oszczędności kosztów dzięki REFIT – preferowany(-e) wariant(-y)</i>		
<i>Opis</i>	<i>Kwota</i>	<i>Uwagi</i>
Rejestracyjna baza danych o produktach	80 000 EUR rocznie	Oszczędności w zakresie kosztów powtarzalnych dla organów nadzoru rynku państw członkowskich, producentów i sprzedawców detalicznych. Możliwe oszczędności kosztów również dla producentów. Początkowe koszty krańcowe dla Komisji, aby dodać opony do bazy danych produktów związanych z energią.
Dostosowanie do rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego	420 000 EUR rocznie	Może wymagać badań w zatwierdzonych laboratoriach badawczych, które to badania będą bardziej kosztowne dla producentów, ale w zamian nie będą oni musieli przeprowadzać dalszych badań. Ograniczenie kosztów nadzoru rynku (stała oszczędność).
Rozporządzenie w sprawie etykietowania opon / akty delegowane	110 000 EUR rocznie	Ograniczy koszty administracyjne państw członkowskich i instytucji odpowiedzialnych za stanowienie prawa w UE.

Aby na rynku panowała uczciwa konkurencja, a konsumenci otrzymywali spójne i konsekwentne informacje, powinno się stosować te same przepisy do wszystkich podmiotów gospodarczych. Wszyscy sprzedawcy detaliczni powinni zatem podlegać tym samym przepisom, gdyż etykiety opon są przydatne dla konsumentów tylko wtedy, gdy opatrzone są nimi wszystkie produkty we wszystkich punktach sprzedaży detalicznej. Sam wniosek nie wyłącza MŚP ani mikroprzedsiębiorstw. Nie istnieją jednak żadne europejskie MŚP ani mikroprzedsiębiorstwa produkujące opony i przewiduje się, że wszelkie potencjalne koszty będą nieistotne i będą związane głównie ze zobowiązaniem producentów i sprzedawców detalicznych do przedstawiania etykiety w przypadku opon przeznaczonych na sprzedaż przez internet.

Wniosek jest dostosowany do potrzeb internetu, gdyż przewiduje etykietowanie opon w internetowej rejestracyjnej bazie danych o produktach, ustanowionej rozporządzeniem (UE) 2017/1369, która to baza danych uprości, przyspieszy i udoskonali przekazywanie informacji o produktach między producentami, sprzedawcami detalicznymi, organami nadzoru rynku i konsumentem. Tak samo jak w przypadku innych produktów, dla opon wykorzystuje się kody QR, które dają konsumentom elektroniczny dostęp do szczegółowych informacji. Kody QR będą umieszczane na nowej etykiecie.

- **Prawa podstawowe**

Uznaje się, że niniejszy wniosek nie wpływa na prawa podstawowe.

4. WPLYW NA BUDŻET

Niniejszy wniosek zastępuje obecne rozporządzenie w sprawie etykietowania opon; szacuje się zatem, że jego skutki i koszty administracyjne będą umiarkowane, gdyż istnieje już większość niezbędnych struktur i przepisów.

Wydatek ten będzie wspierany w ramach środków już przewidzianych w oficjalnym programowaniu finansowym. Nie będą potrzebne żadne dodatkowe środki z budżetu UE. Ponadto celem inicjatywy nie jest przesądzenie o wniosku Komisji w sprawie kolejnych wieloletnich ram finansowych.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Wpływ nowego rozporządzenia będzie monitorowany i oceniany w badaniu oceniającym, które zostanie przeprowadzone sześć lat po wejściu rozporządzenia w życie. W wyniku oceny zostanie określone, czy osiągnięto cele inicjatywy.

Sprawozdania przekazywane przez państwa członkowskie grupie eksperckiej ds. etykietowania opon i współpracy administracyjnej w zakresie nadzoru rynku dostarczą danych na temat działań w zakresie nadzoru rynku i poziomów zgodności. Dalsze dane będą pochodzić z trwającego wspólnego działania w zakresie nadzoru MSTyr15⁸ i ewentualnych projektów następczych.

Proponowana obowiązkowa rejestracyjna baza danych o produktach również będzie źródłem danych, na podstawie których będzie można monitorować i oceniać postępy w realizacji celów rozporządzenia. Zapewni ona dane na temat przyporządkowania opon do różnych klas właściwości użytkowych. Będzie również wspierać nadzór rynku, co jest kluczowe dla egzekwowania przepisów rozporządzenia. W egzekwowaniu przepisów pomoże również wymóg, by państwa członkowskie informowały Komisję o sankcjach i mechanizmach egzekwowania mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

We wniosku zachowano cele i główne zasady obecnego rozporządzenia w sprawie etykietowania opon, doprecyzowano jednak, wzmocniono i rozszerzono jego zakres przez:

- aktualizację etykiety opon i umożliwienie jej zmiany;
- poprawę widoczności etykiety dla konsumentów przez wymaganie, by była pokazywana zawsze podczas sprzedaży opon; oraz określenie wymogów odnoszących się do sprzedaży przez internet i na odległość oraz do innych sytuacji, w których konsument fizycznie nie widzi opon;

⁸ Więcej informacji można znaleźć na stronie internetowej <http://www.mstyr15.eu/index.php/en/>

- wymaganie, by na etykiecie umieszczano informacje o osiągnięciach opon na ośnieżonej i oblodzonej nawierzchni;
- umożliwienie uwzględnienia w przyszłości przebiegu i ścierania, w stosownych przypadkach, jako parametrów na etykiecie;
- umożliwienie uwzględnienia w przyszłości opon bieżnikowanych, w stosownych przypadkach;
- wymaganie przedstawiania etykiety w reklamach wizualnych i technicznych materiałach promocyjnych;
- rozszerzenie wymogu przedstawiania etykiety na opony C3;
- rozszerzenie procesu homologacji typu, aby obejmował deklarację na etykiecie;
- poprawę egzekwowania przepisów przez wprowadzenie obowiązku rejestrowania opon w bazie danych o produktach ustanowionej rozporządzeniem (UE) 2017/1369;
- dostosowanie klasyfikacji parametrów opon w załączniku I;
- aktualizacja etykiety w załączniku II (w szczególności aby przedstawiano na niej symbol „śniegu”);
- dodanie załączników dotyczących wymogów w zakresie informacji;
- zastąpienie załącznika dotyczącego metody badań pomiaru współczynnika przyczepności na mokrej nawierzchni (G) opon C1 odniesieniem do odpowiednich metod pomiaru.

Aktualizacja etykiety opon i umożliwienie jej zmiany

Na etykiecie uwzględnia się trzy parametry: opór toczenia, przyczepność na mokrej nawierzchni oraz zewnętrzny hałas toczenia. Klasy tych parametrów trzeba dostosować, aby uwzględniały postęp technologiczny oraz fakt, iż wymogi rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego oznaczają, że najniższe klasy są w praktyce puste, gdyż takich opon nie można już sprzedawać na rynku unijnym.

W art. 11 obecnego rozporządzenia upoważnia się Komisję do przyjmowania aktów delegowanych celem zmiany innych niż istotne elementów i uzupełniania rozporządzenia, a także do dostosowywania załączników w świetle postępu technicznego. Zakres artykułu zostaje rozszerzony w celu objęcia zmian samej etykiety, tak aby w przyszłości było możliwe uwzględnienie parametrów dotyczących przyczepności na oblodzonej nawierzchni, przebiegu i ścierania oraz ponowne dostosowanie klas etykietowania w drodze aktów delegowanych.

Poprawa widoczności etykiety dla konsumentów

Do wszystkich wprowadzonych do obrotu opon będzie musiała być załączona etykieta w formie oddzielnego dokumentu lub naklejki. Obowiązek ten będzie miał zastosowanie do opon C3, w przypadku których nie wymaga się obecnie pełnej etykiety, a jedynie odniesienia

do parametrów eksploatacyjnych w materiale promocyjnym. Pełną etykietę będzie trzeba przedstawiać przy sprzedaży opon przez internet oraz tradycyjnej sprzedaży na odległość. Będzie ona również przedstawiana podczas sprzedaży opon z nowym pojazdem oraz kiedy dzierżawi się pojazdy lub gdy są one częścią floty.

Wymaganie, by na etykiecie umieszczano informacje o osiąгах opon na ośnieżonej i oblodzonej nawierzchni

Da to konsumentom pełniejszy obraz osiągow opon w warunkach zimowych, w szczególności w odniesieniu do przyczepności na mokrej nawierzchni. Istnieje już odpowiednie badanie oraz logo dotyczące osiągow opon na ośnieżonej nawierzchni; logo to zostanie umieszczone na etykiecie. Trwają prace nad opracowaniem badania przyczepności na oblodzonej nawierzchni i proponuje się wykorzystanie przekazanych uprawnień, aby uwzględnić ten parametr w przyszłości, kiedy zostanie zakończone opracowywanie standardów badania.

Umożliwienie uwzględnienia w przyszłości przebiegu i ścierania, w stosownych przypadkach, jako parametrów na etykiecie

Przebieg opon jest związany z ich trwałością i oczekiwaną żywotnością. Ścieranie opon jest głównym źródłem uwalniania mikrodrobin plastiku do środowiska. Nie opracowano jeszcze żadnego badania, które pozwoliłoby na wiarygodny pomiar stopnia przebiegu lub ścierania opon. Proponuje się zatem rozważenie wykorzystania przekazanych uprawnień, aby uwzględnić te parametry w przyszłości, kiedy zostanie opracowane odpowiednie badanie.

Bieżnikowanie opon to proces stosowany w celu przedłużenia żywotności używanych opon. Jest on szczególnie istotny w przypadku opon C3, których udział w rynku opon bieżnikowanych w Europie wynosi około 30 %, co odpowiada około 5 mln opon. Uwzględnienie bieżnikowania opon miałoby znaczący potencjał w zakresie oszczędności energii i przyczyniłoby się do osiągnięcia celów gospodarki o obiegu zamkniętym takich jak zmniejszenie ilości odpadów. Nie istnieje jednak żadna odpowiednia metoda badań, w związku z czym proponuje się rozważenie wykorzystania przekazanych uprawnień, aby uwzględnić opony bieżnikowane w przyszłości, kiedy zostanie opracowywane odpowiednie badanie.

Wymaganie, by etykietę przedstawiano w reklamach wizualnych i technicznych materiałach promocyjnych

Zgodnie ze zobowiązaniem dostawców produktów związanych z energią na podstawie rozporządzenia (UE) 2017/1369 dostawcy opon będą musieli podawać informacje o osiąгах swoich opon w reklamach i w technicznych materiałach promocyjnych. Będzie trzeba jednak przedstawiać całą etykietę, nie tylko klasę energetyczną i zakres dostępnych klas (jak w przypadku etykiety energetycznej).

Rozszerzenie wymogu przedstawiania etykiety na opony C3

Zgodnie z obecnym rozporządzeniem w przypadku opon C3 nie wymaga się pełnej etykiety, a jedynie odniesienia do parametrów eksploatacyjnych w materiale promocyjnym. Opony C3 będą teraz objęte tymi samymi wymogami dotyczącymi etykiet, co opony C1 i C2.

Rozszerzenie procesu homologacji typu, aby obejmował deklarację na etykiecie

Producenci opon będą musieli poddawać deklarację na etykiecie procesowi homologacji typu, zapewniając tym samym dodatkową gwarancję poprawności etykiety.

Poprawa egzekwowania przepisów przez stworzenie obowiązku rejestrowania opon w bazie danych o produktach ustanowionej rozporządzeniem (UE) 2017/1369

Baza danych dla produktów objętych przepisami dotyczącymi etykietowania energetycznego zacznie funkcjonować od dnia 1 stycznia 2019 r. Od tego dnia dostawcy opon będą zobowiązani do wprowadzania do bazy danych informacji określonych w załączniku 1 do rozporządzenia (UE) 2017/1369 (identyfikacja dostawcy, model opony, etykieta, klasy parametrów i karta informacyjna produktu).

Zmiany w załącznikach

Dostosowano klasyfikację parametrów w załączniku I przez ponowne zdefiniowanie granic między obecnymi klasami A–G, aby były one bardziej precyzyjne oraz aby odzwierciedlić fakt, że najniższa klasa (G) jest teraz pusta ze względu na wymagania rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego.

W załączniku II zmieniono etykietę, aby usunąć najniższą klasę oporu toczenia, a także dodać symbol śniegu i kod QR. Dostosowano również wygląd etykiety, by odpowiadał w pewnym stopniu wyglądowi etykiet na podstawie rozporządzenia ustanawiającego ramy etykietowania energetycznego.

Aby udoskonalić i znormalizować informacje dostępne dla użytkowników końcowych oraz aby dostosować je do wymogów wynikających z rozporządzenia ustanawiającego ramy etykietowania energetycznego, w nowym załączniku III określono minimalny zakres informacji wymaganych w dokumentacji technicznej. W nowym załączniku IV wymieniono informacje wymagane w karcie informacyjnej produktu, która musi być załączona do opon wprowadzonych do obrotu; w nowym załączniku V określono, jakie informacje należy podawać w technicznych materiałach promocyjnych.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1222/2009

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹⁰,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

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 przeglądu¹¹ skuteczności rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1222/2009¹² i wskazała na potrzebę zaktualizowania jego przepisów, aby poprawić jego skuteczność.
- (3) Należy zastąpić rozporządzenie (WE) nr 1222/2009 nowym rozporządzeniem, które obejmie zmiany wprowadzone w 2011 r. oraz zmieni i udoskonali niektóre przepisy, aby doprecyzować i zaktualizować ich treść, uwzględniając postęp technologiczny dotyczący opon, jaki dokonał się w ostatnich latach.

⁹ [Dz.U. C \[...\] z \[...\], s. \[...\]](#).

¹⁰ [Dz.U. C \[...\] z \[...\], s. \[...\]](#).

¹¹ COM(2017) 658 final.

¹² 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).

- (4) Sektor transportu odpowiada za jedną trzecią zużycia energii w Unii. Transport drogowy odpowiadał za około 22% całkowitych emisji gazów cieplarnianych w UE w 2015 r. Opony, głównie ze względu na ich opór toczenia, odpowiadają za 5–10 % zużycia paliwa przez pojazdy. Dlatego też zmniejszenie oporu toczenia opon w znaczący sposób przyczyniłoby się do efektywności paliwowej w transporcie drogowym, a tym samym do zmniejszenia emisji.
- (5) Opony charakteryzuje szereg wzajemnie powiązanych ze sobą parametrów. Ulepszenie jednego parametru, na przykład oporu toczenia, może mieć negatywny wpływ na pozostałe parametry, takie jak przyczepność na mokrej nawierzchni, podczas gdy optymalizacja przyczepności na mokrej nawierzchni może negatywnie wpłynąć na zewnętrzny hałas toczenia. Należy zachęcać producentów opon, by optymalizowali wszystkie parametry, wykraczając poza już osiągnięte standardy.
- (6) Opony pozwalające na obniżenie zużycia paliwa mogą być opłacalne ekonomicznie, ponieważ oszczędności paliwa z naddatkiem rekompensują wyższą cenę zakupu opon, która wynika z wyższych kosztów ich produkcji.
- (7) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009¹³ określono minimalne wymagania w zakresie oporu toczenia opon. Postęp techniczny umożliwia obniżenie strat energii powodowanych oporem toczenia opon, w stopniu znacznie większym niż przewidują wymogi minimalne. Aby zmniejszyć oddziaływanie transportu drogowego na środowisko, właściwe jest zatem zaktualizowanie przepisów dotyczących etykietowania opon zachęcających użytkowników końcowych do zakupu opon pozwalających na większe obniżenie zużycia paliwa przez dostarczanie im zaktualizowanych i zharmonizowanych informacji na temat tego parametru.
- (8) Hałas ruchu drogowego jest bardzo uciążliwy i ma szkodliwy wpływ na zdrowie. W rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 określono minimalne wymagania w zakresie zewnętrznego hałasu toczenia opon. Postęp techniczny umożliwia zmniejszenie zewnętrznego hałasu toczenia, w stopniu znacznie większym niż przewidują minimalne wymagania. Aby zmniejszyć hałas ruchu drogowego, należy zatem zaktualizować przepisy dotyczące etykietowania opon zachęcające użytkowników końcowych do zakupu opon charakteryzujących się niższym zewnętrznym hałasem toczenia przez dostarczanie im zharmonizowanych informacji na temat tego parametru.
- (9) Zapewnienie zharmonizowanych informacji na temat zewnętrznego hałasu toczenia ułatwi również wdrożenie środków ograniczających hałas ruchu drogowego i przyczyni się do podniesienia świadomości co do wpływu opon na hałas ruchu drogowego w ramach dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁴.
- (10) W rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 określono minimalne wymagania w zakresie przyczepności opon na mokrej nawierzchni. Rozwój technologiczny umożliwia poprawę przyczepności na mokrej nawierzchni w stopniu znacznie większym niż

¹³ 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).

¹⁴ 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).

przewidują te wymagania, a tym samym umożliwia skrócenie drogi hamowania na mokrej nawierzchni. Aby poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego, właściwe jest zatem zaktualizowanie przepisów dotyczących etykietowania opon zachęcających użytkowników końcowych do zakupu opon o dobrej przyczepności na mokrej nawierzchni przez dostarczanie im zharmonizowanych informacji na temat tego parametru.

- (11) Aby zapewnić zgodność z ramami międzynarodowymi, rozporządzenie (WE) nr 661/2009 odnosi się do regulaminu EKG ONZ nr 117¹⁵, który obejmuje odpowiednie metody pomiaru dotyczące oporu toczenia, hałasu oraz przyczepności opon na mokrej i ośnieżonej nawierzchni.
- (12) Aby zapewnić użytkownikom końcowym informacje dotyczące osiągnięć opon przeznaczonych specjalnie do stosowania na ośnieżonej i oblodzonej nawierzchni, należy wymagać uwzględnienia na etykiecie informacji dotyczących opon przeznaczonych do ośnieżonych i oblodzonych nawierzchni.
- (13) Ścieranie opon podczas używania jest znaczącym źródłem mikrodrobin plastiku, które są szkodliwe dla środowiska, w związku z czym w komunikacie Komisji „Europejska strategia na rzecz tworzyw sztucznych w gospodarce o obiegu zamkniętym”¹⁶ wspomniano o potrzebie zajęcia się niezamierzonym uwalnianiem mikrodrobin plastiku z opon, m.in. przez działania informacyjne takie jak etykietowanie i minimalne wymagania dotyczące opon. Obecnie jest jednak dostępna odpowiednia metoda badań, by mierzyć ścieranie opon. W związku z tym Komisja powinna zlecić opracowanie takiej metody, uwzględniając w pełni wszystkie normy lub regulacje opracowane lub zaproponowane na arenie międzynarodowej zgodne z aktualnym stanem techniki w celu jak najszybszego ustanowienia odpowiedniej metody badań.
- (14) Opony bieżnikowane stanowią znaczną część rynku opon pojazdów ciężkich. Bieżnikowanie opon przedłuża ich żywotność i przyczynia się do osiągnięcia celów gospodarki o obiegu zamkniętym takich jak zmniejszenie ilości odpadów. Stosowanie wobec takich opon wymogów dotyczących etykietowania przyniosłoby znaczne oszczędności energii. Odpowiednia metoda badań do pomiaru właściwości użytkowych opon bieżnikowanych nie jest jednak obecnie dostępna, dlatego też niniejsze rozporządzenie powinno zapewnić ich przyszłe włączenie.
- (15) Ponad 85 % konsumentów w Unii rozpoznaje etykietę energetyczną wprowadzoną na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1369¹⁷, która klasyfikuje zużycie energii produktów w skali od A do G i która okazała się skuteczna w promowaniu bardziej efektywnych produktów. O ile to możliwe, podczas tworzenia etykiety opony należy wykorzystać ten sam projekt przy jednoczesnym uwzględnieniu specyfiki parametrów opony.
- (16) Dostarczanie porównywalnych informacji na temat parametrów opon w postaci standardowej etykiety prawdopodobnie wpłynie na decyzje podejmowane przy zakupie przez użytkowników końcowych na korzyść opon bezpieczniejszych,

¹⁵ Dz.U. L 307 z 23.11.2011, s. 3.

¹⁶ COM(2018) 28 final.

¹⁷ 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).

cichszych i pozwalających na większe obniżenie zużycia paliwa. To z kolei prawdopodobnie zachęci producentów opon do optymalizacji tych parametrów, co utorowałoby drogę produktom, dzięki którym zużycie paliwa i produkcja będą w większym stopniu zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju.

- (17) Potrzeba obszerniejszych informacji na temat efektywności paliwowej i innych parametrów opon jest istotna dla wszystkich użytkowników końcowych, w tym nabywców opon przeznaczonych na wymianę, nabywców opon montowanych w nowych pojazdach, a także dla zarządzających flotami pojazdów oraz przedsiębiorstw transportowych, którzy nie mogą łatwo porównać parametrów opon różnych marek w przypadku braku oznakowania i zharmonizowanego systemu badań. Dlatego też stosowne jest wprowadzenie wymogu, aby oznakowanie opon zawsze dostarczano wraz z pojazdami.
- (18) Obecnie istnieje wyraźny wymóg dotyczący etykiet w odniesieniu do opon samochodów osobowych (opony C1), samochodów dostawczych (opony C2), ale nie w odniesieniu do pojazdów ciężkich (opony C3). Opony C3 powodują większe zużycie paliwa i pokonują więcej kilometrów rocznie niż opony C1 i C2 i w związku z tym istnieje znaczny potencjał ograniczenia zużycia paliwa i emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych.
- (19) Pełne uwzględnienie opon C3 w zakresie niniejszego rozporządzenia jest również zgodne z wnioskiem dotyczącym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie¹⁸ oraz wnioskiem Komisji dotyczącym norm CO₂ dla pojazdów ciężkich¹⁹.
- (20) Wielu użytkowników końcowych podejmuje decyzje dotyczące nabycia opon, nie widząc faktycznej opony, a zatem nie widzą oni przymocowanej do niej etykiety. We wszystkich takich przypadkach użytkownikowi końcowemu należałoby pokazać tę etykietę, zanim podejmie on ostateczną decyzję o zakupie. Uwidacznianie etykiety na oponach w punkcie ich sprzedaży, jak również w technicznych materiałach promocyjnych powinno sprawić, że dystrybutorzy oraz potencjalni użytkownicy końcowi w momencie i w miejscu podejmowania decyzji o zakupie będą otrzymywali zharmonizowane informacje na temat istotnych parametrów opony.
- (21) Niektórzy użytkownicy końcowi wybierają opony przed przyjazdem do punktu sprzedaży lub kupują je w systemie sprzedaży wysyłkowej lub przez internet. Aby zapewnić, by ci użytkownicy końcowi mieli również możliwość świadomego wyboru na podstawie zharmonizowanych informacji na temat efektywności paliwowej opon, ich przyczepności na mokrej nawierzchni, zewnętrznego hałasu toczenia i innych parametrów, etykiety powinny być przedstawiane we wszelkich technicznych materiałach promocyjnych, w tym w materiałach udostępnianych w internecie.
- (22) Potencjalnym użytkownikom końcowym należy dostarczyć informacji wyjaśniających każdy z elementów etykiety i jego znaczenie. Informacje te należy przedstawiać w technicznych materiałach promocyjnych, np. na stronach internetowych dostawców.

¹⁸ COM(2017) 279.

¹⁹ Odniesienie zostanie dodane po przyjęciu wniosku.

- (23) Efektywność paliwowa, przyczepność na mokrej nawierzchni, zewnętrzny hałas i pozostałe parametry dotyczące opon powinny być mierzone przy użyciu wiarygodnych, dokładnych i odtwarzalnych metod, uwzględniających ogólnie uznane metody pomiarowe i obliczeniowe zgodne z aktualnym stanem nauki. Metody takie powinny w jak największym stopniu odzwierciedlać standardowe zachowanie konsumenta i być odporne na zamierzone i niezamierzone obchodzenie wymogów. Etykiety opon powinny odzwierciedlać względne właściwości użytkowe opon podczas rzeczywistego użytkowania w ramach ograniczeń ze względu na zapotrzebowanie na wiarygodne, dokładne i odtwarzalne badania laboratoryjne, aby umożliwić użytkownikom końcowym porównanie poszczególnych opon oraz aby ograniczyć koszty badań ponoszone przez producentów.
- (24) Przestrzeganie przepisów dotyczących etykietowania opon przez dostawców i dystrybutorów jest kluczowe dla zapewnienia równych warunków działania w Unii. Państwa członkowskie powinny zatem monitorować ich przestrzeganie przez nadzór rynku i regularne kontrole *ex post*, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008²⁰.
- (25) Aby ułatwić monitorowanie przestrzegania przepisów, dostarczyć użytkownikom końcowym użyteczne narzędzie i umożliwić sprzedawcom alternatywne sposoby udostępniania kart informacyjnych produktu, należy włączyć opony do bazy danych o produktach ustanowionej rozporządzeniem (UE) 2017/1369. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2017/1369.
- (26) Bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich w zakresie nadzoru rynku i obowiązków dostawców w zakresie sprawdzania zgodności produktów dostawcy powinni udostępniać elektronicznie w bazie danych o produktach wymagane informacje na temat zgodności produktów.
- (27) Aby użytkownicy końcowi mieli zaufanie do etykiety opony, nie należy dopuszczać innych etykiet, które ją naśladują. Z tego samego powodu należy również zabronić stosowania dodatkowych etykiet, znaków, symboli lub napisów, które mogą wprowadzać użytkowników końcowych w błąd lub ich dezorientować w odniesieniu do parametrów objętych etykietą opony.
- (28) Sankcje za naruszenie niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (29) Państwa członkowskie powinny być w stanie tworzyć zachęty do stosowania produktów energooszczędnych, aby promować efektywność energetyczną, sprzyjać łagodzeniu zmiany klimatu i ochronie środowiska. Państwa członkowskie mogą swobodnie decydować o charakterze takich zachęt. Zachęty takie powinny być zgodne z unijnymi zasadami pomocy państwa i nie powinny stanowić nieuzasadnionych barier na rynku. Niniejsze rozporządzenie nie przesądza o wyniku żadnego postępowania w sprawie pomocy państwa, które może zostać w przyszłości wszczęte w sprawie takich zachęt zgodnie z art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

²⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

- (30) W celu zmiany treści i formatu etykiety, wprowadzenia wymogów w odniesieniu do opon bieżnikowanych, ścierania i przebiegu oraz dostosowania załączników do postępu technicznego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te były prowadzone zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.²¹ W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te powinny otrzymywać wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji powinni móc systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (31) Nie należy wymagać ponownego etykietowania opon już wprowadzonych do obrotu przed datą rozpoczęcia stosowania wymogów zawartych w niniejszym rozporządzeniu.
- (32) Aby wzmocnić zaufanie do informacji przedstawionych na etykiecie oraz zapewnić ich dokładność, oświadczenie umieszczane przez dostawców na etykiecie w związku z wartościami dotyczącymi oporu toczenia, przyczepności na mokrej nawierzchni i hałasu powinno być objęte procesem homologacji typu na mocy rozporządzenia (WE) nr 661/2009.
- (33) Komisja powinna przeprowadzić ocenę niniejszego rozporządzenia. Na podstawie ust. 22 Porozumienia międzyinstytucjonalnego pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej a Komisją Europejską w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. ocena powinna opierać się na pięciu kryteriach – skuteczności, efektywności, odpowiedniości, spójności i wartości dodanej UE – oraz powinna służyć jako podstawa oceny skutków możliwych dalszych środków.
- (34) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, mianowicie zwiększenie bezpieczeństwa oraz efektywności ekonomicznej i środowiskowej transportu drogowego dzięki zapewnieniu użytkownikom końcowym informacji umożliwiających im wybór bezpieczniejszych i cichszych opon pozwalających na obniżenie zużycia paliwa, nie może zostać osiągnięty w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie, gdyż wymaga zharmonizowanych informacji dla użytkowników końcowych, natomiast z uwagi na zharmonizowane ramy regulacyjne i równe warunki działania dla producentów możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na szczeblu unijnym, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Rozporządzenie pozostaje odpowiednim instrumentem prawnym, ponieważ wprowadza jasne i szczegółowe przepisy, które nie mogą być rozbieżnie transponowane przez państwa członkowskie i tym samym zapewniają wysoki stopień harmonizacji w całej Unii. Zharmonizowane ramy regulacyjne obowiązujące na poziomie Unii, a nie na poziomie państw członkowskich, powodują zmniejszenie kosztów dla dostawców oraz zapewniają równe warunki działania i swobodę przepływu towarów na całym rynku wewnętrznym. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

²¹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

(35) Należy zatem uchylić rozporządzenie (WE) nr 1222/2009,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1
Cel i przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa, ochrony zdrowia oraz efektywności ekonomicznej i środowiskowej transportu drogowego poprzez promowanie opon pozwalających na obniżenie zużycia paliwa, które są bezpieczne i charakteryzują się niskim poziomem hałasu.
2. Niniejsze rozporządzenie ustala ramy, w jakich dostarcza się zharmonizowanych informacji na temat parametrów opon za pomocą oznakowania, które umożliwia użytkownikom końcowym dokonanie świadomego wyboru przy zakupie opon.

Artykuł 2
Zakres

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

Artykuł 3
Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „opony C1, C2 i C3” oznaczają klasy opon zdefiniowane w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 661/2009;
- 2) „opona bieżnikowana” oznacza używaną oponę odnowioną przez zastąpienie zużytego bieżnika nowym materiałem;
- 3) „opona zapasowa typu T do użytku tymczasowego” oznacza oponę zapasową do użytku tymczasowego przeznaczoną do stosowania przy ciśnieniu powietrza w oponie wyższym od ustalonego dla opon standardowych i wzmocnionych;
- 4) „etykieta” oznacza diagram graficzny w formie drukowanej albo elektronicznej, w tym w formie naklejki, który zawiera symbole mające na celu poinformowanie użytkowników końcowych o właściwościach użytkowych opony lub partii opon w odniesieniu do parametrów określonych w załączniku I;
- 5) „punkt sprzedaży” oznacza miejsce, gdzie opony są wystawiane lub magazynowane i oferowane do sprzedaży użytkownikom końcowym, w tym salony samochodowe w przypadku oferowanych do sprzedaży użytkownikom końcowym opon niezamontowanych w pojazdach;
- 6) „techniczne materiały promocyjne” oznaczają dokumentację w formie drukowanej lub elektronicznej sporządzoną przez dostawcę w celu uzupełnienia materiałów reklamowych, zawierającą co najmniej informacje techniczne zgodnie z załącznikiem V;
- 7) „karta informacyjna produktu” oznacza standardowy dokument w formie drukowanej lub elektronicznej zawierający informacje określone w załączniku IV;
- 8) „dokumentacja techniczna” oznacza dokumentację wystarczającą do umożliwienia organom nadzoru rynku oceny dokładności etykiety i karty informacyjnej produktu, w tym informacji określonych w załączniku III;
- 9) „baza danych o produktach” oznacza bazę danych ustanowioną rozporządzeniem (UE) 2017/1369, składającą się z części publicznej zorientowanej na konsumentów, w której informacje dotyczące parametrów poszczególnych produktów są dostępne w formie elektronicznej, z portalu internetowego zapewniającego dostępność oraz z części dotyczącej zgodności, która zawiera jasno określone wymagania dotyczące dostępności i bezpieczeństwa;
- 10) „sprzedaż na odległość” oznacza ofertę sprzedaży, najem lub oferowanie w sprzedaży ratalnej przez zamówienie pocztowe, w katalogu, przez internet, przy użyciu telemarketingu lub jakiegokolwiek innej metody, która powoduje, że nie można oczekiwać, by potencjalny użytkownik końcowy zobaczył produkt na wystawie;
- 11) „producent” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która wytwarza produkt lub która zleca zaprojektowanie lub wytworzenie produktu i wprowadza ten produkt do obrotu pod własną nazwą lub własnym znakiem towarowym;

- 12) „importer” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą miejsce zamieszkania lub siedzibę w Unii, która wprowadza do obrotu w Unii produkt z państwa trzeciego;
- 13) „upoważniony przedstawiciel” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą miejsce zamieszkania lub siedzibę w Unii, która otrzymała pisemne pełnomocnictwo od producenta do występowania w jego imieniu w odniesieniu do określonych zadań;
- 14) „dostawca” oznacza producenta mającego siedzibę w Unii, upoważnionego przedstawiciela producenta, który nie ma siedziby w Unii, lub importera, który wprowadza produkt do obrotu w Unii;
- 15) „dystrybutor” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną w łańcuchu dostaw, inną niż dostawca, która udostępnia produkt na rynku;
- 16) „udostępnianie na rynku” oznacza dostarczanie produktu do dystrybucji lub użytkowania na rynku Unii w ramach działalności handlowej, odpłatnie lub nieodpłatnie;
- 17) „wprowadzenie do obrotu” oznacza pierwsze udostępnienie produktu na rynku Unii;
- 18) „użytkownik końcowy” oznacza konsumenta, osobę zarządzającą flotą pojazdów, lub przedsiębiorstwo transportu drogowego, nabywających lub zamierzających nabyć oponę;
- 19) „parametr” oznacza parametr opony określony w załączniku I, taki jak opór toczenia, przyczepność na mokrej nawierzchni, zewnętrzny hałas toczenia, przyczepność na ośnieżonej nawierzchni, przyczepność na oblodzonej nawierzchni, przebieg lub ścieranie, który ma znaczny wpływ na środowisko, bezpieczeństwo ruchu drogowego lub zdrowie w trakcie użytkowania;
- 20) „typ opony” oznacza wersję opony, której wszystkie egzemplarze mają te same właściwości techniczne istotne w kontekście etykiety i karty informacyjnej produktu oraz mają ten sam identyfikator modelu.

Artykuł 4

Obowiązki dostawców opon

1. Dostawcy zapewniają, aby do opon C1, C2 i C3 wprowadzanych do obrotu dołączano:
 - a) w odniesieniu do każdej pojedynczej opony – etykietę w formie naklejki zgodną z załącznikiem II wskazującą informacje i klasę dla każdego z parametrów określonych w załączniku I oraz kartę informacyjną produktu określoną w załączniku IV;
 - b) w odniesieniu do każdej partii składającej się z jednej lub większej liczby identycznych opon – etykietę w formie drukowanej zgodną z załącznikiem II

wskazującą informacje i klasę dla każdego z parametrów określonych w załączniku I oraz kartę informacyjną produktu określoną w załączniku IV.

2. Jeżeli chodzi o opony sprzedawane przez internet, dostawcy zapewniają wyświetlanie etykiety w pobliżu ceny i dostęp do karty informacyjnej produktu.
3. Dostawcy zapewniają, aby wszelkie reklamy wizualne dotyczące konkretnego typu opony, w tym internetowe, przedstawiały etykietę.
4. Dostawcy zapewniają, aby wszelkie techniczne materiały promocyjne dotyczące konkretnego typu opony, w tym internetowe, spełniały wymogi określone w załączniku V.
5. Dostawcy zapewniają, aby wartości, powiązane klasy i wszelkie dodatkowe informacje na temat właściwości użytkowych, które podają na etykiecie w odniesieniu do zasadniczych parametrów określonych w załączniku I, podlegały procesowi homologacji typu na mocy rozporządzenia (WE) nr 661/2009.
6. Dostawcy zapewniają dokładność dostarczanych etykiet i kart informacyjnych produktu.
7. Dostawcy udostępniają organom państw członkowskich na ich wniosek dokumentację techniczną zgodną z załącznikiem III.
8. Dostawcy współpracują z organami nadzoru rynku i podejmują niezwłoczne działania w celu naprawienia każdego przypadku niezgodności z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, za których spełnienie są odpowiedzialni, z własnej inicjatywy lub na żądanie organów nadzoru rynku.
9. Dostawcy nie dostarczają ani nie zamieszczają innych etykiet, znaków, symboli ani napisów niezgodnych z wymogami niniejszego rozporządzenia, jeżeli takie działanie mogłoby wprowadzić w błąd lub zdezorientować użytkowników końcowych w odniesieniu do zasadniczych parametrów.
10. Dostawcy nie dostarczają ani nie zamieszczają etykiet, które naśladują etykietę przewidzianą w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 5

Obowiązki dostawców opon w odniesieniu do bazy danych o produktach

1. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2020 r. przed wprowadzeniem opony do obrotu dostawcy wprowadzają do bazy danych o produktach informacje określone w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2017/1369.
2. W przypadku gdy opony wprowadzono do obrotu między dniem *[please insert the date of entry into force of this Regulation]* a dniem 31 grudnia 2019 r., dostawca wprowadza do bazy danych o produktach informacje określone w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2017/1369 w odniesieniu do tych opon do dnia 30 czerwca 2020 r.

3. Do momentu wprowadzenia do bazy danych o produktach informacji, o których mowa w ust. 1 i 2, dostawca udostępnia do kontroli elektroniczną wersję dokumentacji technicznej w ciągu 10 dni od wpłynięcia wniosku ze strony organów nadzoru rynku.
4. Oponę, w odniesieniu do której wprowadzono zmiany mające znaczenie dla etykiety lub karty informacyjnej produktu, uważa się za nowy typ opony. Dostawca wskazuje w bazie danych, kiedy nie wprowadza już do obrotu egzemplarzy danego typu opony.
5. Po wprowadzeniu ostatniego egzemplarza danego typu opony do obrotu dostawca przechowuje informacje dotyczące tego typu opony w części bazy danych o produktach dotyczącej zgodności przez pięć lat.

Artykuł 6

Obowiązki dystrybutorów opon

1. Dystrybutorzy zapewniają, aby:
 - a) w punkcie sprzedaży opony były w wyraźnie widocznym miejscu opatrzone etykietą zgodną z załącznikiem II w formie naklejki umieszczonej przez dostawców zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a);
 - b) etykieta, o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. b), była przed sprzedażą opony należącej do partii składającej się z jednej lub większej liczby identycznych opon pokazywana użytkownikowi końcowemu i wyraźnie uwidoczniona w bezpośredniej bliskości opony w punkcie sprzedaży.
2. Dystrybutorzy zapewniają, aby wszelkie reklamy wizualne dotyczące konkretnego typu opony, w tym internetowe, przedstawiały etykietę.
3. Dystrybutorzy zapewniają, aby wszelkie techniczne materiały promocyjne dotyczące konkretnego typu opony, w tym internetowe, spełniały wymogi określone w załączniku V.
4. Dystrybutorzy zapewniają, aby w przypadku gdy opony wystawiane na sprzedaż nie są widoczne dla użytkownika końcowego, dostarczyli użytkownikom końcowym kopię etykiety przed sprzedażą.
5. Dystrybutorzy zapewniają, aby każda oferta sprzedaży na odległość w formie papierowej przedstawiała etykietę oraz aby użytkownik końcowy mógł uzyskać dostęp do karty informacyjnej produktu za pośrednictwem ogólnodostępnej strony internetowej lub wnioskując o drukowaną kopię tej karty.
6. Dystrybutorzy wykorzystujący sprzedaż na odległość opartą na telemarketingu muszą wyraźnie informować użytkowników końcowych o klasach zasadniczych parametrów umieszczonych na etykiecie oraz że mogą oni uzyskać dostęp do pełnej etykiety oraz karty informacyjnej produktu za pośrednictwem ogólnodostępnej strony internetowej lub wnioskując o ich drukowane kopie.

7. Jeżeli chodzi o opony sprzedawane bezpośrednio przez internet, dystrybutorzy zapewniają wyświetlanie etykiety w pobliżu ceny i dostęp do karty informacyjnej produktu.

Artykuł 7

Obowiązki dostawców i dystrybutorów pojazdów

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

Artykuł 8

Metody badań i pomiaru

Informacje wymagane na mocy art. 4, 6 i 7 dotyczące parametrów wskazanych na etykiecie uzyskuje się przez zastosowanie metod badań i pomiaru, o których mowa w załączniku I, oraz procedury korygowania uzyskiwanych przez laboratoria wyników, o której mowa w załączniku VI.

Artykuł 9

Procedura weryfikacji

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

Artykuł 10

Obowiązki państw członkowskich

1. Państwa członkowskie nie utrudniają wprowadzania do obrotu lub oddawania do użytku na swoich terytoriach opon, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.
2. Państwa członkowskie nie stosują zachęt w przypadku opon charakteryzujących się efektywnością paliwową albo przyczepnością na mokrej nawierzchni gorszą niż klasa B w rozumieniu załącznika I odpowiednio części A i B. Środki podatkowe i środki o charakterze fiskalnym nie stanowią zachęt do celów niniejszego rozporządzenia.
3. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji i mechanizmów egzekwowania mających zastosowanie do naruszeń niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie oraz wprowadzają wszelkie środki niezbędne do zapewnienia wdrożenia tych przepisów. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
4. Do dnia 1 czerwca 2020 r. państwa członkowskie notyfikują Komisji przepisy, o których mowa w ust. 3, które nie zostały uprzednio notyfikowane, oraz niezwłocznie notyfikują Komisji wszelkie późniejsze zmiany tych przepisów.

Artykuł 11

Nadzór rynku unijnego i kontrola produktów wprowadzanych do obrotu w Unii

1. [Art. 16–29 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 / rozporządzenia w sprawie zgodności z prawodawstwem i jego egzekwowania, którego dotyczy wniosek COM(2017) 795] stosuje się do produktów 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 produktów między tymi organami krajowymi państw członkowskich, które są odpowiedzialne za nadzór rynku lub za kontrolę produktów wchodzących na rynek Unii, a także między takimi organami a Komisją, oraz wspiera taką współpracę i wymianę informacji w szczególności dzięki ściślejszemu zaangażowaniu grupy współpracy administracyjnej ekspertów ds. etykietowania opon.
3. Ogólne programy nadzoru rynku państw członkowskich ustanowione na podstawie [art. 13 rozporządzenia (WE) nr 765/2008/ rozporządzenia w sprawie zgodności z prawodawstwem i jego egzekwowania, którego dotyczy wniosek COM(2017) 795] obejmują działania zapewniające skuteczne egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 12

Akty delegowane

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

- a) wprowadzenia zmian w treści i formacie etykiety;
- b) wprowadzenia do załączników wymogów w zakresie parametrów lub informacji, w szczególności w odniesieniu do przebiegu i ścierania, o ile są dostępne odpowiednie metody badań;
- c) dostosowania wartości, metod obliczeniowych i wymogów zawartych w załącznikach do postępu technicznego.

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

Artykuł 13

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia *[please insert the date of entry into force of this Regulation]*. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień

nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

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

Artykuł 14

Ocena i składanie sprawozdań

Do dnia 1 czerwca 2026 r. Komisja przeprowadza ocenę niniejszego rozporządzenia i przedstawia sprawozdanie z tej oceny Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu.

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

Artykuł 15
Zmiana rozporządzenia (UE) 2017/1369

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

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

Artykuł 16
Uchylenie rozporządzenia (WE) nr 1222/2009

Rozporządzenie (WE) nr 1222/2009 traci moc.

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

Artykuł 17
Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 czerwca 2020 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

- 1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy
- 1.2. Dziedziny polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa
- 1.3. Charakter wniosku/inicjatywy
- 1.4. Cele
- 1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy
- 1.6. Okres trwania wniosku/inicjatywy i jego wpływ finansowy
- 1.7. Planowane tryby zarządzania

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

- 2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości
- 2.2. System zarządzania i kontroli
- 2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

- 3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ
- 3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki
 - 3.2.1. *Synteza szacunkowego wpływu na wydatki*
 - 3.2.2. *Szacunkowy wpływ na środki operacyjne*
 - 3.2.3. *Szacunkowy wpływ na środki administracyjne*
 - 3.2.4. *Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi*
 - 3.2.5. *Udział osób trzecich w finansowaniu*
- 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów oraz uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1222/2009

1.2. Dziedziny polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa¹

Tytuł 32 – Energia

32 02 02 Działania wspierające europejską politykę energetyczną i wewnętrzny rynek energii.

1.3. Charakter wniosku/inicjatywy

Wniosek/inicjatywa wiąże się z **przedłużeniem bieżącego działania**.

1.4. Cele

1.4.1. Wieloletnie cele strategiczne Komisji wskazane we wniosku/inicjatywie

Unia energetyczna

1.4.2. Cele szczegółowe i działania ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Cel szczegółowy

Sprzysiężanie zmniejszeniu zapotrzebowania na energię.

Działania ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa

ABB 1: Energia konwencjonalna i odnawialna

ABB 2: Badania naukowe i innowacja w zakresie energii

1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

Oczekiwanym wynikiem niniejszej inicjatywy jest udoskonalenie systemu etykietowania energetycznego opon w Unii, który nie jest optymalny pod względem skuteczności, zgodności i poziomu ambicji.

¹ ABM: *activity-based management*: zarządzanie kosztami działań; ABB: *activity-based budgeting*: budżet zadaniowy.

Niniejszy wniosek wzmocni ochronę obywateli i użytkowników końcowych opon dzięki skuteczniejszemu etykietowaniu i lepszemu egzekwowaniu przepisów.

Wniosek będzie miał wpływ na podmioty gospodarcze, które będą musiały nadal dostarczać i uwidaczniać etykietę opony oraz podawać informacje do celów nadzoru rynku za pośrednictwem innych kanałów.

Wniosek będzie miał wpływ na organy krajowe, które będą lepiej przygotowane do sprawowania nadzoru rynku.

1.4.4. Wskaźniki wyników i wpływu

Odsetek opon klasy A, klasy B itd.

Odsetek opon niespełniających wymagań zidentyfikowanych przez organy nadzoru rynku.

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej

Ogólnym celem niniejszej inicjatywy jest wspieranie funkcjonowania rynku wewnętrznego przez swobodny przepływ towarów, który gwarantuje wysoki poziom ochrony środowiska i konsumentów, bezpieczeństwa i zdrowia publicznego (zewnętrzny hałas toczenia).

1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej

Działanie na szczeblu UE zapewni użytkownikom końcowym te same zharmonizowane informacje, niezależnie od tego, w którym państwie członkowskim zdecydują się zakupić opony. System etykietowania opon na poziomie UE będzie promował energooszczędne i bezpieczne opony, które zmniejszą zanieczyszczenie hałasem we wszystkich państwach członkowskich, tworząc większy rynek takich opon i tym samym zwiększając zachęty dla przemysłu oponiarskiego, by je rozwijać.

Zapewni to równe szanse dla producentów i sprzedawców detalicznych, jeżeli chodzi o informacje przekazywane klientom w odniesieniu do opon przeznaczonych na sprzedaż na całym wewnętrznym rynku UE. Z tego powodu potrzebne są ogólnounijne i prawnie wiążące przepisy.

Jest to jedyny sposób zapewnienia porównywalnych etykiet produktów wprowadzanych do obrotu we wszystkich państwach członkowskich, co zagwarantuje funkcjonowanie rynku wewnętrznego na podstawie art. 26 TFUE.

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

Mimo że w UE doprowadzono do stworzenia jednolitego rynku etykiet opon, etykiety należy aktualizować zgodnie z technologicznymi osiągnięciami, co oznacza, że wiele modeli zostanie włączonych do najwyższych klas i dla konsumenta nie będzie istniało żadne rozróżnienie; równocześnie wycofano z rynku opony o najgorszych właściwościach w wyniku procedury homologacji typu wprowadzonej

rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 (rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa ogólnego).

Choć organy nadzoru rynku sprawdzają zgodność z wymogami dotyczącymi etykiet energetycznych, niezgodność z wymogami wciąż prowadzi do utraty około 10 % przewidywanych oszczędności energii (oraz przewidywanych oszczędności finansowych dla konsumentów). Wniosek Komisji dotyczący nowego rozporządzenia w sprawie nadzoru rynku (COM(2017) 795) ma na celu odniesienie się do tego rodzaju wyzwań w obszarze prawodawstwa harmonizacyjnego UE dotyczącego produktów. Organy nadzoru rynku zajmujące się etykietowaniem opon napotykają jednak problemy, których nie rozwiązał powyższy wniosek: dostęp do dokumentacji technicznej w odpowiednim terminie, problemy z identyfikacją i uzyskaniem danych kontaktowych zagranicznych producentów oraz brak centralnego systemu umożliwiającego ustalenie, czy modele równoważne nie zostały już skontrolowane przez inne organy nadzoru rynku. Ponadto Komisja ma trudności z ustaleniem odpowiednich wymogów dotyczących klas etykietowania ze względu na brak najnowszych publicznie dostępnych danych o właściwościach użytkowych opon.

Niniejszy wniosek rozwiązuje te problemy, ponieważ tworzy powiązanie z rejestracyjną bazą danych o produktach ustanowioną rozporządzeniem (UE) 2017/1369 (rozporządzenie ustanawiające ramy etykietowania energetycznego), do której dostawcy będą wprowadzać dane na temat właściwości użytkowych produktów i ich zgodności z przepisami; dane te będą znajdować się w jednym miejscu i będą dostępne dla krajowych organów nadzoru rynku i dla Komisji.

1.5.4. Spójność z innymi właściwymi instrumentami oraz możliwa synergia

Inicjatywna jest spójna z rozporządzeniem w sprawie bezpieczeństwa ogólnego, w którym określono procedurę homologacji typu i minimalne wymogi dotyczące właściwości użytkowych opon w zakresie oporu toczenia, przyczepności na mokrej nawierzchni i zewnętrznego hałas toczenia.

Niniejsza inicjatywa jest również spójna z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008 (obecne rozporządzenie w sprawie nadzoru rynku), skreśla bowiem z ustawodawstwa dotyczącego etykietowania opon nakładające się przepisy, które są uwzględnione w przepisach dotyczących nadzoru rynku w odniesieniu do całego prawodawstwa harmonizacyjnego UE.

Proponowane powiązanie z rejestracyjną bazą danych o produktach pozwoli na osiągnięcie synergii z innymi przepisami harmonizacyjnymi UE, na podstawie których ustanowiono takie bazy danych lub mogą być ustanowione w przyszłości.

1.6. Okres trwania wniosku/inicjatywy i jego wpływ finansowy

Wniosek/inicjatywa o **nieograniczonym okresie trwania**

wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od 2019 r.,

po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Planowane tryby zarządzania²

Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję

w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii.

Uwagi

Inicjatywa wymaga środków finansowych na uwzględnienie opon w rejestracyjnej bazie danych o produktach związanych z energią, ustanowionej rozporządzeniem ustanawiającym ramy etykietowania energetycznego, w tym na kampanię informacyjną i działania związane z egzekwowaniem prawa. Wydatek ten będzie wspierany w ramach środków już przewidzianych w oficjalnym programowaniu finansowym.

² Wyjaśnienia dotyczące trybów zarządzania oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na następującej stronie: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Grupa ekspercka ds. etykietowania opon będzie stanowić platformę do dyskusji nad właściwym wdrażaniem proponowanego rozporządzenia.

W przepisie końcowym zaproponowano, aby Komisja przeprowadziła ocenę i sporządziła sprawozdanie z wdrażania rozporządzenia w terminie siedmiu lat po jego wejściu w życie. Powinno to ujawnić ewentualne problemy i niedociągnięcia rozporządzenia i może stanowić punkt wyjścia do kolejnych działań, w tym wszelkich wniosków w sprawie zmian.

System zarządzania i kontroli

2.1.1. Zidentyfikowane ryzyko

Budżet na dostosowanie obecnej bazy danych o produktach na potrzeby rejestracji opon oszacowano na 200 000 EUR. Liczba modeli opon może wzrosnąć i wygenerować dodatkowe koszty dotyczące aktualizacji bazy danych.

Ryzyko związane z funkcjonowaniem rejestracyjnej bazy danych o produktach polega głównie na problemach informatycznych, takich jak ewentualne awarie systemu i problemy z poufnością danych.

2.1.2. Informacje dotyczące struktury wewnętrznego systemu kontroli

Przewidywane metody kontroli określono w rozporządzeniu finansowymi i jego przepisach wykonawczych.

2.2. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Nie przewiduje się żadnych szczególnych środków wykraczających poza stosowanie rozporządzenia finansowego.

3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych.

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer [Treść]	Zróżn. / niezróżn. ²⁴	państw EFTA ²⁵	krajów kandydując	państw trzecich	w rozumieniu art. 21 ust. 2 lit. b) rozporządzenia

²⁴ Środki zróżnicowane / środki niezróżnicowane.

				ych ²⁶		finansowego
1a Konkurencyjność na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia	32 02 02 Działania wspierające europejską politykę energetyczną i wewnętrzny rynek energii	Zróźnicowane	TAK	NIE	NIE	NIE
5 Administracja	32 01 01 Wydatki związane z urzędnikami i pracownikami zatrudnionymi na czas określony w obszarze polityki „Energia”	Środki niezróżnicowane	NIE	NIE	NIE	NIE
5 Administracja	32 01 02 Personel zewnętrzny i inne wydatki na zarządzanie wspierające obszar polityki „Energia”	Środki niezróżnicowane	NIE	NIE	NIE	NIE

Nowe linie budżetowe, o których utworzenie się wnioskuję

Według działań wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych.

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer [Treść]		państw EFTA	krajów kandydujących	państw trzecich	w rozumieniu art. 21 ust. 2 lit. b) rozporządzenia finansowego

²⁵ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

²⁶ Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki

3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	Numer	1a Konkurencyjność na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia
---	-------	--

Dyrekcja generalna: ENER			Rok 2019 ²⁷	Rok 2020	Rok 2021	Rok 2022	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓŁEM
• Środki operacyjne										
32 02 02	Środki na zobowiązania	(1)	1,3	1,62						2,92
Uzupełnienie informatycznej bazy danych o rejestracji produktów związany z energią, w tym kampania informacyjna i wspólne działania dotyczące egzekwowania przepisów.	Środki na płatności	(2)	0,8	1,12	1,0					2,92
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne ²⁸										
32 04 03		(3)								
Wyzwania społeczne										
OGÓŁEM środki	Środki na	=1 + 3	1,3	1,62						2,92

²⁷ Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

²⁸ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

dla Dyrekcji Generalnej ENER	zobowiązania									
	Środki na płatności	=2 + 3	0,8	1,12	1,0					2,92

• OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	1,3	1,62						2,92
	Środki na płatności	(5)	0,8	1,12	1,0					2,92
• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne		(6)								
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 1a wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4 + 6	1,3	1,62						2,92
	Środki na płatności	=5 + 6	0,8	1,12	1,0					2,92

Dział wieloletnich ram finansowych	5	„Wydatki administracyjne”
---	----------	---------------------------

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2019	Rok 2020	Rok 2021	Rok 2022	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6).			OGÓŁEM
Dyrekcja generalna: ENER									
• Zasoby ludzkie		0,055	0,055						0,110
• Pozostałe wydatki administracyjne		0,007	0,007						0,014
OGÓŁEM Dyrekcja Generalna ENER	Środki	0,062	0,062						0,124

OGÓŁEM środki na DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	0,062	0,062						0,124
--	--	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2019 ²⁹	Rok 2020	Rok 2021	Rok 2022	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6).			OGÓŁEM
--	--	---------------------------	-------------	-------------	-------------	--	--	--	--------

²⁹ Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

OGÓŁEM środki na DZIAŁY 1 do 5 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	1,362	1,682						3,044
	Środki na płatności	0,862	1,182	1,000					3,044

3.2.2. Szacunkowy wpływ na środki operacyjne

Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty ↓			Rok 2019		Rok 2020		Rok 2021		Rok 2022		Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6).								OGÓŁEM	
	PRODUKT																			
	Rodzaj ³⁰	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem	Koszt całkowity		
CEL SZCZEGÓŁOWY: Sprzyjanie zmniejszeniu zapotrzebowania na energię.																				
Aktualizacja informatycznej bazy danych do		0,2	1	0,2													1	0,2		
Utrzymanie zaktualizowanej informatycznej bazy danych do		0,02			1	0,02											1	0,02		
Pomoc techniczna lub badania w celu oceny aspektów opon niezbędnych do wdrażania rozporządzenia		0,1	1	0,1	1	0,1											2	0,2		

³⁰ Produkty odnoszą się do produktów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

Kampania informacyjna		2,0	0,5	1,0	0,5	1,0											1	2,0
Wspólne działania w zakresie egzekwowania prawa					1	0,5											1	0,5
KOSZT OGÓŁEM				1,3		1,62												2,92

3.2.3. Szacunkowy wpływ na środki administracyjne

3.2.3.1. Streszczenie

Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok 2019 ³¹	Rok 2020	Rok 2021	Rok 2022	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6).			OGÓŁEM
--	---------------------------	-------------	-------------	-------------	--	--	--	--------

DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie	0,055	0,055						0,110
Pozostałe wydatki administracyjne	0,007	0,007						0,014
Suma częściowa DZIAŁU 5 wieloletnich ram finansowych	0,062	0,062						0,124

Poza DZIAŁEM 5 ³² wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie								
Pozostałe wydatki administracyjne								
Poza DZIAŁEM 5 wieloletnich ram finansowych - suma częściowa								

OGÓŁEM	0,062	0,062						0,124
---------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne środki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

³¹ Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

³² Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

3.2.3.2. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

	Rok 2019	Rok 2020	Rok 2021	Rok 2022	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6).		
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)							
32 01 01 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	0,36	0,36					
XX 01 01 02 (w delegaturach)							
XX 01 05 01 (pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 01 (bezpośrednie badania naukowe)							
• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC)³³							
32 01 02 01 (CA, SNE, INT z globalnej koperty finansowej)	0,03	0,03					
XX 01 02 02 (CA, LA, SNE, INT i JED w delegaturach)							
XX 01 04 yy³⁴	- w centrali						
	- w delegaturach						
XX 01 05 02 (CA, SNE, INT – pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 02 (CA, SNE, INT – bezpośrednie badania naukowe)							
Inna linia budżetowa (określić)							
OGÓŁEM	0,39	0,39					

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

³³ CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JED = młodszy oddelegowany ekspert.

³⁴ W ramach podpułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne linie „BA”).

Opis zadań do wykonania:

Urzednicy i pracownicy zatrudnieni na czas okreslony	Administratorzy: 0,03 EPC dla lidera zespolu 0,3 EPC dla urzednikow do spraw rozporzadzenia i aktow delegowanych oraz do wsparcia koordynacji egzekwowania prawa przez organy nadzoru rynku Asystenci: 0,03 EPC na wsparcie dla procedur ustawodawczych i komunikacji
Personel zewnetrzny	0,03 EPC (CA) dla sekretarza zespolu i osoby odpowiedzialnej za logistike

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

Wniosek/inicjatywa jest zgodny(-a) z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi.

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

Wniosek/inicjatywa nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody.