

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów oraz uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1222/2009”**

(COM(2018) 296 final – 2018/0148 (COD))

(2019/C 62/44)

Sprawozdawca: **András EDELÉNYI**

Wnioski o konsultację	Parlament Europejski, 11.6.2018 Rada, 14.6.2018
Podstawa prawna	Art. 194 ust. 2, art. 114 i 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	4.10.2018
Data przyjęcia na sesji plenarnej	17.10.2018
Sesja plenarna nr	538
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	215/1/2

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje to, iż europejski ustawodawca dokonuje nowego **przeglądu** ogólnej wydajności i jakości, jak również etykietowania opon stosowanych w Unii, zgodnie z jego własnymi zaleceniami. Opony, będące jedynym punktem styku pojazdu z podłożem, w znacznym stopniu wpływają na zapewnienie **bezpieczeństwa** transportu ogólnego i poziom **zużycia paliwa**.

1.1.1. EKES zgadza się, że **ulepszenie etykietowania** opon zapewni **konsumentom** więcej informacji na temat efektywności paliwowej, bezpieczeństwa i hałasu, dzięki czemu będą oni mogli uzyskać stosowne i **porównywalne informacje** w trakcie zakupu nowych opon, a także podjąć świadomą decyzję.

1.1.2. Kolejnym istotnym aspektem jest to, iż odpowiednie etykietowanie umożliwia **konsumentowi dokonanie wyboru** w oparciu o bardziej realistyczną równowagę między kryteriami decyzyjnymi, tj. danymi eksploatacyjnymi, wizerunkiem marki i poziomem cen. Pomaga ono również świadomym nabywcom w podejmowaniu **opłacalnych i przyjaznych dla środowiska** decyzji dotyczących zakupu, które są dobre dla środowiska, a jednocześnie pozwalają oszczędzać pieniądze, co stanowi ważny czynnik.

1.1.3. EKES przyznaje, że wniosek w sprawie rozporządzenia pomoże w zwiększeniu **skuteczności** systemu **etykietowania** opon, aby zapewnić bardziej ekologiczne, bezpieczniejsze i cichsze pojazdy oraz zmaksymalizować wkład systemu w **modernizację i obniżenie emisyjności** sektora transportu.

1.1.4. Opracowywanie, produkcja i bieżnikowanie opon wysokiej jakości może pośrednio przyczynić się w dużej mierze do utrzymania **europejskiej produkcji** o wysokiej wartości dodanej, a w konsekwencji do **wysokiej jakości zatrudnienia**. W odniesieniu do ogółu społeczeństwa mogłoby to zmniejszyć **całkowite koszty, jakie ponosi użytkownik końcowy**, oraz wydatki, zarówno z finansowego punktu widzenia, jak i w zakresie zdrowia i ochrony przed wypadkami.

1.1.5. EKES popiera przegląd systemu etykietowania opon, ponieważ sprzyja on staraniom UE na rzecz **ograniczenia emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczenia powietrza**, a także zwiększenia bezpieczeństwa transportu drogowego, ochrony zdrowia oraz **efektywności ekonomicznej i środowiskowej**.

1.1.6. EKES uważa, że przyszły **system mobilności** musi być bezpieczny, czysty i wydajny z korzyścią dla wszystkich obywateli UE. Cele inicjatywy to bezpieczniejsza i bardziej dostępna mobilność w Europie, **bardziej konkurencyjny przemysł** europejski, **większa stabilność europejskich miejsc pracy** oraz większa ekologiczność Unii i lepsze dostosowanie jej do konieczności przeciwdziałania zmianie klimatu. Będzie to wymagało **pełnego zaangażowania UE, państw członkowskich i zainteresowanych stron**.

1.2. EKES z zadowoleniem przyjmuje zastrzelenie **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 na odległość lub przez internet).

1.2.1. Komitet popiera fakt, iż wniosek przewiduje uwzględnienie opon w rejestracyjnej **bazie danych o produktach** ustanowionej rozporządzeniem (UE) 2017/1369 w celu zwiększenia skuteczności nadzoru rynku i poprawy jakości informacji przekazywanych konsumentom.

1.2.2. EKES opowiada się za tym, by dostawcy byli zobowiązani do wprowadzania informacji do nowej bazy danych o produktach. Są to informacje, które już teraz muszą oni podawać na żądanie krajowych organów nadzoru rynku. W związku z tym dodatkowe obciążenie jest minimalne i **proporcjonalne** do spodziewanych korzyści, zwłaszcza jeżeli istnieje możliwość skonsultowania **istniejących baz danych** i zmniejszenia ilości danych przekazywanych konsumentom.

1.2.3. Należałoby **przedłużyć o rok** termin wyznaczony na **wdrożenie** rozporządzenia w celu umożliwienia szczegółowych przygotowań. Co do daty odniesienia, należy raczej uwzględnić **datę produkcji** wskazaną na produkcie, a nie datę wprowadzenia na rynek, co mogłoby powodować ryzyko powielenia lub podwójnego wprowadzenia.

1.2.4. Dobrą inicjatywą jest propozycja dotycząca **obowiązkowego zamieszczania** na etykiecie informacji o osiągnięciach opon na **ośnieżonej nawierzchni oraz nowego logo** dotyczącego osiągnięci opon na **oblodzonej nawierzchni (wzór zostanie wprowadzony przez ISO w grudniu 2018 r.)**, co jest szczególnie istotne w przypadku krajów północnej Europy. Bezpieczna metoda badania przyczepności na oblodzonej powierzchni musi zostać jeszcze dopracowana i ostatecznie przyjęta, a jej stopniowe wprowadzanie jest zasadne.

1.2.5. EKES z zadowoleniem przyjmuje zwiększenie liczby i znaczenia **komponentów dotyczących bezpieczeństwa** spośród parametrów znajdujących się na etykiecie. Wydaje się to jednak niekompatybilne z zaproponowaną zmianą **formatu etykiety**, zwłaszcza pod względem jej proporcji wewnętrznych i wymiarów.

1.2.6. **Regularny przegląd rozporządzenia**, którego wykonanie ułatwiają badania, ocena skutków i konsultacje, funkcjonuje prawidłowo i ze względu na bardzo dużą złożoność tematu powinien być realizowany w przyszłości przed dokonaniem jakiegokolwiek ważnej zmiany technicznej. Uprawnienia przekazane Komisji między dwoma przeglądami są uzasadnione w przypadku mniejszych logicznych zmian wynikających z postępu technicznego.

1.2.7. **Istniejące klasy parametrów** są dostosowane do przynajmniej jednego dodatkowego cyklu przeglądu, gdyż zmiana skali nie znajduje uzasadnienia ze względu na fakt, iż wyższe klasy są obecnie praktycznie puste.

1.2.8. Do **państw członkowskich należy zachęcanie** producentów do uzyskiwania stabilnych wyników wysokiej jakości w zakresie emisji i **rozwoju** technicznego, jednak konieczne jest, aby na podstawie jednolitych zasad zostały one utrzymane przynajmniej na poziomie klasy C.

1.2.9. W przyszłości będzie można rozważyć umieszczenie spośród danych technicznych na etykiecie informacji dotyczących **przebiegu i ścierania**. Niemniej jednak dopóki nie **disponujemy odpowiednią standardową metodą badań**, nie możemy negatywnie wpływać na wiarygodność etykiety przez podawanie niepewnych i niewystarczająco sprawdzonych informacji.

1.2.10. Z zadowoleniem należy przyjąć, że w przyszłości zostanie wprowadzone etykietowanie opon **bieżnikowanych** C3. Także w tym przypadku konieczne będzie wcześniejsze opracowanie stosownych i **rzetelnych metod testowania**. Trzeba będzie zadbać o ochronę **MŚP** prowadzących działalność w zakresie bieżnikowania przed nadmiernymi kosztami związanymi z metodami testowania.

1.2.11. Aby zagwarantować powodzenie całej regulacji, konieczne jest dostarczanie odpowiednich **informacji** i zapewnienie, by wszyscy konsumenci i użytkownicy posiadali niezbędną **wiedzę** i byli **dobrze przygotowani** dzięki szkoleniu, informacjom, kampaniom, doradztwu zakupowemu i dużemu udziałowi **społeczeństwa obywatelskiego**.

## 2. Wprowadzenie: kontekst i streszczenie wniosku

2.1. Omawiany wniosek w sprawie rozporządzenia uchyla i zastępuje rozporządzenie **(WE) nr 1222/2009**<sup>(1)</sup> w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów (rozporządzenie w sprawie etykietowania opon).

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 342 z 22.12.2009, s. 46.

2.1.1. Rozporządzenie w sprawie etykietowania opon zostało zmienione dwukrotnie w 2011 r., zanim zaczęło być stosowane w 2012 r. Po raz pierwszy – aby zawrzeć w nim nową metodę badania **przyczepności na mokrej nawierzchni**, a następnie aby uwzględnić bardziej rygorystyczną procedurę korygowania uzyskiwanych przez laboratoria wyników **pomiarów oporu toczenia**. Przedstawiany obecnie przez Komisję wniosek uwzględnia obie te zmiany.

2.2. W 2009 r. UE przyjęła **dwa zbiory przepisów** w odniesieniu do opon, uwzględniające nowe potrzeby i opinie ekspertów:

- **rozporządzenie w sprawie etykietowania opon**, w którym określono wymagania unijne **harmonizujące informacje** na temat parametrów opon, które to informacje dostarcza się użytkownikom końcowym w celu umożliwienia im dokonania świadomych wyborów dotyczących zakupu,
- rozporządzenie<sup>(2)</sup> w sprawie **wymagań technicznych w zakresie homologacji typu** pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego (rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa ogólnego), w którym wprowadzono zharmonizowane wymagania techniczne, które muszą spełnić opony, zanim będą mogły zostać wprowadzone na rynek Unii.

2.2.1. Rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa ogólnego określa minimalne wymagania dotyczące m.in. opon w odniesieniu do: **(i) oporu toczenia; (ii) przyczepności na mokrej nawierzchni; (iii) zewnętrznego hałasu toczenia**.

2.3. 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).

2.3.1. **Ogólne ramy etykietowania energetycznego** zaktualizowano w 2017 r. wraz z przyjęciem rozporządzenia (UE) 2017/1369<sup>(3)</sup>. 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.

2.4. Dnia 17 grudnia 2008 r. Rada zwróciła się do **EKES-u** o konsultację w sprawie pierwszego wniosku, a właściwa sekcja przyjęła opinię 12 marca 2009 r. (**TEN/369**, sprawozdawca: Virgilio Ranocchiar). Następnie EKES uchwalił opinię w trakcie 452. sesji plenarnej dnia 25 marca 2009 r.

2.5. W celu dokonania oceny skuteczności rozporządzenia (WE) nr 1222/2009 Komisja Europejska zleciła szczegółowe badanie i ocenę skutków [SWD(2018) 189 final], z których wnioski posłużyły jej za podstawę do przedstawienia wniosku dotyczącego zmiany. Komisja dodała do rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego dwa parametry, tj. możliwość wskazania: **(iv) przyczepności opon na ośnieżonej nawierzchni; (v) przyczepności opon na oblodzonej nawierzchni**. Zależność między mierzonymi parametrami i określonymi dziedzinami została przedstawiona w poniższej tabeli:

Aspekt	Parametr				
	Opór toczenia	Przyczepność na mokrej nawierzchni	Szum	Śnieg	Lód
Środowisko	X		X		
Energia	X				
Bezpieczeństwo		X		X	X

### 3. Uwagi ogólne

3.1. Sektor transportu odpowiada za ponad 30 % zużycia energii w Unii. Transport drogowy odpowiada za 22 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych. Celem komunikatu z 2016 r. zatytułowanego „Europejska strategia na rzecz **mobilności niskoemisyjnej**” jest zmniejszenie do 2050 r. emisji gazów cieplarnianych spowodowanej przez transport o co najmniej 60% w stosunku do poziomu emisji z 1990 r. **Trzeci pakiet dotyczący mobilności** ma na celu zmniejszenie emisji pochodzących z samochodów i pojazdów ciężarowych, zwiększenie bezpieczeństwa transportu

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 198 z 28.7.2017, s. 1.

drogowego i ograniczenie zanieczyszczeń. Przyczynia się on również do zmniejszenia **zależności Unii w zakresie importu energii**. Opony samochodowe mają wpływ na zużycie paliwa (w tym emisje gazów cieplarnianych), hałas i bezpieczeństwo.

3.2. Analiza obecnego rozporządzenia w sprawie etykietowania opon pokazała, że **nie jest ono wystarczające, by osiągnąć w pełni cel** zwiększenia efektywności środowiskowej transportu drogowego przez promowanie bezpiecznych opon pozwalających na obniżenie zużycia paliwa i charakteryzujących się niskim poziomem hałasu. **Główne przyczyny** takiego stanu rzeczy to:

- a) słaba widoczność etykietowania opon i brak publicznej świadomości w tym zakresie;
- b) problemy związane z przestrzeganiem przepisów i nieodpowiednim stosowaniem regulacji przez państwa członkowskie;
- c) niepewne klasy właściwości użytkowych i niekompletne lub błędne informacje.

3.3. Unijne działania **regulacyjne gwarantują**:

- a) te same zharmonizowane informacje dla użytkowników końcowych, niezależnie od tego, w którym państwie członkowskim zdecydują się zakupić opony;
- b) mniejsze koszty dla dostawców, którzy mogą sprzedawać oznakowane tą samą etykietą opony w całej Unii.

3.4. **Korzyści** te dotyczą przede wszystkim **konsumentów, zwiększają bezpieczeństwo** i wzmacniają konkurencyjność europejskiego przemysłu oponiarskiego. Ułatwiają **handel oponami** na rynku wewnętrznym, zapewniając konsumentom niższe koszty ogólne i szerszą gamę produktów. Aby działania te przyniosły owoce w skali unijnej, konieczne jest zapewnienie jednolitego **nadzoru rynku** w całej Unii w celu wsparcia rynku wewnętrznego. Należy **zachęcić** producentów do inwestowania środków w projektowanie, produkcję i sprzedaż opon energooszczędnych.

3.5. Otwarte konsultacje publiczne ujawniły konsensus w kwestii potrzeby zwiększenia **wiedzy na temat etykietowania** przez kampanie informacyjne, obowiązkowe etykietowanie w internecie i etykietowanie oryginalnych opon sprzedawanych z nowymi samochodami. Respondenci zgodnie stwierdzili, że aby poprawić **zaufanie konsumentów**, konieczne jest zwiększenie nadzoru nad rynkiem i stworzenie lepszej platformy, która umożliwiłaby organom wdrożenie i koordynowanie ich działań.

3.6. Należy wyrazić poparcie dla zwiększenia liczby i znaczenia parametrów **bezpieczeństwa** wśród właściwości wskazanych na etykiecie. Niemniej jednak wydaje się to niekompatybilne z koniecznością zmniejszenia przestrzeni zajmowanej przez te parametry, co skutkuje zmianą **wyglądu etykiety**. Nie jest również zrozumiałe, dlaczego zmienione muszą zostać **wymiary etykiety**.

3.7. Pogłębiona ocena skutków pokazała, że **zaufanie do systemu etykietowania** jest kwestią ważną i zarazem delikatną, co nakłada na przepisy prawne dużą odpowiedzialność, ponieważ konieczne jest wybranie i podanie **małej liczby precyzyjnych i rzetelnych parametrów**. Ponadto dla krajowych organów rynku jest to kosztowne zadanie, ponieważ muszą one **chronić** nie tylko **konsumentów**, ale również uczciwych producentów, aby nie znaleźli się oni w niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej względem przedsiębiorstw mniej wiarygodnych, lub w ogóle niewiarygodnych, które z tego powodu ponoszą niższe koszty i stosują niższe ceny.

3.8. Współistnienie wszystkich wskazanych elementów może zapewnić odpowiednie **ramy** w celu **wsparcia badań, rozwoju i innowacji** oraz skutecznego ukierunkowania celów i kluczowych zasobów, które są na nie przeznaczone.

#### 4. Uwagi szczegółowe

4.1. W celu wprowadzenia nowych wymogów i dostosowania załączników do postępu technicznego Komisja Europejska będzie musiała na podstawie przekazania uprawnień **skonsultować się z ekspertami**. Niemniej jednak zmiana rozporządzenia **na podstawie przekazania uprawnień musi ograniczyć się do środków wynikających z postępu technologicznego i nie może dotyczyć istotnych zmian takich jak wprowadzenie nowych przepisów dotyczących przebiegu, ścierania czy opon bieżnikowanych**, odnośnie do których proponuje się przegląd okresowy. Umożliwi to lepsze stanowienie prawa<sup>(4)</sup>. Należy zapewnić w tym względzie **znaczny udział organizacji zawodowych społeczeństwa obywatelskiego**. W przeciwieństwie do innych instytucji, które dysponują punktowymi, cyklicznymi lub pośrednimi danymi, wspomniane organizacje za pośrednictwem społeczności użytkowników (konsumentów indywidualni i zarządzający flotami samochodowymi) stale otrzymują bezpośrednie i zaktualizowane dane.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

4.2. W oparciu o sprawozdanie z badania sporządzone w celu dokonania przeglądu rozporządzenia i danych pochodzących z badań rynku EKES uważa, że jest **zbyt wcześnie, by zmieniać klasy parametrów** – w rzeczywistości w zakresie klas oporu toczenia i przyczepności opon na mokrej nawierzchni mniej niż 1 % produktów na rynku otrzymuje klasę A, więc ta kategoria jest praktycznie pusta. Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1369 zmiana skali uzasadniona jest jedynie w przypadku, gdy 30 % produktów osiągnęło najwyższą klasę. Ponadto skala zawierająca 6–7 klas, z których dwie najwyższe nie byłyby wykorzystywane, nie jest motywująca. Z technicznego punktu widzenia należy również wziąć pod uwagę, że próby przeprowadzone na tej samej serii opon mogą czasami prowadzić do różnicy dwóch klas.

4.3. EKES popiera zamiar wdrożenia w przyszłości parametrów dotyczących **przebiegu i ścierania** pod warunkiem że dostępne będą jasne i istotne dane. Niemniej jednak należy zauważyć, że w ciągu ostatnich stu lat nie opracowano w tym zakresie żadnej odpowiedniej i dostosowanej metody badań (poza badaniem fizycznym). Wspomniane parametry badania powinny w rzeczywistości odzwierciedlać i charakteryzować zrównoważone, zmieniające się i długotrwałe użytkowanie. Skuteczne i przystępne cenowo modelowanie laboratoryjne wszystkich tych parametrów musi polegać na przyspieszonym badaniu na przeciążeniu, a badanie to z pewnością nie będzie odzwierciedlało **różnorodności rzeczywistych wymagań oraz odmiennych zachowań naturalnych** w takich warunkach. Badania te, przeprowadzane w zmiennych warunkach, prowadzą do różnych klasyfikacji i rankingów produktów pod względem przebiegu i wartości ścierania.

4.3.1. Można zatem wywnioskować, że byłoby niebezpieczne i bardzo szkodliwe dla **wiarygodności oznakowania**, gdyby konsument stwierdził, że rzeczywiste właściwości są sprzeczne z informacjami znajdującymi się na etykiecie. W przypadku innych parametrów problem tego rodzaju nie występuje, ponieważ przeprowadza się modelowanie i przedstawia punktowe i przejściowe zachowanie. Umieszczenie na etykiecie dwóch wskazanych wyżej parametrów jest bardzo ryzykowne i obecnie niewskazane.

4.3.2. Wykrycie szeregu negatywnych dla środowiska skutków pokazuje, jak **ważne jest zmniejszenie zużycia**: z jednej strony w **wodzie** obecne są cząstki **tworzyw sztucznych**, nawet jeżeli proporcja kauczuku jest w nich relatywnie niska, z drugiej strony w powietrzu obecny jest **benzopiren**, co prawda w małym stężeniu, pochodzący według wszelkiego prawdopodobieństwa z odzysku energii, który z kolei w znacznej mierze odpowiada za tworzenie się **smogu** i niektóre schorzenia dróg oddechowych.

4.4. Co do zasady EKES podziela opinię, zgodnie z którą **bieżnikowanie opon C3** umożliwia większą **oszczędność surowców i energii** w skali światowej. Należy jednak zauważyć, że jedynie trzy parametry przedstawione obecnie na etykiecie mogą być stosowane w przypadku opon bieżnikowanych, i to w ograniczonym zakresie. W przypadku danych dotyczących żywotności opon i ścierania odpowiedzialność za jakość jest w sposób niejasny podzielona między producenta osnowy opony a podmiot zajmujący się bieżnikowaniem. W konsekwencji umieszczenie tych parametrów na etykiecie nie jest zalecane. Ze względu na nieznaczny udział w rynku opon **bieżnikowanych C1 i C2** włączenie ich w zakres stosowania rozporządzenia w sprawie etykietowania opon nie jest uzasadnione z ekonomicznego i środowiskowego punktu widzenia. Należałoby natomiast umożliwić producentom opon bieżnikowanych C1 i C2 zastosowanie **dobrowolnego** etykietowania w celu spełnienia wymagania klientów dotyczącego minimalnych informacji o właściwościach użytkowych na etykiecie.

4.4.1. EKES przestrzega przed gwałtownym wzrostem informacji wprowadzanych do **bazy danych o produktach**, jaki spowodowałoby uwzględnienie opon **bieżnikowanych**, w porównaniu z nowymi oponami. Informacje dotyczące podmiotu zajmującego się bieżnikowaniem oraz producenta osnowy, liczby bieżnikowań i różnych technik bieżnikowania to elementy generujące nowy numer artykułu. Mnogość badań, którym poddawane są produkty, stanowi zbyt duże **obciążenie finansowe** dla producentów, którzy w znacznej większości należą do sektora **MŚP**, i może spowodować, że konsument nie będzie w stanie rozpoznać się w **nadmiernej różnorodności** produktów.

4.5. EKES uważa, że **okres przygotowawczy** do wdrożenia omawianego rozporządzenia jest zbyt **krótki** i należałoby go przedłużyć o rok. Dużo prostszym i łatwiejszym do zastosowania rozwiązaniem w przypadku produktów objętych tymi przepisami byłoby uwzględnienie **daty produkcji**, a nie daty wprowadzenia na rynek. W rzeczywistości data produkcji na stałe znajduje się na oponie, co pozwala zmniejszyć ryzyko powielenia w bazie danych.

4.6. Ponadto samo nowe rozporządzenie w dalszym ciągu nie umożliwi konsumentom porównania właściwości i cen opon w zależności od zużycia paliwa. Mimo że informacje dotyczące tego zużycia są często dostępne w punktach sprzedaży lub w instrukcjach użytkowania pojazdów, większość **konsumentów** wciąż nie dysponuje **wystarczającą wiedzą ani pełnymi informacjami** w tym zakresie.

4.6.1. Ze względu na to, że **właściwości użytkowe** opony są ze sobą wzajemnie **powiązane**, a nawet mogą na siebie **wpływać negatywnie**, informacje te mogą pozwolić na **optymalny wybór** tych parametrów. Nie pozwala to jednak konsumentowi dokonywać w pełni świadomego wyboru, ponieważ nie posiada on wiedzy na temat **powiązań między wskazanymi parametrami**.

4.6.2. EKES zaleca, by organizacje zawodowe, zarówno krajowe, jak i europejskie, **organy cywilne i policyjne** odpowiedzialne za bezpieczeństwo na drodze i transport drogowy, a także placówki zajmujące się nauką prowadzenia pojazdów włączyły do swoich programów **kształcenia, komunikacji i ustawicznego szkolenia zawodowego**, a także do egzaminów wiedzę na temat opon oraz wszystkich parametrów technicznych i symboli, które będą obowiązywać w przyszłości na mocy rozporządzenia.

4.6.3. Ważne będzie również, aby **producent** ze swojej strony czuwał, aby jego partnerzy handlowi, którzy często są **sprzedawcami** opon, udzielali kupującemu stosownych **informacji** dotyczących sprzedawanego pojazdu lub opon, które kupujący zamierza nabyć, oraz w miarę możliwości proponowali mu **alternatywne opcje** wsparte poradą.

4.6.4. Według EKES-u Unia powinna zadbać o to, by państwa członkowskie przygotowały **kampanie** informacyjne i podnoszące wiedzę na temat nie tylko rozporządzenia, ale również innych kwestii dotyczących opon, takich jak użytkowanie opon dostosowanych do danej pory roku, ogólne zasady użytkowania opon itp.

#### 4.7. Uwagi do dalszego rozważenia

4.7.1. W dłuższej perspektywie Unia powinna rozważyć wprowadzenie informacji doradczych dotyczących **recyklingu zużytych** opon, nie na etykiecie, lecz raczej w dokumentacji technicznej i w technicznych materiałach promocyjnych.

4.7.2. Po kolejnym przeglądzie rozporządzenia warto byłoby ponownie rozważyć, czy należy zastosować dodatkowe **zróźnicowanie** dotyczące **opon śniegowych** (w badaniach, w dokumentacji technicznej i w technicznych materiałach promocyjnych lub na etykiecie).

Bruksela, dnia 17 października 2018 r.

Luca JAHIER  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

---