

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie oznakowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów

COM(2008) 779 wersja ostateczna – 2008/0221 (COD)

(2009/C 228/15)

Dnia 17 grudnia 2008 r. Rada, działając na podstawie art. 95 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

„wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie oznakowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów”

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 12 marca 2009 r. Sprawozdawcą był Virgilio RANOCCHIARI.

Na 452. sesji plenarnej w dniach 24 – 25 marca 2009 r. (posiedzenie z 25 marca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął 130 głosami – 5 osób wstrzymało się od głosu – następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 EKES popiera wniosek Komisji Europejskiej, która w ślad za będącym obecnie przedmiotem procesu legislacyjnego rozporządzeniem w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów, proponuje wprowadzenie systemu homologacji dotyczącego wartości ustanawianych w tym rozporządzeniu w odniesieniu do trzech podstawowych parametrów opon, to znaczy efektywności paliwowej, bezpieczeństwa i hałasu.

1.2 EKES przyjmuje z zadowoleniem fakt, iż poprzez homologację Komisja dąży do udostępnienia konsumentom narzędzi umożliwiających bardziej świadomy wybór na rynku wymiany opon, które będą produkowane po przyjęciu omawianego wniosku. Rynek ten stanowi 78 % europejskiego rynku opon.

1.3 Natomiast jeśli chodzi o opony montowane fabrycznie przez producentów pojazdów samochodowych, EKES uważa inicjatywę za zbędną ze względu na to, iż obowiązujące obecnie przepisy nakładają już na producentów obowiązek udostępniania odpowiednich danych w chwili homologacji samochodu oraz zamieszczania ich w technicznej literaturze promocyjnej i w instrukcji użytkownika samochodu.

1.4 Co do zaproponowanych przez Komisję środków informowania konsumentów, czyli nalepki z etykietą umieszczanej na oponie, EKES sugeruje, by przewidziano także inne możliwości na wypadek odklejenia się lub zniszczenia etykiety, co zdarza się stosunkowo często.

1.5 EKES pragnie ponadto, by na wzór przepisów dotyczących bezpieczeństwa ogólnego pojazdów również w tym

wypadku użyto prawnej formy rozporządzenia, a nie dyrektywy, tak aby zapewnić jednolite terminy i system nadzoru we wszystkich państwach członkowskich.

2. Wprowadzenie

2.1 Plan działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii zakłada, jak wiadomo, oszczędności rzędu 20 % do 2020 r. dzięki szeregowi środków, które – ograniczając energochłonność – przyczyniają się do zmniejszenia jej zużycia energii, a tym samym do mniejszego zanieczyszczania środowiska.

2.2 W tym kontekście szczególną uwagę zwraca się stale na transport drogowy, będący źródłem ponad 20 % emisji CO₂.

2.3 Oprócz różnych podjętych już bądź zatwierdzanych obecnie działań dotyczących pojazdów samochodowych prawodawca europejski postanowił zająć się także właściwościami użytkowymi opon, które jako jedyny element zapewniający kontakt pojazdu z szosą mają istotne znaczenie głównie dla bezpieczeństwa podróżujących, ale także dla ograniczenia zużycia paliwa.

2.4 W tym celu przedstawiony przez Komisję Europejską wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów omawiany obecnie w Parlamencie Europejskim⁽¹⁾ przewiduje m.in. ustalenie nowych, bardziej surowych parametrów homologacji opon, zarówno w odniesieniu do efektywności paliwowej, jak i bezpieczeństwa i hałasu.

⁽¹⁾ COM(2008) 316 wersja ostateczna, na temat którego EKES wydał już opinię na sesji plenarnej w dniu 14 stycznia 2009 r. (por. opinia CESE 37/2009).

2.5 W kontekście oszczędności energii należy przypomnieć, że opony mogą powodować do 20 % zużycia paliwa z powodu oporu toczenia, tzn. straty energii w wyniku oporów ruchu spowodowanych przez nagrzewanie i deformację kół w trakcie toczenia. Trzeba dodać, że opór toczenia, a także hałas powodowany przez opony zależą w decydującym stopniu od stanu nawierzchni, który w pewnych wypadkach może niweczyć efekty technologicznego udoskonalania opon.

3. Wniosek Komisji Europejskiej

3.1 Omawiany wniosek dotyczący dyrektywy ma na celu zapewnienie konsumentom dostępu do standardowych informacji nie tylko na temat efektywności paliwowej związanej z różnym stopniem oporu toczenia, lecz także na temat przyczepności na mokrej nawierzchni i hałasu toczenia, czyli trzech spośród parametrów, o których mowa we wspomnianym wyżej wniosku dotyczącym rozporządzenia COM(2008) 316.

3.2 Komisja dąży do tego, by konsumenci nie tylko znali minimalne normy w zakresie oporu toczenia, lecz by przede wszystkim wybierali opony, dla których wartość tego parametru jest jeszcze niższa, dzięki czemu zmniejszy się zużycie paliwa. W przypadku samochodów, dzięki nowym technologiom, różnice w zużyciu paliwa sięgają bowiem 10 % pomiędzy zestawami opon o różnym oporze toczenia.

3.3 Powyższe jest szczególnie istotne w wypadku rynku wymiany opon, mającego 78 % udziału w całym rynku opon. W istocie, jeśli chodzi o opony montowane fabrycznie w nowych samochodach (22 % rynku), informacje i dane dotyczące efektywności paliwowej są udostępniane przez producentów w momencie sprzedaży i zamieszczane w instrukcji użytkowania samochodu. Natomiast na rynku wymiany konsumenci nie dysponują informacjami pozwalającymi na ocenę różnicy między ceną opon a ich wpływem na efektywność paliwową.

3.4 Ze względu na to, że właściwości użytkowe opony są ze sobą wzajemnie powiązane, a nawet mogą na siebie wpływać negatywnie (np. opór toczenia na przyczepność na mokrej nawierzchni, a przyczepność na hałas toczenia), informacja może pozwolić na optymalny wybór tych trzech parametrów i na podjęcie świadomej decyzji przez konsumenta.

3.5 We wniosku Komisji przewidziano zatem nalepkę z etykietą wskazującą klasę efektywności energetycznej w skali od A do G, umieszczaną na oponach, w odniesieniu do oporu toczenia i przyczepności na mokrej nawierzchni, na wzór etykiet umieszczanych na urządzeniach gospodarstwa domowego, z uwzględnieniem wskazań dotyczących hałasu wyrażonych w decybelach.

3.6 Wniosek powierza państwom członkowskim nadzór nad przestrzeganiem przepisów dotyczących stosowania etykiet, a także określenie kar za naruszanie przepisów.

4. Uwagi ogólne

4.1 EKES popiera inicjatywę Komisji mającą na celu, z jednej strony, promowanie modelu konsumpcji bardziej zgodnego z zasadami rozwoju zrównoważonego, a z drugiej strony udostępnienie konsumentom większej ilości informacji pozwalających na bardziej świadomy zakup opon na wymianę, nie tylko w odniesieniu do efektywności paliwowej, ale także innych parametrów, takich jak przyczepność na mokrej nawierzchni i hałas. Konsument będzie mógł dzięki temu ocenić, czy korzyści wynikające z większej efektywności kompensują wyższą cenę danej opony. Lepsze informowanie konsumentów przyczyni się do wzrostu konkurencji między producentami, skłaniając ich do doskonalenia swoich produktów.

4.2 Początkowo we wniosku Komisji Europejskiej wymagana informacja była ograniczona do danych dotyczących efektywności paliwowej. Dodanie pozostałych dwóch parametrów jest wynikiem przeprowadzonej na ten temat konsultacji publicznej. EKES popiera ostateczną treść wniosku, jednak obawia się, że taki wybór utrudni zarządzanie danymi i odpowiedni nadzór.

4.3 EKES wyraża ponadto pewne zastrzeżenia co do proponowanych środków informowania konsumentów o wspomnianych danych. Użycie tylko i wyłącznie nalepki z etykietą może spowodować, iż oczekiwane rezultaty nie zawsze będą osiągnięte.

4.3.1 Nabywca zazwyczaj nie widzi opon kupowanych na wymianę przed ich pobraniem z magazynu punktu sprzedaży i zamontowaniem w samochodzie. Ponadto zdarzyć się może, że w magazynie lub punkcie sprzedaży nalepka odklei się i zgubi lub zostanie ponownie przyklejona na innej oponie. Jeszcze bardziej prawdopodobna jest sytuacja, w której nalepki giną w czasie transportu lub składowania, szczególnie w wypadku opon pokrytych silikonem, na których trudniej jest przykleić nalepkę. Doświadczenie producentów stosujących już nalepki na oponach uczy, że ich niemały odsetek ginie lub zostaje poważnie uszkodzony w trakcie transportu i przeładunku opon, które – przypomnijmy – nie są pakowane indywidualnie z oczywistego względu na koszty (¹).

4.3.2 Zdaniem EKES-u należy w związku z tym opracować rozwiązanie alternatywne w wypadku, gdyby nalepka z etykietą nie była dostępna. W takim wypadku należałoby umożliwić sprzedawcy wydanie wraz z fakturą etykiety w formie dokumentu zawierającego dokładnie te same dane, które powinna zawierać nalepka i które sprzedawca uzyskał od producenta.

(¹) Europejskie stowarzyszenie branżowe ETRMA (European Tyre and Rubber Manufacturer Association) mówi tu o 10-15 % nalepek zagubionych w trakcie transportu lub przeładunku opon.

4.4 Natomiast jeśli chodzi o opony montowane w nowych pojazdach, wydaje się, że etykieta będzie powodować niepotrzebne koszty. Obecne prawodawstwo określa już, w jaki sposób producenci samochodów, po ich homologacji, powinni informować nabywców o efektywności paliwowej i emisjach CO₂. Podobnie jest w wypadku przyczepności na mokrej nawierzchni i hałasu; również te parametry regulowane są w ramach homologacji samochodów, jak przyznaje to sama Komisja w uzasadnieniu załączonym do wniosku.

Ponadto w interesie samych producentów leży używanie opon „najnowszej generacji” z technologicznego punktu widzenia, tak aby ograniczyć emisję CO₂ z przewidzianych przepisami 130g/km do 120 g/km, co można osiągnąć dzięki technologiom niezwiązanym z silnikiem, w tym dzięki oponom.

4.4.1 W tym wypadku można by nałożyć na sprzedawcę samochodu, który często sprzedaje również opony, wymóg wydania klientowi dodatkowego dokumentu zawierającego dane o regulowanych przepisami parametrach, z którymi zgodne są opony w sprzedawanym samochodzie. Mógłby on jednocześnie zaproponować, tam, gdzie to możliwe, produkt alternatywny. Tego rodzaju inicjatywa miałaby również za zadanie wspieranie kampanii informacyjnych i uświadamiających, które państwa członkowskie będą musiały przeprowadzić w tej sprawie.

4.5 EKES posiada informacje o postulatach tej branży przemysłu⁽¹⁾, która pragnęłaby zmiany omawianego wniosku dotyczącego dyrektywy na wniosek w sprawie rozporządzenia. Uzasadnienie tego postulatu wydaje się słuszne, gdyż rozporządzenie zapewniłoby jednolite terminy wdrażania i standardy kontroli we wszystkich państwach członkowskich, jak ma to miejsce w wypadku wspomnianego wyżej rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów, które leży u źródeł omawianego tutaj wniosku.

4.5.1 EKES wyraża nadzieję, że w trakcie dyskusji między Komisją, Parlamentem i Radą osiągnięte zostanie w tej sprawie porozumienie, podobnie jak miało to miejsce w innych wypadkach dotyczących trudnych zagadnień, takich jak bezpieczeństwo i środowisko naturalne.

4.5.2 Według EKES-u istotne jest, by wyposażyć państwa członkowskie w jednolite i pewne zasady celem sprawowania ścisłego nadzoru nad spełnianiem przez opony nałożonych wymogów. Nadzór taki jest szczególnie istotny na rynku, na którym znajduje się wiele produktów pochodzących spoza Europy.

5. Uwagi szczegółowe

5.1 EKES wyraża zadowolenie, że Komisja wyłączyła z zakresu proponowanych przepisów opony bieżnikowane i opony terenowe do zastosowań profesjonalnych. We wspomnianej wcześniej opinii w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów EKES zalecał już takie wykluczenie, oczywiście z zastrzeżeniem przewidzianych wymogów bezpieczeństwa.

5.2 Ponadto, również w nawiązaniu do swej opinii w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów EKES zaleca:

- a) by z zakresu stosowania przepisów były wyłączone opony, których data produkcji jest wcześniejsza niż wejście w życie tych przepisów; łańcuch dystrybucji w tej branży obejmuje stale rynek europejski liczący średnio 80 milionów opon; zastosowanie nalepek z etykietą w wypadku tych już sprzedanych opon byłoby niewykonalne;
- b) by przemysł dysponował przynajmniej 18-miesięcznym okresem na wdrożenie przyjętych przepisów.

Bruksela, 25 marca 2009 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Mario SEPI

⁽¹⁾ ETRMA: European Tyre and Rubber Manufacturer Association.