KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 24.6.2026 r.
COM(2026) 326 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY I EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO

Sprawozdanie z wykonania rozporządzenia (UE) 2020/740 w sprawie etykietowania opon w odniesieniu do efektywności paliwowej i innych parametrów

1. WPROWADZENIE

1.1. Kontekst polityczny i prawny

Opony są kluczowym elementem każdego pojazdu drogowego. Opór toczenia opon ma bezpośredni wpływ na zużycie energii przez pojazd. Wspieranie popytu na bardziej wydajne opony, jak również opracowywania i produkcji takich opon, może zatem przyczynić się do zmniejszenia kosztów paliwa, emisji i przywozu paliw kopalnych lub do zwiększenia zasięgu pojazdów elektrycznych dzięki zmniejszeniu zapotrzebowania na energię elektryczną w przeliczeniu na przejechany kilometr. W pierwszym formalnym akcie UE w sprawie energooszczędnych opon, który został przyjęty w następstwie kryzysu naftowego z 1973 r., zalecono, aby państwa członkowskie zachęcały do montowania opon radialnych we wszystkich pojazdach, w tym w pojazdach ciężarowych[1].

Pięćdziesiąt lat później opony radialne stały się standardem, jednak transport drogowy nadal odpowiada za znaczną część (około jedną czwartą) całkowitego zużycia energii końcowej w UE, a zdecydowana większość tej energii nadal pochodzi z ropy naftowej. Tymczasem innowacje w zakresie konstrukcji opon i materiałów umożliwiają dalszą poprawę wydajności. Szacuje się, że zastąpienie opon o wysokim oporze toczenia oponami o niskim oporze toczenia mogłoby zmniejszyć średnie zużycie energii przez samochody osobowe o około 2 %[2]. W przypadku pojazdów ciężkich opór toczenia opon ma znacznie większe znaczenie i istnieją większe możliwości poprawy efektywności: opór toczenia wpływa na zużycie energii nawet o jedną trzecią w przypadku ciężarówek z silnikiem wysokoprężnym i o ponad połowę w przypadku bardziej wydajnych pojazdów elektrycznych[3].

Jednocześnie inny parametr opony, przyczepność na mokrej nawierzchni, ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa, ponieważ wpływa na drogę hamowania pojazdu. Przyczepność na mokrej nawierzchni i opór toczenia to wskaźniki, które trudno ze sobą pogodzić, a klienci decydujący się na zakup opon mogą stanąć przed koniecznością wyboru między bezpieczeństwem a efektywnością energetyczną. Aby podejmować świadome decyzje o zakupie, klienci powinni zatem dysponować informacjami na temat obu parametrów. W tym celu w 2009 r. przyjęto pierwsze unijne rozporządzenie w sprawie etykietowania opon, które zmieniono w 2020 r. Etykiety opon zawierają łatwe do zrozumienia informacje, które mają na celu stymulowanie popytu na lepsze opony oraz konkurencji w zakresie ich podaży.

Podstawę prawną rozporządzenia w sprawie etykietowania opon stanowi art. 114 i 194 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Zakres rozporządzenia obejmuje opony do pojazdów osobowych (C1), samochodów dostawczych i lekkich samochodów ciężarowych (C2) oraz ciężkich samochodów ciężarowych i autobusów (C3)[4].

---

(1) 76/494/EWG: Zalecenie Rady z dnia 4 maja 1976 r. w sprawie racjonalnego wykorzystania energii zużywanej przez pojazdy drogowe dzięki lepszym nawykom kierowców, Dz.U. L 140 z 28.5.1976, s. 14.

(2) Zacharof, N., Fontaras, G., Ciuffo, B., Tsiakmakis, S. i in., „Review of in use factors affecting the fuel consumption and CO_2 emissions of passenger cars" [Przegląd stosowanych czynników wpływających na zużycie paliwa i emisje CO_2 z samochodów osobowych]; Wspólne Centrum Badawcze, 2016.

(3) Hyttinen, Jukka i in. „Effect of Ambient and Tyre Temperature on Truck Tyre Rolling Resistance" [Wpływ temperatury otoczenia i temperatury opon na opór toczenia opon samochodów ciężarowych], International Journal of Automotive Technology, listopad 2022 r.

(4) Opony do pojazdów terenowych, budowlanych, rolniczych lub do pojazdów dwu- i trzykołowych nie są objęte zakresem stosowania, ponieważ kwestie związane z efektywnością paliwową lub bezpieczeństwem nie mają w tym przypadku znaczenia.

Rozporządzenie w sprawie etykietowania opon funkcjonuje równolegle z minimalnymi wymogami w zakresie właściwości użytkowych określonymi w innych przepisach. W prawodawstwie dotyczącym homologacji typu, a w szczególności w regulaminie EKG ONZ nr 117, określono najważniejsze minimalne normy w zakresie właściwości użytkowych dla opon wprowadzanych na rynek UE w zakresie oporu toczenia, przyczepności na mokrej nawierzchni, hałasu oraz przyczepności na śniegu i lodzie. Odpowiednie minimalne normy w zakresie właściwości użytkowych określono również w regulaminach EKG ONZ nr 30 (opony C1), nr 54 (opony C2, C3) i nr 172 (opony bieżnikowane). Chociaż nie przyjęto jeszcze unijnych przepisów dotyczących ekoprojektu w odniesieniu do opon, opony uwzględniono w planie prac dotyczącym ekoprojektu i etykietowania energetycznego na lata 2025–2030[5].

1.2. Główne zmiany wprowadzone w wyniku przeglądu rozporządzenia w sprawie etykietowania opon z 2020 r.

Najważniejsze zmiany wprowadzone w wyniku przeglądu w 2020 r. dotyczyły:

- dostosowania stylu i formatu etykiety, aby przypominały bardziej znaną etykietę energetyczną;
- zmniejszenia liczby klas właściwości użytkowych z siedmiu (A–G) do pięciu (A–E), zarówno w odniesieniu do oporu toczenia (efektywność energetyczna), jak i przyczepności na mokrej nawierzchni (bezpieczeństwo), ponieważ w wyniku zaostrzenia wymogów EKG ONZ dotyczących homologacji typu wycofano z obrotu opony o najgorszych parametrach na etykiecie;
- wymogu rejestracji każdego typu opony w europejskim rejestrze produktów do celów etykietowania energetycznego („EPREL”)[6];
- zwiększenia świadomości klientów w odniesieniu do etykiety opony poprzez zaostrzenie wymogów dotyczących jej prezentowania konsumentom;
- upoważnienia Komisji do przyjmowania pewnych zmian w drodze aktów delegowanych.

1.3. Zakres niniejszego sprawozdania

Zgodnie z art. 15 rozporządzenia w sprawie etykietowania opon Komisja ma obowiązek przeprowadzić ocenę tego rozporządzenia i przedstawić sprawozdanie z tej oceny Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu. W sprawozdaniu tym Komisja ocenia, na ile skutecznie rozporządzenie to i akty delegowane przyjęte na jego podstawie doprowadziły użytkowników końcowych do wyboru opon o lepszych właściwościach użytkowych, przy uwzględnieniu skutków ... dla przedsiębiorstw, zużycia paliwa, bezpieczeństwa, emisji gazów cieplarnianych, świadomości konsumentów i działań w zakresie nadzoru rynku. W sprawozdaniu ocenia się także „koszty i korzyści obowiązkowej niezależnej weryfikacji przez osobę trzecią informacji zamieszczonych na etykiecie opony, przy uwzględnieniu również zdobytego doświadczenia dotyczącego szerszych ram określonych w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009”.

W niniejszym sprawozdaniu skoncentrowano się na następujących zagadnieniach:

- wiedza konsumentów na temat etykiet, zrozumienie zawartych w niej informacji i ich wykorzystanie;

([5])COM(2025) 187 final.

([6])https://eprel.ec.europa.eu/.

- rozwój rynku;
- akty delegowane;
- nadzór rynku i egzekwowanie przepisów;
- weryfikacja i badania przeprowadzane przez osobę trzecią;
- ustawienie maszyny testowej;
- problemy, które pojawiają się w trakcie wdrażania.

Niektóre aspekty przeanalizowano w ramach oceny skutków towarzyszącej zbiorczemu wnioskowi w sprawie uproszczenia przepisów dotyczących produktów energooszczędnych, przy czym wniosek ten przyjęto równolegle z niniejszym sprawozdaniem i opracowaną na jego podstawie analizą, które wykorzystano na potrzeby opracowania przedmiotowego wniosku. Równolegle z niniejszym sprawozdaniem przyjmuje się odrębne sprawozdanie z wykonania rozporządzenia w sprawie etykietowania energetycznego (rozporządzenie (UE) 2017/1369).

1.4. Podstawa analityczna

Niniejsze sprawozdanie opracowano na podstawie szeregu źródeł danych i danych wejściowych, w tym:

- badania przeprowadzonego wśród konsumentów oraz sprzedawców opon i pojazdów[7];
- danych EPREL dotyczących rejestracji opon;
- wkładu zainteresowanych stron i organów, w tym wniesionego za pośrednictwem prac różnych grup roboczych, np. grupy współpracy administracyjnej (ADCO) ds. etykietowania opon[8] oraz grupy ekspertów ds. korygowania wyników uzyskanych przez laboratoria do celów pomiaru oporu toczenia opon[9];
- systemu informacyjnego i komunikacyjnego do celów nadzoru rynku (ICSMS)[10];
- innych publicznie dostępnych analiz i zasobów.

2. NOWY PROJEKT ETYKIETY OPONY

Badanie przeglądowe z 2018 r.[11] wykazało, że nie wykorzystuje się jeszcze wszystkich możliwości płynących z etykiety opony, ponieważ użytkownicy końcowi nie mają pełnej wiedzy na temat jej istnienia, a organy nadzoru rynku nie egzekwują jej stosowania w odpowiedni sposób. Badanie to wykazało również, że istnieją pewne nieodłączne czynniki, które ograniczają skuteczność etykiety, np. mylący podział na klasy według właściwości użytkowych, niedokładne i niekompletne informacje oraz brak zaufania do informacji, które niektórzy respondenci uznali za oświadczenie producenta.

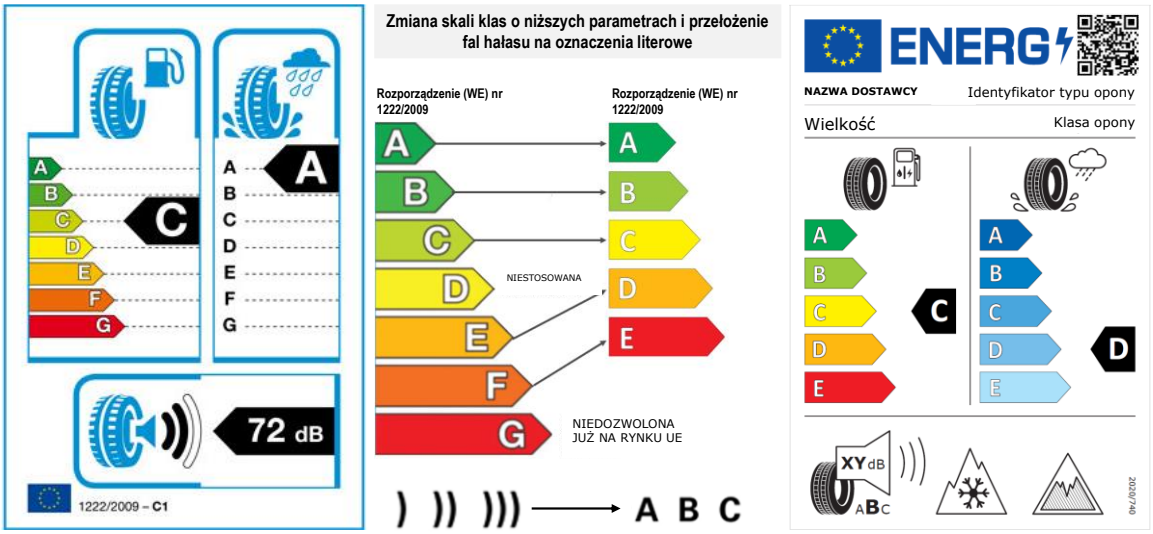
(7) Badanie dotyczące zrozumienia przez konsumentów informacji zawartych na unijnej etykiecie opon stosowanej od 1 maja 2021 r.

(8) Wykaz grup współpracy administracyjnej.

(9) https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=pl&groupID=2519.

(10) ICSMS.

(11) https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1460-Evaluation-and-potential-revision-of-the-EU-tyre-labelling-scheme_pl.



STARA ETYKIETA **NOWA ETYKIETA**

Rys.1. Ilustracja oryginalnej etykiety opony (2012 r.) i zmienionej (nowej) etykiety (2021 r.).

Zaktualizowane przepisy dotyczące etykietowania opon obowiązują od 1 maja 2021 r. Na rysunku 1 porównano oryginalną i zmienioną etykietę. Nowa etykieta zawiera kilka nowych elementów:

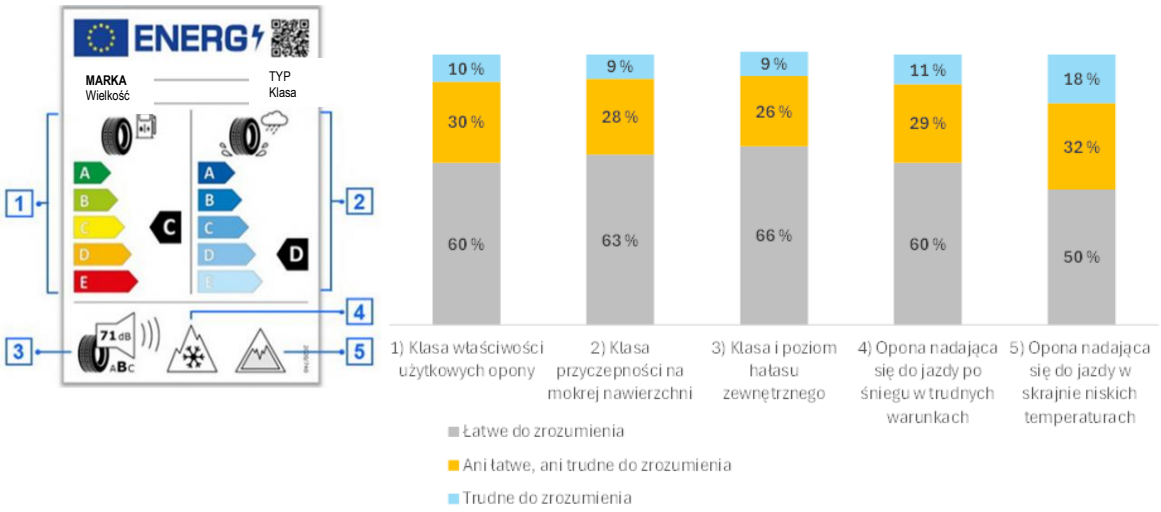
- opór toczenia. Skalę zmieniono w taki sposób, że najniższymi klasami stały się klasy D i E. Wyeliminowano w ten sposób klasę D dla opon C1 i C2 [12], do której nie przypisano żadnych opon („klasa pusta"). Dla każdego typu opony zachowano ten sam zakres wartości;
- przyczepność na mokrej nawierzchni. Zmieniono skalę klas prezentowanych na etykietach i usunięto pustą klasę D. Do skali dotyczącej przyczepności na mokrej nawierzchni dodano niebieskie strzałki (nawiązujące do barwy wody), aby odróżnić kwestie bezpieczeństwa od kwestii energetycznych;
- zewnętrzny hałas toczenia. Oznaczenie klasy ujednolicono z innymi etykietami energetycznymi przy użyciu skali literowej. Poziom hałasu podano w decybelach (podobnie jak w przypadku innych produktów opatrzonych etykietą) oraz zachowano piktogram przedstawiający fale dźwiękowe;
- dodano dwa nowe piktogramy dla opon, którym udzielono homologacji typu do stosowania w trudnych warunkach takich jak obfite opady śniegu i silne oblodzenie [13].

3. WIEDZA KONSUMENTÓW NA TEMAT ETYKIET, ZROZUMIENIE ZAWARTYCH W NIEJ INFORMACJI I ICH WYKORZYSTANIE

Aby sprawdzić, w jakim stopniu konsumenci rozumieją informacje na etykiecie opony, przeprowadzono wśród nich badanie ankietowe. Poniżej przedstawiono zestawienie najważniejszych ustaleń.

([12])Nie ustalono klasy pustej dla opon C3, w odniesieniu do których i tak nie było obowiązku opatrzenia ich etykietą.

([13])Nie podano klasy przyczepności na śniegu i lodzie, ponieważ metoda badawcza (hamowanie na zaśnieżonej lub oblodzonej nawierzchni) nie pozwala uzyskać wystarczająco dokładnych i powtarzalnych wyników.



Rys.2. Poziom zrozumienia elementów etykiety opony zgłoszony przez samych konsumentów (wartość odniesienia = wszyscy respondenci (n = 4 590)).

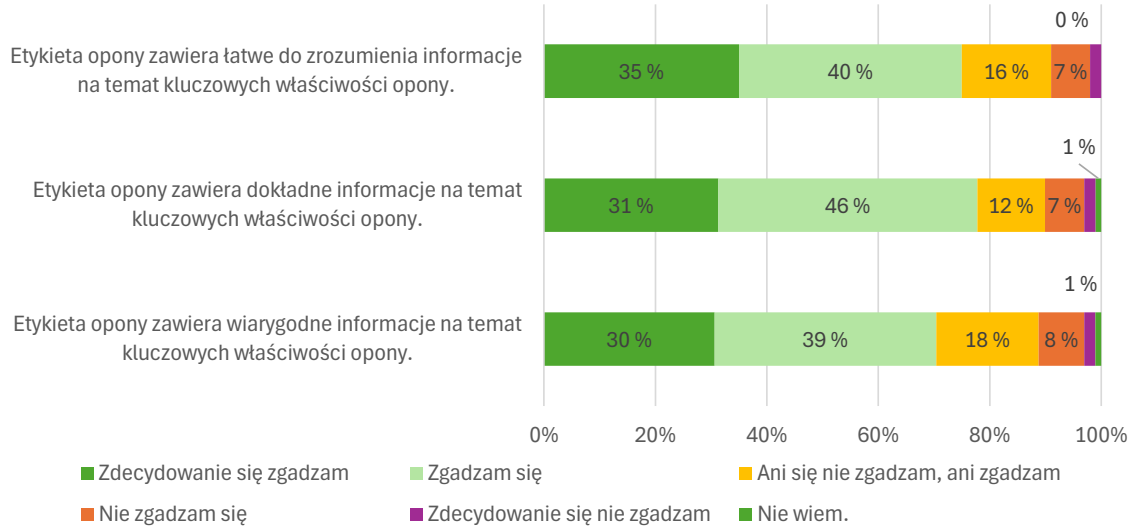
Jak pokazano na rys. 2, większość **konsumentów** uważa, że etykietę opony można łatwo zrozumieć. Jedynie 9–18 % respondentów zgłasza trudności związane z jakimkolwiek konkretnym elementem. Zdecydowana większość respondentów jest zdania, że wszystkie obecnie stosowane na etykiecie elementy są istotne, zwłaszcza element dotyczący przyczepności na mokrej nawierzchni (94%). Większość (78%) uznała, że ilość informacji zawartych na etykiecie jest odpowiednia. Inne parametry, których obecnie nie uwzględnia się na etykiecie, takie jak przebieg, oceniono jako równie istotne lub nawet bardziej istotne. Hałas i uwalnianie mikroplastiku postrzega się jako czynniki mniej istotne lub niemające wpływu na wybór konsumentów[14].

Badanie potwierdziło wyniki analizy z 2019 r.[15] i wykazało, że etykieta odgrywa istotną rolę, jeśli chodzi o wsparcie konsumentów i profesjonalnych nabywców, którzy ją sprawdzali. Około 80 % respondentów z obu grup stwierdziło, że etykieta pomogła im wybrać bardziej wydajne lub bezpieczniejsze opony.

Sprzedawcy i dystrybutorzy opon znają tę etykietę i zasadniczo postrzegają ją pozytywnie. Nie oznacza to jednak, że konsekwentnie wykorzystują ją w sposób proaktywny podczas sprzedaży. Połowa ankietowanych sprzedawców twierdzi, że porusza temat etykiety tylko wtedy, gdy klient sam o to poprosi. Co szósty sprzedawca odradza klientom poleganie na tej etykiecie, wskazując, że opiera się ona wyłącznie na oświadczeniu producenta; zamiast tego swoje rekomendacje opiera na marżach zysku, rabatach, zachętach, dostępności towaru lub budżecie klienta.

(14) Nie jest to zaskakujące i potwierdza, że na decyzję o zakupie wpływają czynniki, które przekładają się na oszczędności finansowe lub większe bezpieczeństwo.

(15) Badanie oceniające zrozumienie przez konsumentów informacji zawartych na etykietach opon, https://data.europa.eu/doi/10.2833/210444.



Rys.3. Postrzeganie etykiety opony przez sprzedawców i dystrybutorów opon (wartość odniesienia = wszyscy respondenci (n = 201)).

Około połowa **sprzedawców samochodów** nie widzi sensu w dołączaniu etykiet opon dla wszystkich dostępnych opcji do ofert sprzedaży pojazdów, ponieważ klienci nie wykazują tym zainteresowania w momencie zakupu lub nie mają możliwości dokonania wyboru[16]. Dlatego też sprzedawcy ci uważają obecne wymogi za nieproporcjonalnie uciążliwe i sugerują, aby w ofertach sprzedaży dopuszczono stosowanie mniejszej lub uproszczonej wersji etykiety[17].

Znana konsumentom, profesjonalnym nabywcom, sprzedawcom i dystrybutorom **strona internetowa EPREL** jest uznawana za cenne źródło dodatkowych informacji, choć wydaje się, że jej rzeczywiste wykorzystanie jest ograniczone. W bazie danych brakuje jednak obecnie informacji na temat niektórych ważnych parametrów[18]. Niektórzy sprzedawcy przyznają, że EPREL upraszcza ich pracę, ponieważ zmniejsza ich zależność od dostawców w zakresie informacji. Niektórzy sprzedawcy zintegrowali interfejsy programowania aplikacji, aby połączyć swoje strony internetowe bezpośrednio z EPREL, co umożliwia automatyczne wyświetlanie etykiet opon i kart informacyjnych produktu we właściwym języku.

4. ROZWÓJ RYNKU

Dzięki postępowi technologicznemu udało się jednocześnie poprawić opór toczenia i przyczepność na mokrej nawierzchni, a w równoległych przepisach UNECE zakazano stosowania opon, które zostałyby sklasyfikowane w klasach oporu toczenia F i G.

([16])Z wyjątkiem samochodów luksusowych lub sprzedaży pojazdów przedstawicielstwom dyplomatycznym opony zamontowane w samochodzie zależą od partii opon dostępnej w momencie montażu pojazdu w fabryce. Niektórzy sprzedawcy samochodów mogą zgodzić się na wymianę kół, o ile jest to możliwe i stanowi to wyjątkowy gest dobrej woli wobec klienta.

([17])Np. tylko wskazanie za pomocą strzałki klasy.

([18])Na przykład obecnie w przypadku opon C1 nie ma obowiązku wskazywania, które spośród zarejestrowanych opon zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami producenta oryginalnego wyposażenia (OEM) pojazdu, ani – w przypadku opon klasy C3 – które z nich są przeznaczone do osi napędowej, kierowniczej lub swobodnie toczącej się, a także które są przeznaczone do użytku miejskiego, a które do transportu długodystansowego itp.

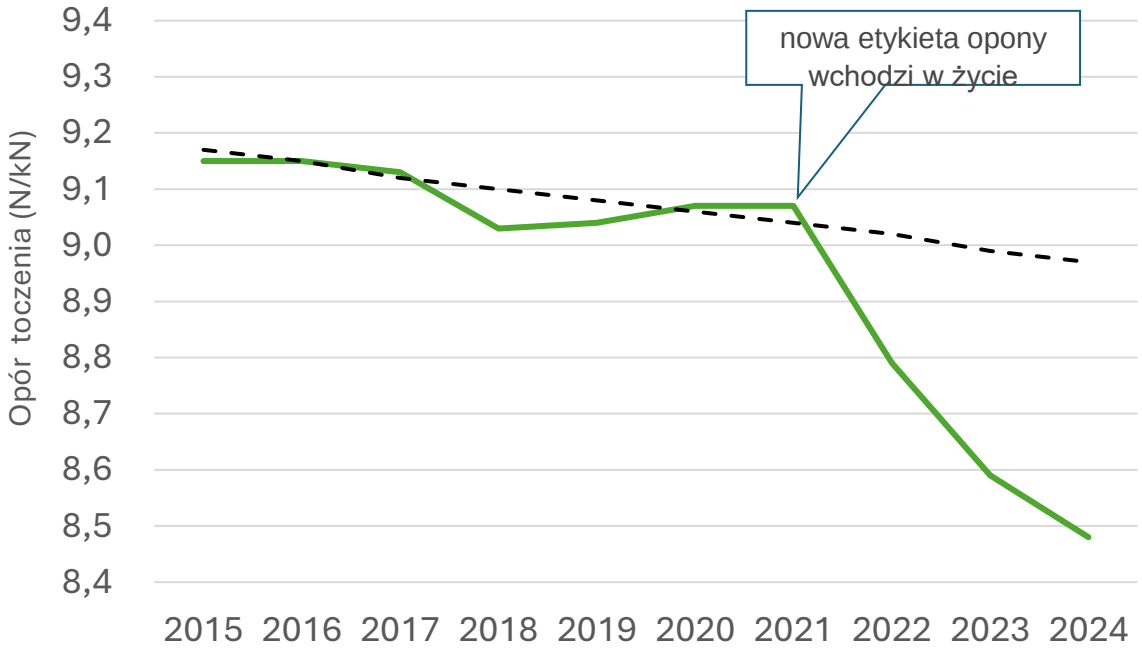
Tendencja ta nadal się utrzymuje i – zwłaszcza w przypadku opon C1 – zgodnie z wymogami UNECE na rynek nie będą mogły trafić żadne nowe opony klasy E ani większość opon klasy D. W rezultacie obecna skala oferuje mniejsze zróżnicowanie produktów dostępnych do wyboru przy zakupie oraz stanowi słabszą zachętę konkurencyjną dla producentów do wprowadzania innowacji. Podobnie w przypadku hałasu wszystkie opony, już przed wejściem w życie rozporządzenia, należały do klas A i B.

Rozporządzenie w sprawie etykietowania opon nakłada na dostawców obowiązek rejestracji opon w EPREL przed wprowadzeniem ich do obrotu. Do 2025 r. w bazie EPREL zarejestrowano prawie 230 000 typów opon: 81 % to opony klasy C1, 10 % – C2, a 9 % – C3. Parametry tych zarejestrowanych opon przedstawiono poniżej.

4.1. Opony C1

4.1.1. Opór toczenia

Na rys. 2 przedstawiono szacowany średni opór toczenia opon C1 na podstawie klas prezentowanych na etykietach i daty wprowadzenia do obrotu[19]. Linią przerywaną zaznaczono ekstrapolację wariantu bazowego do 2024 r. na podstawie modeli zarejestrowanych w bazie EPREL w latach 2015–2021, przy czym odnotowano niewielki postęp w zakresie wprowadzania na rynek nowych typów opon.

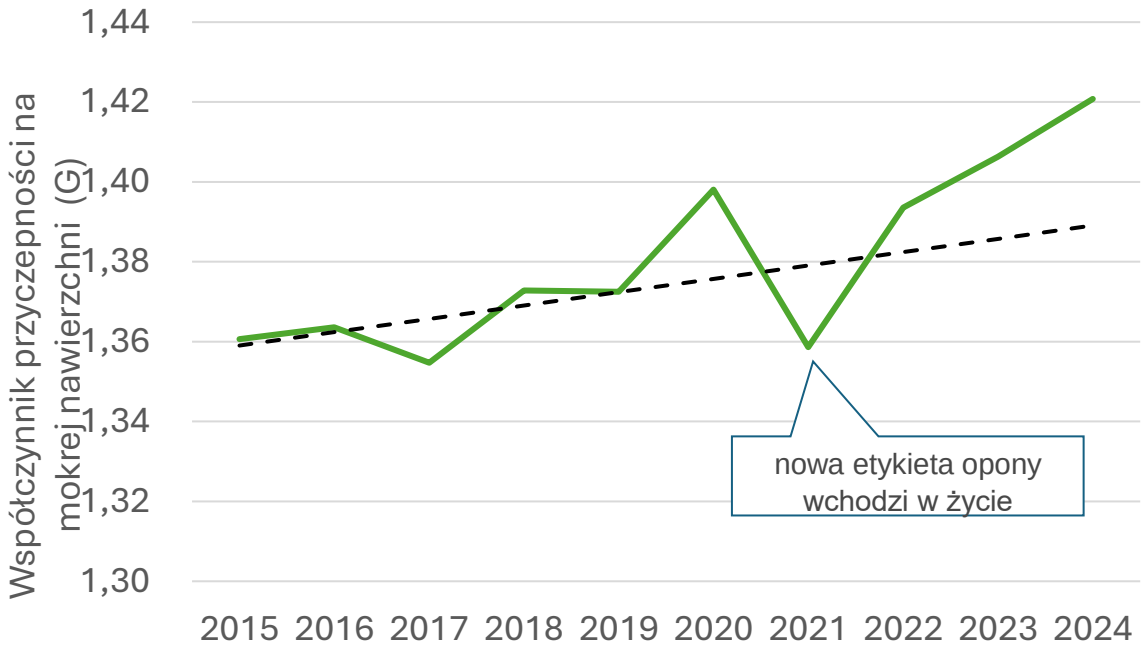


Rys. 4. Opór toczenia opon C1.

[19] W odróżnieniu od wszystkich innych przepisów dotyczących etykietowania produktów w rozporządzeniu w sprawie etykietowania opon nie wymaga się podania rzeczywistej wartości parametru określającego klasę oporu toczenia i przyczepności na mokrej nawierzchni – należy ją podać jedynie w odniesieniu do hałasu.

Wydaje się, że w przypadku nowych opon wprowadzonych do obrotu od 2021 r. średni opór toczenia uległ znacznemu zmniejszeniu[20]. Szacuje się, że od 2021 r. opór toczenia opon C1 zmniejszył się o 5,1 % w porównaniu z wariantem bazowym.

4.1.2. Przyczepność na mokrej nawierzchni

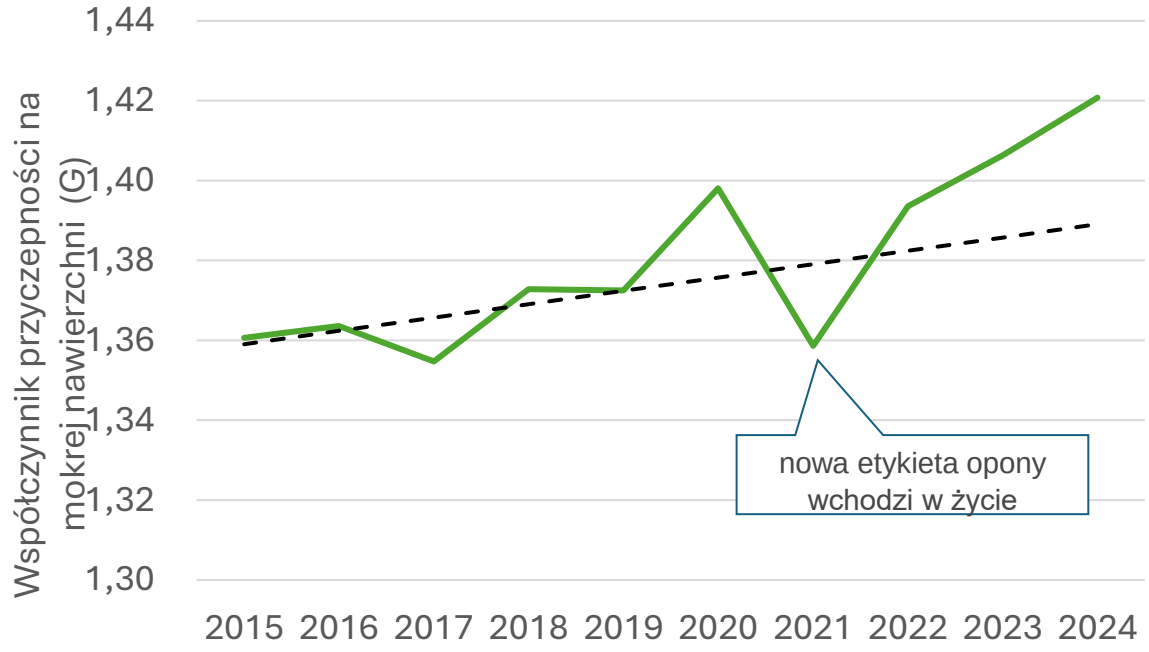


Na rysunku 5 przedstawiono szacunkową średnią przyczepność opon C1 na mokrej nawierzchni. Choć poprawa ta jest mniej wyraźna, wydaje się, że w przypadku opon wprowadzonych na rynek po 2021 r.[21] poprawiła się również przyczepność na mokrej

([20])Do obliczeń wykorzystano ważone wartości procentowe odpowiadające środkowej wartości przedziału danej klasy z etykiety, ponieważ rozporządzenie nie wymaga od dostawców podawania w bazie EPREL współczynnika oporu toczenia, lecz jedynie odpowiadającej mu klasy.

([21])Na podstawie ważonych wartości procentowych środkowej wartości przedziału danej klasy etykiety, ponieważ dostawcy nie są zobowiązani do wprowadzania współczynnika przyczepności na mokrej nawierzchni do bazy EPREL, a jedynie do podania klasy, w której mieści się dany współczynnik.

nawierzchni w porównaniu z wariantem bazowym.

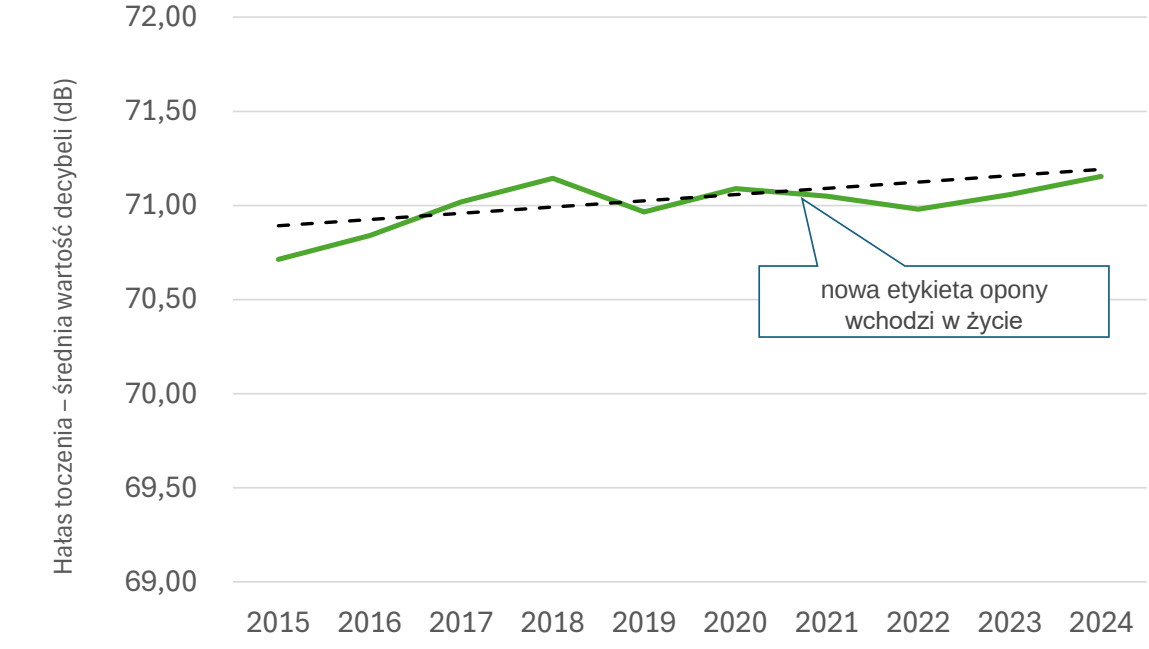


Rys. 5. Przyczepność opon C1 na mokrej nawierzchni.

Szacuje się, że w porównaniu z wariantem bazowym nastąpiła poprawa przyczepności na mokrej nawierzchni o około 2,4 %. Skutkuje to skróceniem drogi hamowania na mokrej nawierzchni.

4.1.3. Zewnętrzny hałas toczenia

Na rysunku 6 przedstawiono szacunkowy średni poziom hałasu zewnętrznego, na podstawie podanej wartości. Poziom hałasu nieznacznie wzrastał jedynie do 2018 r. Być może wynikało to z kompromisu w zakresie przyczepności na mokrej nawierzchni (która uległa znacznej poprawie) oraz z tendencji do stosowania opon o wyższym profilu w nowych modelach samochodów. Nie odnotowano żadnego zauważalnego odchylenia względem wariantu bazowego.



Rys.6. Zewnętrzny hałas toczenia opony C1.

4.2. Opony C2 i C3

Podobne tendencje jak w przypadku opon C1 stwierdzono w przypadku opon klas C2 i C3. W przypadku opon C3 stwierdzono poprawę oporu toczenia o około 7,3 % w porównaniu z wariantem bazowym. Na postępy wskazane w danych EPREL mogły wpłynąć również inne czynniki. Do poprawy oporu toczenia mógł przyczynić się większy nacisk na bezpieczeństwo oraz rosnący udział pojazdów elektrycznych w ruchu drogowym [22].

Choć między oporem toczenia, przyczepnością na mokrej nawierzchni i poziomem hałasu występują wzajemne zależności, w których poprawa jednego parametru często odbywa się kosztem pozostałych, możliwa jest jednoczesna poprawa wszystkich trzech. W 2025 r. kilku producentów oferowało opony klasy A w odniesieniu do wszystkich trzech parametrów.

Udział nowych modeli: 5–10 % > 10 %

C1 2015		Opór toczenia A	B	C	D	E	
Przyczepność na mokrej nawierzchni	A	0,0 %	0,5 %	2,0 %	2,3 %	0,0 %	4,8 %
	B	0,0 %	1,9 %	**19,8 %**	**11,6 %**	0,7 %	34,0 %
	C	0,0 %	0,5 %	**21,0 %**	**22,5 %**	2,5 %	46,6 %
	D	0,0 %	0,1 %	2,6 %	**9,6 %**	0,7 %	12,9 %
	E	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,8 %	0,7 %	1,7 %
		0,0 %	3,0 %	45,7 %	46,7 %	4,6 %	

C1 2020		Opór toczenia A	B	C	D	E	
Przyczepność na mokrej	A	0,7 %	1,7 %	**7,5 %**	2,9 %	0,0 %	12,8 %
	B	1,4 %	2,4 %	**18,9 %**	**16,4 %**	0,9 %	40,0 %
	C	0,1 %	0,7 %	**11,2 %**	**23,6 %**	0,5 %	36,1 %

[22] W przypadku samochodów ciężarowych we wzorze do obliczenia emisji CO_2 przez flotę zgodnie z przepisami normy EURO IV uwzględniono współczynnik oporu toczenia opon montowanych fabrycznie (w samochodach ciężarowych z silnikiem wysokoprężnym opór toczenia opon odpowiada za 30–40 % zużycia energii). W samochodach ciężarowych o napędzie elektrycznym udział ten jest wyższy ze względu na wysoką sprawność silnika elektrycznego, przy czym nacisk na efektywność energetyczną pozostaje niezmieniony.

	D	0,0 %	0,2 %	1,4 %	**6,6 %**	0,5 %	8,7 %	
	E	0,0 %	0,3 %	0,7 %	0,3 %	1,2 %	2,4 %	
		2,2 %	5,3 %	39,6 %	49,8 %	3,2 %		

C1 2024		Opór toczenia A	B	C	D	E		
Przyczepność na mokrej nawierzchni	A	1,1 %	**5,1 %**	**9,5 %**	3,6 %	0,0 %	19,4 %	
	B	2,2 %	**6,6 %**	**24,9 %**	**7,7 %**	0,6 %	42,1 %	
	C	0,3 %	1,3 %	**17,6 %**	**7,5 %**	0,4 %	27,2 %	
	D	0,2 %	0,6 %	3,7 %	4,9 %	0,5 %	9,9 %	
	E	0,0 %	0,1 %	1,1 %	0,1 %	0,1 %	1,4 %	
		3,9 %	13,8 %	56,8 %	23,9 %	1,6 %		

Rys.7. Zmiany oporu toczenia i przyczepności na mokrej nawierzchni opon C1.

Na rysunku 7 pokazano, jak w ciągu ostatniej dekady zmieniały się opór toczenia i przyczepność na mokrej nawierzchni. W tabelach przedstawiono względny udział modeli opon w 2015 r., 2020 r. i 2024 r. dla każdej kombinacji parametrów.

W tym okresie modele wprowadzane do obrotu klasyfikuje się w lewym górnym rogu i charakteryzują się one poprawą jednocześnie oporu toczenia i przyczepności na mokrej nawierzchni. Największy segment zostaje przeniesiony z kombinacji D dla oporu toczenia i C dla przyczepności na mokrej nawierzchni w 2015 i 2020 r. do odpowiednio kombinacji C i B w 2024 r.

5. AKTY DELEGOWANE

W art. 13 rozporządzenia w sprawie etykietowania uprawniono Komisję do przyjmowania aktów delegowanych w celu:

- wprowadzenia nowych wymogów informacyjnych dotyczących opon bieżnikowanych;
- uwzględnienia parametrów lub wymogów informacyjnych dotyczących ścieralności i przebiegu opon;
- dostosowania innych aspektów do postępu technicznego.

5.1. Opony bieżnikowane

Opony bieżnikowane to zużyte opony, które poddaje się regeneracji poprzez wymianę zużytego bieżnika na nowy, co pozwala im zyskać drugie, a nawet trzecie życie. Regeneracja opon pozwala zmniejszyć zużycie materiałów i energii oraz związane z tym emisje gazów cieplarnianych o blisko dwie trzecie. W 2022 roku trzy organizacje

branżowe – ETRMA, ETRTO i BIPAVER – przedłożyły Komisji [23] wniosek dotyczący oznakowania opon C3 po bieżnikowaniu. Komisja przeprowadziła wstępne badanie techniczne i przystąpiła do przygotowania podstawy analitycznej wniosku. Przeprowadzono konsultacje z zainteresowanymi stronami, a prace są w toku.

5.2. Ścieranie i przebieg

Jak wspomniano w rozdziale 3, a także jak wynika z dwóch badań konsumenckich przeprowadzonych w wielu krajach, wskaźnik potencjalnego okresu użytkowania (lub „przebiegu") opon zwiększyłby zainteresowanie klientów etykietą opony: wraz z oporem toczenia stanowi on wskaźnik oszczędności finansowych, które potencjalnie mogą zrównoważyć wyższy początkowy koszt zakupu opon zamiennych. Do niedawna nie istniała żadna odpowiednia metoda badawcza służąca do pomiaru ścieralności opon i przebiegu, w związku z czym Komisja nie mogła podjąć działań mających na celu wprowadzenie wymogów informacyjnych (zgodnie z art. 13 ust. 3).

Trwają prace w ramach specjalnie powołanej grupy zadaniowej UNECE ds. ścieralności opon (TF-TA) [24], aby ustalić metody badań ścieralności opon C1, C2 i C3. Badanie ścieralności opon C1 według norm EKG ONZ [25] obejmuje dwie metody: metodę konwoju pojazdów na drodze, przeprowadzaną w ograniczonych warunkach pogodowych i klimatycznych, oraz metodę bębnową w pomieszczeniu [26]. Pierwsze z tych badań obejmuje przejechanie 8 000 km na otwartych drogach publicznych [27]. Prace dotyczące opon C2 i C3 są w toku; wnioski w sprawie opon C2 spodziewane są w 2027 r., natomiast w przypadku opon C3 – nieco później.

Komisja wezwała grupę roboczą TA-TF do opracowania wskaźnika powiązanego ze ścieralnością opon, który pozwoliłby ocenić potencjał przebiegu [28], ponieważ dotychczasowe działania skupiały się wyłącznie na ustaleniu minimalnych wymagań dotyczących ścieralności. W międzyczasie w rozporządzeniu Euro 7 określono wartość progową dla opon C1.

Tabela 1. Harmonogram obowiązkowych progów ścieralności zgodnie z normą Euro 7 (rozporządzenie (UE) 2024/1257).

Mające zastosowanie wymogi	Opony C1	Opony C2	Opony C3

([23])Zastosowana miałaby ta sama metoda, co w przypadku nowych opon.

([24])https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=160694352.

([25])GRBP 83, (WP.29/GRBP) Grupa Robocza ds. Hałasu i Opon (83. sesja) | EKG ONZ jest organem pomocniczym Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów.

([26])Metoda ta jest szybsza, zapewnia większą powtarzalność wyników i powoduje mniejsze zanieczyszczenie środowiska, a ponadto przypomina testy stosowane do pomiaru oporu toczenia i pozwala producentom opon zaoszczędzić miesiące przy wprowadzaniu do obrotu nowych typów opon.

([27])25 % dróg miejskich, 25 % dróg regionalnych i 35 % autostrad, przy trzech poziomach temperatury, w zakresie od 5 °C do 25 °C. Testy z wykorzystaniem konwoju stanowią dla organów nadzoru rynku wyzwanie pod względem powtarzalności i opłacalności.

([28])Regulamin EKG ONZ nr 117 zostanie zmieniony w celu uwzględnienia progów ścieralności. Dane dotyczące poziomów ścieralności i zużycia bieżnika stają się zatem częścią dokumentacji homologacji typu. Gdyby oświadczenie producentów opon, zawarte w dokumentacji homologacji typu dotyczącej wyników badań ścieralności, obejmowało również zużycie bieżnika, możliwe byłoby wprowadzenie wartości przebiegu.

Nowe modele opon od:	1 lipca 2028 r.	1 kwietnia 2030 r.	1 kwietnia 2032 r.
Wszystkie modele opon od:	1 lipca 2030 r.	1 kwietnia 2032 r.	1 kwietnia 2034 r.
Modele niezgodne z wymogami na rynku do:	30 czerwca 2032 r.	31 marca 2034 r.	31 marca 2036 r.

5.3. Pozostałe aspekty

Etykietowanie opon bieżnikowanych wymagałoby zmiany wielu załączników do rozporządzenia w sprawie etykietowania opon. Ponadto w rozporządzeniu w sprawie etykietowania opon pewne kwestie wymagają doprecyzowania lub szczegółowych wytycznych (etykiety zagnieżdżone, parametry publiczne, dokumentacja zgodności). Stanowi to źródło niepewności zarówno dla dostawców, jak i sprzedawców opon oraz pojazdów, a także utrudnia zapewnienie zgodności z przepisami [(29)]. Większość problemów można by rozwiązać dzięki dostosowaniu do przepisów dotyczących etykietowanych produktów związanych z energią.

6. NADZÓR RYNKU I EGZEKWOWANIE PRZEPISÓW

W rozporządzeniu (WE) nr 765/2008 [(30)] określono procedurę weryfikacji zgodności przez krajowe organy nadzoru rynku w odniesieniu do etykietowania opon oraz transgranicznego nadzoru rynku. Rozporządzeniem (UE) 2019/1020 [(31)] w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów zmieniono rozporządzenie (WE) nr 765/2008, rozszerzając jego zakres i dostosowując definicje i zasady akredytacji jednostek badawczych.

Ponadto w rozporządzeniu w sprawie etykietowania opon ustanowiono pewne obowiązki dla dostawców (producentów, importerów i upoważnionych przedstawicieli) oraz sprzedawców lub dystrybutorów, w tym obowiązek współpracy z organami nadzoru rynku oraz podjęcia natychmiastowych działań w przypadku stwierdzenia niezgodności. Określono szczegółowe wymogi dotyczące dostawców usług hostingowych w internecie.

Opony są produktami złożonymi, które mają kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa. Ocena jakości i zgodności opon wymaga szczególnych umiejętności i wiedzy fachowej. Aby zweryfikować właściwości użytkowe, organy nadzoru rynku potrzebują specjalistycznego, kosztownego sprzętu oraz specjalnych terenów lub torów do przeprowadzania badań.

Większość badań właściwości użytkowych i zgodności przeprowadzanych przez organy nadzoru rynku dotyczy obecnie urządzeń (lodówek, pralek, żarówek), a bardzo niewiele

([29])Nie ma dostępnych etykiet o niewielkich rozmiarach, które można by wykorzystać w katalogach opon – gdzie każda opona jest opisana w około 20 wierszach na każdej stronie – ani w ofertach pojazdów, gdzie etykiety opon zajmują dziesięciokrotnie więcej miejsca niż opis pojazdu i jego opcji. Brak wskazania, które parametry niezbędne do rozróżnienia opon tej samej wielkości należy wprowadzać do bazy EPREL, utrudnia stosowanie systematyki lub jakichkolwiek kryteriów dotyczących zasady „nie czyń poważnych szkód”.

([30])Rozporządzenie (WE) nr 765/2008 ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu.

([31])Rozporządzenie (UE) 2019/1020 w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów.

z tych organów posiada szczególną wiedzę fachową i doświadczenie w zakresie opon. W wielu krajach dysponują one skromnymi zasobami ludzkimi i finansowymi do przeprowadzania kontroli zgodności, dlatego w większości przypadków kontrole ograniczają się wyłącznie do aspektów formalnych. Ponadto w około połowie państw członkowskich kompetencje w zakresie etykietowania i homologacji typu są rozdzielone między różne organy, które nie współpracują ze sobą lub czynią to w bardzo ograniczonym stopniu, mimo że stosują te same urządzenia i procedury badawcze.

W kilku państwach członkowskich przeprowadza się kontrole, które wskazują na wysoki odsetek przypadków nieprzestrzegania przepisów. Irlandia opublikowała wyniki dla 36 modeli opon w systemie ICSMS [32]; stwierdzono, że w 2024 r. tylko 33 % z nich spełniało wymagania, a w 2025 r. – 51%. Niemcy opublikowały wyniki badań 60 modeli opon; stwierdzono, że w 2023 r. 37 % z nich spełniało wymagania, a w 2024 r. – 58 %. Krajowe organy nadzoru rynku zasadniczo prowadzą nadzór rynku, stosując podejście oparte na analizie ryzyka, co oznacza, że stwierdzone wskaźniki niezgodności niekoniecznie są reprezentatywne dla średnich rynkowych. Z danych z badań przeprowadzonych przez Wspólne Centrum Badawcze (JRC) wynika jednak również, że odsetek przypadków niezgodności jest bardzo wysoki. Jeżeli chodzi o opony wprowadzane na rynek UE, kontrole celne na granicach zewnętrznych UE nadal są ograniczone, a w związku z tym liczba wykrytych przypadków niezgodności jest niska.

Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie etykietowania opon państwa członkowskie są zobowiązane do ustanowienia przepisów dotyczących skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji, a także do ustanowienia mechanizmów egzekwowania przepisów w przypadku naruszeń rozporządzenia oraz do powiadomienia Komisji o tych przepisach do dnia 1 maja 2021 r. Wykaz zgłoszonych sankcji opublikowano na portalu poświęconym produktom energooszczędnym [33].

6.1. Homologacja typu a etykietowanie opon

Homologacji typu nie przeprowadza się na każdym modelu opony, lecz jedynie na poziomie „rodziny opon” i przy zastosowaniu scenariusza „najgorszego przypadku” dla każdego z parametrów podlegających regulacji. Na przykład w przypadku oporu toczenia spośród opon o tym samym wzorze bieżnika, ale o różnych profilach, za oponę reprezentatywną dla scenariusza najgorszego przypadku uznaje się tę o najniższym indeksie nośności i największym profilu. Oznacza to, że spośród 10 lub 20 opon należących do tej samej rodziny i o tej samej konstrukcji bieżnika tylko jedną bada się pod kątem oporu toczenia, drugą pod kątem przyczepności na mokrej nawierzchni, a być może jeszcze inną pod kątem hałasu.

W przypadku etykietowania opon każdego pojedynczego członka rodziny opon zasadniczo bada się przy użyciu tej samej metody badawczej.

Oznacza to, że kontrola zgodności i weryfikacja klasy podanej na etykiecie – o ile nie wskazano, że odpowiada ona scenariuszowi najgorszego przypadku – wymaga przeprowadzenia specjalnych badań konkretnej opony i nie można opierać się na wynikach badań przeprowadzonych w ramach homologacji typu dla całej rodziny opon.

[32] System informacyjny i komunikacyjny do celów nadzoru rynku.

[33] https://energy-efficient-products.ec.europa.eu/national-measures-penalties-and-sanctions-tyres_pl.

6.2. Wsparcie UE dla organów nadzoru rynku

„Energy Efficiency Compliant Products 4” (EEPLIANT4) to współfinansowane przez UE działanie skoordynowane w ramach programu LIFE, unijnego instrumentu finansowania działań na rzecz środowiska i klimatu. EEPLIANT4 obejmuje pakiet roboczy dotyczący opon, w ramach którego przeprowadzane będą kontrole zgodności z rozporządzeniem w sprawie etykietowania opon. Uczestniczą w nim tylko cztery organy nadzoru rynku: z Cypru, Estonii, Niderlandów i Portugalii, których działania koordynuje PROSAFE [34].

Projekt	Program	Czas trwania	Wsparcie UE
MSTyr15	Program Komisji Europejskiej „Horyzont 2020”	2016–2019	1 854 673 EUR
EEPLIANT4	LIFE	2024–2029	7 999 999 EUR

Tabela 3. Wsparcie UE na rzecz wdrożenia rozporządzenia w sprawie etykietowania opon i powiązanego nadzoru rynku

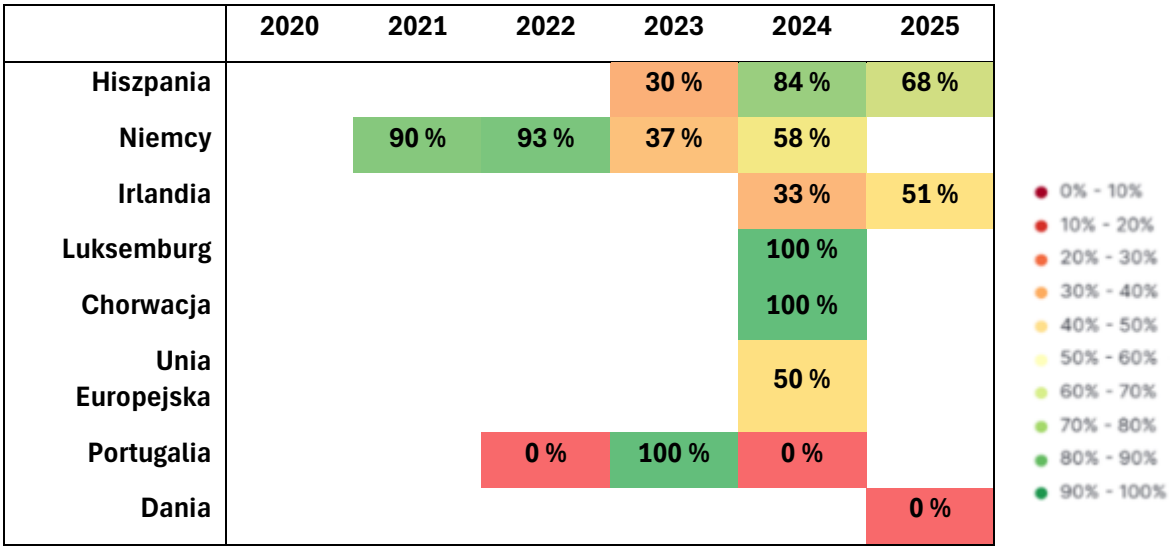
Komisja wspiera również działania organów nadzoru rynku przez:

- odbywające się dwa razy w roku spotkania organów nadzoru rynku oraz wsparcie udzielane im za pośrednictwem grupy ekspertów ds. etykietowania opon w ramach współpracy administracyjnej (ADCO) w zakresie nadzoru rynku;
- Europejską Sieć ds. Zgodności Produktów działającą na podstawie rozporządzenia w sprawie nadzoru rynku;
- integrację między EPREL a ICSMS;
- funkcję „klauzuli ochronnej” w systemie ICSMS, umożliwiającą organom nadzoru rynku wymianę informacji na temat produktów stwarzających ryzyko.

Art. 34 ust. 4 rozporządzenia w sprawie nadzoru rynku zobowiązuje państwa członkowskie do składania sprawozdań ze szczegółowych kontroli zgodności. Do jesieni 2025 r. w bazie danych ICSMS odnotowano 230 szczegółowych kontroli przeprowadzonych na podstawie rozporządzenia w sprawie etykietowania opon. Na rysunku 8 przedstawiono wyniki w podziale na państwa członkowskie. Państwa członkowskie niewymienione w tabeli nie zgłosiły żadnych kontroli w ICSMS.

Spośród zgłoszonych kontroli przeprowadzonych na podstawie rozporządzenia w sprawie etykietowania opon podczas 5 z nich zidentyfikowano opony stwarzające poważne ryzyko, a podczas 16 – opony stwarzające wysokie ryzyko. Środki naprawcze obejmowały ostrzeżenia (14), nakazy wycofania danego modelu z rynku (2) oraz zakazy (2). Inne środki obejmowały zmiany w bazie EPREL (1) oraz zmianę na etykiecie (1). Często nie zgłasza się środka korygującego.

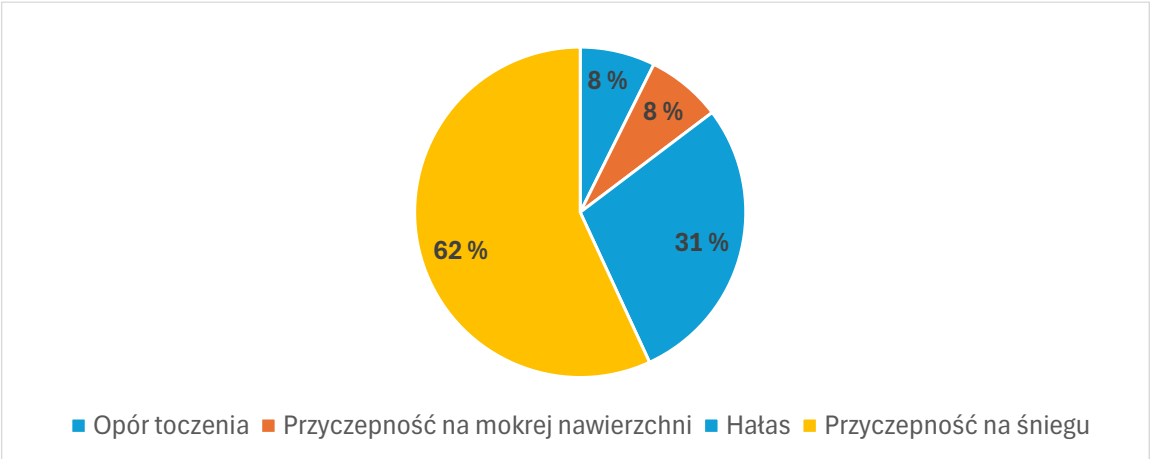
[34] https://prosafe.org/, konsorcjum odpowiedzialne za koordynację działań organów nadzoru rynku.



Rys. 8. Przegląd badań zgodności z rozporządzeniem w sprawie etykietowania opon, ICSMS. Termin „Unia Europejska" odnosi się do sprawozdań Wspólnego Centrum Badawczego (JRC) Komisji. Wysoki odsetek (zaznaczony na zielono) oznacza, że modele uznano za zgodne.

6.3. Rola Komisji w nadzorze rynku

Badania opon są wymagające pod względem technicznym i wydaje się, że nie stanowią one priorytetu dla państw członkowskich. Niepełne informacje dotyczące zgodności w bazie EPREL, duża liczba modeli, wysokie koszty badań (od 1 tys. do 10 tys. EUR za sztukę), trudności w zdobyciu specjalistycznej wiedzy, brak możliwości laboratoryjnych, zróżnicowany podział obowiązków między organami krajowymi w państwach członkowskich oraz brak koordynacji przyczyniają się do tego, że kontrole są niewystarczające, wskaźniki niezgodności są wysokie, a – zapewne w związku z tym – klienci i dystrybutorzy nie mają do etykiet zaufania (zob. wyniki ankiety dotyczące postrzegania etykiet opon jako niewiarygodnych, ponieważ opierają się one na oświadczeniach producentów). Na rysunku 1 przedstawiono zaskakujące wskaźniki niezgodności opon zbadanych przez Wspólne Centrum Badawcze (JRC) w latach 2021–2024.



Rys. 9: Ustalenia Wspólnego Centrum Badawczego (JRC) dotyczące niezgodności w latach 2021–2024 (prezentacja na posiedzeniu ADCO, 1 kwietnia 2025 r., Ispra).

Pożądane byłoby większe zaangażowanie Komisji. Taką strategię stosuje się w zakresie bezpieczeństwa pojazdów od 2020 r. W tym przypadku, podczas gdy państwa

członkowskie odgrywają kluczową rolę i przeprowadzają badania nadzorcze, Komisja zapewnia drugi poziom kontroli oraz przeprowadza niezależne badania. Komisja jest uprawniona[35] do badania pojazdów i ich części, nakładania kar administracyjnych bezpośrednio na producentów oraz nakazywania wycofania produktów z rynku w całej UE[36]. Homologacja typu opon leży w zakresie kompetencji Komisji, ale etykietowanie opon już nie. Aby ocenić zgodność opon sprzedawanych na rynku UE, obecnie przeprowadza się kampanie ich badań na szczeblu UE, które uzupełniają kontrole krajowe i wypełniają luki w przypadku ograniczonych możliwości krajowych[37]. Scentralizowane, skoordynowane podejście, obejmujące również etykietowanie, pozwoliłoby uzyskać efekt synergii i zagwarantować bezstronność, przy braku konfliktu interesów[38] . Ponadto dodatkowe koszty kontroli zgodności z wymogami dotyczącymi etykietowania byłyby minimalne, ponieważ kontrole te opierają się na tych samych badaniach, których wymaga się w regulaminie EKG ONZ nr 117.

7. EWENTUALNA WERYFIKACJA I BADANIA PRZEPROWADZANE PRZEZ OSOBĘ TRZECIĄ

Celem Komisji była ocena kosztów i korzyści obowiązkowej niezależnej weryfikacji informacji zamieszczonych na etykiecie opony przeprowadzanej przez osobę trzecią, przy uwzględnieniu również zdobytego doświadczenia dotyczącego szerszych ram określonych w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009.

Weryfikacja przez osobę trzecią może pomóc organom nadzoru rynku w uzupełnieniu braków w zakresie budżetu, laboratoriów, personelu, koordynacji i niezbędnych umiejętności. Współpraca z osobami trzecimi może zapewnić dostęp do najnowocześniejszego sprzętu laboratoryjnego oraz wyspecjalizowanej kadry. Wiele laboratoriów zdobyło już doświadczenie w ramach szerszego systemu homologacji typu przewidzianego w rozporządzeniu (UE) 2019/2144, a także uzyskało akredytację uprawniającą do przeprowadzania wszystkich badań zgodnie z rozporządzeniem w sprawie etykietowania opon. Opłaty z tytułu badań i certyfikacji przeprowadzanych przez osobę trzecią mogą być jednak znaczne. W tabeli przedstawiono orientacyjne ceny badań parametrów opon C1 zgodnie z rozporządzeniem w sprawie etykietowania opon w laboratoriach akredytowanych do celów przepisów dotyczących homologacji typu opon.

Tabela 4. Koszty badania weryfikacyjnego opony C1 przeprowadzonego przez osobę trzecią (w przeliczeniu na jedną oponę)

Procedura badania – klasa opon C1 –	Od	Do
Załącznik 3 („Hałas”) do Regulaminu EKG ONZ nr 117	1 100 EUR	2 000 EUR
Załącznik 5 („Przyczepność na mokrej nawierzchni”) do Regulaminu EKG ONZ nr 117	950 EUR	1 500 EUR

([35])Art. 9 rozporządzenia (UE) 2018/858.

([36])Sprawozdanie z działalności jest dostępne pod adresem:https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC130606.

([37])Sprawozdanie opisujące działania prowadzone przez JRC w zakresie opon jest dostępne pod adresem: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC135546.

([38])Organy krajowe mogą być niechętne wobec egzekwowania przestrzegania przepisów lub nakładania kar na producentów mających siedzibę na ich terytorium.

Załącznik 6 („Opór toczenia”) do Regulaminu EKG ONZ nr 117 (badanie współczynnika oporu toczenia)	650 EUR	1 250 EUR
Załącznik 7 („Przyczepność na śniegu”) do Regulaminu EKG ONZ nr 117 (3PMSF)	3 200 EUR	5 500 EUR
Ogółem dla procedury badania:	**5 900 EUR**	**10 250 EUR**

Istnieją dwa rozwiązania służące obniżeniu tych wysokich kosztów weryfikacji przez osobę trzecią.

(i) Wyrywkowe badania *ex post* opłacane przez sektor publiczny. Rozwiązanie to wydaje się wykonalne tylko pod warunkiem koordynacji na szczeblu UE.

(ii) Systematyczna obowiązkowa weryfikacja *ex ante* przeprowadzana przez dostawców w odniesieniu do wszystkich wartości parametrów zadeklarowanych na etykiecie, jeżeli przekraczają one klasę równoważną „najgorszemu przypadkowi” udokumentowanemu w świadectwach homologacji typu [(39)]. Polegałoby to po prostu na ujawnieniu sprawozdań z badań, które producenci mają obowiązek przeprowadzić, aby móc zadeklarować klasę lepszą niż „najgorszy przypadek” udokumentowany w świadectwach homologacji typu i które muszą należy zamieścić w bazie EPREL.

8. KALIBRACJA URZĄDZENIA BADAWCZEGO

Do pomiaru współczynnika oporu toczenia (RRC), wykorzystywanego do oceny klasy efektywności energetycznej opony, stosuje się specjalne urządzenie laboratoryjne. Najwięksi producenci przeprowadzają badania RRC we własnym zakresie. Niektóre niezależne laboratoria badawcze również dysponują własnymi urządzeniami. Aby zapewnić powtarzalność i spójność pomiarów, konieczna jest regularna kalibracja lub korekta ustawienia urządzeń. W niektórych krajach spoza UE usługi kalibracyjne przeprowadza organ centralny [(40)]. W UE nie istnieje taki organ. Zamiast tego wprowadzono „wirtualne urządzenie referencyjne” oraz procedurę opisaną w załączniku V do rozporządzenia w sprawie etykietowania opon. Co dwa lata grupa 11 uczestniczących laboratoriów przeprowadza cykliczny proces, który wymaga zaangażowania znacznych zasobów, w celu kalibracji swoich urządzeń i ustalenia wartości referencyjnej [(41)].

Komisja może opracować rozwiązanie alternatywne dla tego okresowego i uciążliwego procesu kalibracji sieci różnych laboratoriów, polegające na utworzeniu jednego fizycznego laboratorium referencyjnego, możliwie wspieranego przez drugą grupę niezależnych laboratoriów świadczących usługi dla producentów na całym świecie. Koszt takiego laboratorium można by pokryć z opłat uiszczanych za usługi kalibracji. Należy zauważyć, że urządzenia wykorzystywane do badania RRC odpowiadają urządzeniom wykorzystywanym do homologacji typu. Stosowanie tych samych urządzeń zapewnia lepsze dostosowanie pomiarów na etykietach do pomiarów w ramach homologacji typu i ogranicza powielanie badań.

([39])Homologację typu przeprowadza się na poziomie „rodziny produktów”, natomiast etykietowanie opon – na poziomie typu opony (każdy członek rodziny).

([40])np. USA, Korea i Japonia.

([41])Wykaz laboratoriów opublikowano w komunikacie Komisji 2012/C 86/03. Aktualizacja ma nastąpić w 2026 r.

9. KWESTIE ZIDENTYFIKOWANE W RAMACH WDRAŻANIA

W trakcie wdrażania zidentyfikowano pewne kwestie związane z rozporządzeniem w sprawie etykietowania opon, z których większość można rozwiązać poprzez zmianę załączników do tego rozporządzenia. Najistotniejsze z nich, wraz z możliwymi rozwiązaniami, przedstawiono poniżej.

9.1. Materiały promocyjne, katalogi, oferty pojazdów

W rozporządzeniu w sprawie etykietowania opon nie podano żadnych szczegółów dotyczących formatu, rozmiaru ani sposobu umieszczania etykiet w katalogach, sklepach internetowych, materiałach promocyjnych lub ofertach dotyczących pojazdów. Jedynym wymogiem jest to, aby ich rozmiar nie był mniejszy niż 75 x 100 mm. Ten brak szczegółów doprowadził nie tylko do niepewności prawnej, ale również do powszechnego nieprzestrzegania przepisów. Praktycznym rozwiązaniem, które przewidziano w konkretnym załączniku do jednego z innych aktów delegowanych dotyczących etykiet energetycznych, jest możliwość stosowania uproszczonej etykiety o niewielkim formacie w postaci „strzałki klasy z zakresem", ewentualnie w połączeniu z „mechanizmem wyświetlacza elementu zagnieżdżonego" na stronach internetowych. Na rysunku 10 przedstawiono przykładowy sposób zastosowania takiego oznaczenia w przypadku opon.



Rys.10. Przykłady strzałek klas jako alternatywy dla wyświetlania pełnej etykiety (w katalogach, wykazach, ofertach pojazdów w wersji papierowej lub w połączeniu z „mechanizmem zagnieżdżonych etykiet" w sprzedaży internetowej).

9.2. Parametry w bazie EPREL niewystarczające do dokonania wyboru opon

W załączniku III do rozporządzenia w sprawie etykietowania opon wymieniono dane, które należy wprowadzić do systemu EPREL: opis ten ma bardzo ogólny charakter i nie uwzględniono w nim niektórych kluczowych parametrów, przez co publicznie dostępne informacje są niewystarczające w odniesieniu do ważnych scenariuszy rzeczywistego użytkowania[(42)]. Większość brakujących wartości parametrów można podać w bazie EPREL, jednak odbywa się to na zasadzie dobrowolności. Ogranicza to użyteczność bazy EPREL przy podejmowaniu decyzji, np. przez zarządców flot w sektorze transportu towarowego[(43)] lub, podobnie, przy wyborze oryginalnego sprzętu przez producentów pojazdów[(44)]. Obowiązkowa rejestracja wszystkich parametrów mających znaczenie dla decyzji o zakupie ułatwiłaby klientom dokonywanie takich wyborów oraz pozwoliłaby lepiej wykorzystać potencjał oszczędności wynikający z etykiet dzięki pełnemu wykorzystaniu cyfryzacji i bazy EPREL. Ponadto ustalenie, które opony spełniają kryteria

---

([42])Na przykład konstrukcja bieżnika opon do samochodów ciężarowych różni się w zależności od miejsca ich montażu, tj. od tego, czy są przeznaczone do osi kierowanej, napędowej czy tocznej (karkas pozostaje taki sam, natomiast ogólne osiągi mogą się znacznie różnić).

([43])Kluczowe znaczenie ma wybór opon z uwzględnieniem „położenia osi" lub „profilu eksploatacyjnego", ponieważ ma to wpływ na konstrukcję bieżnika i karkasu, a co za tym idzie – na opór toczenia, poziom hałasu oraz przyczepność.

([44])Chociaż każdy producent wprowadza mechanizm „przetargowy", branża motoryzacyjna wyraźnie zaznacza, że zależy jej na uzyskaniu pełnego obrazu sytuacji rynkowej, co pozwoli na lepsze dostosowanie wymagań.

taksonomii UE, nie odbywa się w sposób intuicyjny. Rozwiązaniem tego problemu może być specjalna funkcja filtrowania.

9.3. Niewystarczające informacje do przeprowadzenia kontroli zgodności

W załączniku VI do rozporządzenia w sprawie etykietowania opon wymieniono informacje dotyczące części EPREL poświęconej zgodności. Wykaz ten ma charakter ogólny i w praktyce utrudnia skuteczną kontrolę zgodności, zwłaszcza w tych krajach, w których rozdzielono odpowiedzialność za homologację typu i etykietowanie opon. Problem ten można rozwiązać przez ujednolicenie formatu parametrów, które należy podawać w bazie EPREL w odniesieniu do etykietowania opon, z formatem stosowanym w przypadku etykietowania energetycznego. Brak jasności prowadzi również do rozbieżnych interpretacji i stanowi znaczne obciążenie dla organów nadzoru rynku, które muszą zwracać się do dostawców o udostępnienie dokumentacji zamiast znaleźć ją w bazie EPREL. Ponieważ co do zasady każdy egzemplarz z rodziny opon należy poddać badaniom, chyba że klasa wskazana na etykiecie odpowiada „najgorszemu przypadkowi", dostępność raportów z badań umożliwiłaby uproszczenie działań związanych z kontrolą zgodności, przyczyniając się do obniżenia kosztów i zmniejszenia obciążenia administracyjnego państw członkowskich.

9.4. Ograniczone rozróżnienie w klasach właściwości użytkowych

Progi właściwości użytkowych opon zostały określone w regulaminach EKG ONZ. Podlegają one okresowym przeglądom i aktualizacji. Ogólnie rzecz biorąc, zaktualizowane wymagania mają zastosowanie najpierw do nowych typów opon, które uzyskały homologację typu po wejściu w życie nowych limitów, a dopiero później do typów już istniejących.

Postęp technologiczny umożliwił ustanowienie bardziej rygorystycznych wymagań w przepisach dotyczących homologacji typu, co doprowadziło do wycofania opon należących do najgorszych klas. Zmiana rozporządzenia w sprawie etykietowania opon nie obejmowała jednak zmiany skali ani dostosowania klas. W rezultacie wszystkie opony mieszczą się obecnie tylko w trzech lub czterech klasach oporu toczenia i przyczepności na mokrej nawierzchni. Takie zawężenie zakresu zmniejsza zainteresowanie klientów etykietą opony oraz ogranicza motywację dostawców do wprowadzania innowacji w celu wyróżnienia swoich produktów na tle konkurencji. Do czasu zmiany skali w przyszłości problem ten można by złagodzić, nakładając na dostawców obowiązek wprowadzania do publicznej części bazy EPREL wartości RRC oraz wskaźnika przyczepności na mokrej nawierzchni (WGI) – zmierzonych lub oszacowanych w celu przypisania klasy – tak jak jest to już wymagane w przypadku hałasu[45], co pozwoliłoby profesjonalnym nabywcom i innym zainteresowanym użytkownikom na rozróżnienie produktów w ramach danej klasy za pomocą bazy EPREL.

10. WNIOSKI

Zmiana rozporządzenia w sprawie etykietowania opon przyczyniła się do wymiernej poprawy właściwości użytkowych opon, w szczególności do zmniejszenia oporu toczenia o 5,1 % oraz poprawy przyczepności na mokrej nawierzchni o 2,4 % w przypadku opon C1 od 2021 r. w porównaniu z dotychczasowymi tendencjami. Podobne tendencje odnotowano w przypadku opon C2 i C3. W przypadku tych ostatnich poprawa w zakresie

[45] W każdym razie takie wartości RRC i WGI są już wprowadzane do EPREL, ale tylko w odniesieniu do dokumentacji technicznej i tylko przez niektórych dostawców.

oporu toczenia wyniosła nawet 7,3 %. Rynek przestawił się zatem na opony o lepszych właściwościach użytkowych, a obecnie dostępnych jest więcej modeli, które osiągają najwyższe oceny (A) pod względem wszystkich parametrów.

Niemniej jednak konsumenci mają ograniczoną wiedzę na temat etykiety i wykazują wobec niej ograniczone zaufanie, częściowo z powodu niekonsekwentnego egzekwowania przepisów i polegania na oświadczeniach producentów. Nie wydaje się, aby nadzór rynku stanowił priorytet dla państw członkowskich – wymaga on specjalistycznej wiedzy i narzędzi, jest trudny do prowadzenia, a gdy już jest prowadzony, wskazuje na wysoki odsetek przypadków niezgodności. Świadczy to o potrzebie wzmocnienia koordynacji, zasobów i wiedzy specjalistycznej zarówno na szczeblu krajowym, jak i unijnym. Chociaż weryfikacja i badania przeprowadzane przez osoby trzecie mogłyby złagodzić niektóre z obecnych niedociągnięć w nadzorze rynku, wiązałoby się to ze znacznymi kosztami. Obecne działania związane z kalibracją urządzeń badawczych są uciążliwe, a czynności przeprowadzane co pół roku – kłopotliwe, dlatego ustanowienie jednego laboratorium referencyjnego, ewentualnie zarządzanego przez Komisję (JRC), mogłoby uprościć ten proces i zapewnić większą stabilność, przy czym związane z tym koszty można by odzyskać poprzez bezpośrednie świadczenie usług kalibracyjnych. Urządzenia te można by wykorzystywać do przeprowadzania badań zarówno pod kątem zgodności z wymogami dotyczącymi etykietowania, jak i zgodności z regulaminem nr 117.

Baza EPREL jest cennym narzędziem, jednak brak obowiązkowych wymogów dotyczących wypełniania odpowiednich pól danych ogranicza jej użyteczność dla konsumentów, zarządców flot i podmiotów zamawiających. Tymczasem brak znormalizowanych metod badawczych opóźnia postępy w zakresie etykietowania opony pod kątem ścieralności i przebiegu, choć trwające prace w ramach EKG ONZ mogą przynieść rozwiązania do 2027 r.

Ponadto w wyniku wdrożenia rozporządzenia w sprawie etykietowania opon ujawniono dodatkowe niedociągnięcia, w tym brak definicji mechanizmu „zagnieżdżonych” etykiet. Zbyt duża liczba modeli opon w trzech najwyższych klasach oporu toczenia, a zwłaszcza w zakresie przyczepności na mokrej nawierzchni, oraz w dwóch klasach właściwości użytkowych dotyczących emisji hałasu osłabia zainteresowanie klientów etykietą opony.

Zmiany zawarte w zbiorczym wniosku przedstawionym równolegle z niniejszym sprawozdaniem mają na celu skuteczniejsze wyeliminowanie niektórych niedociągnięć, a jednocześnie – w miarę możliwości – uproszczenie przestrzegania przepisów przez dostawców i sprzedawców detalicznych. Jednocześnie niektóre kwestie (takie jak te związane z przebiegiem, ścieralnością, bieżnikowaniem, kalibracją urządzeń badawczych oraz badaniami sprawdzającymi zgodność z przepisami) można rozwiązać dopiero po przeprowadzeniu dodatkowych prac przygotowawczych.