



Bruxelles, 17.5.2018
COM(2018) 296 final

2018/0148 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri
parametri fondamentali e che abroga il regolamento (CE) n. 1222/2009**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Il miglioramento dell'etichettatura dei pneumatici fornirà ai consumatori più informazioni sul consumo di carburante, la sicurezza e la rumorosità, consentendo loro di ottenere informazioni precise, pertinenti e comparabili su tali aspetti al momento dell'acquisto dei pneumatici. Ciò contribuirà a migliorare l'efficacia del sistema di etichettatura dei pneumatici, al fine di garantire veicoli più ecologici, più sicuri e più silenziosi e di massimizzare il contributo del sistema alla decarbonizzazione del settore dei trasporti.

La presente proposta abroga e sostituisce il regolamento (CE) n. 1222/2009¹ sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali (regolamento sull'etichettatura dei pneumatici).

Il regolamento sull'etichettatura dei pneumatici è stato modificato due volte prima dell'entrata in vigore: una prima volta per inserire un nuovo metodo di prova per l'aderenza sul bagnato dei pneumatici di classe C1 (autovetture) e, successivamente, per tener conto dell'elaborazione di un metodo di prova internazionale adeguato per l'aderenza sul bagnato anche per i pneumatici C2 (furgoni) e C3 (veicoli pesanti)² e per inserire una procedura di allineamento in laboratorio per la misurazione della resistenza al rotolamento. La presente proposta include tali modifiche.

• **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

Nel 2009 l'UE ha adottato due serie di norme relative ai pneumatici:

- il regolamento sull'etichettatura dei pneumatici che stabilisce i requisiti a livello dell'Unione per armonizzare le informazioni sui parametri dei pneumatici da fornire agli utenti finali, consentendo loro di operare scelte di acquisto informate; e
- il regolamento sui requisiti di omologazione dei pneumatici³ per la sicurezza generale dei veicoli a motore (regolamento sulla sicurezza generale), che stabilisce i requisiti tecnici armonizzati che i pneumatici devono soddisfare per poter essere immessi sul mercato dell'Unione.

Il regolamento sulla sicurezza generale stabilisce i requisiti minimi per i pneumatici per quanto riguarda tra l'altro:

- i) la resistenza al rotolamento
- ii) l'aderenza su fondo bagnato e
- iii) il rumore esterno di rotolamento dei pneumatici.

¹ Regolamento (CE) n. 1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali (GU L 342 del 22.12.2009, pag. 46).

² Regolamento (UE) n. 228/2011 della Commissione, del 7 marzo 2011, che modifica il regolamento (CE) n. 1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio riguardo al metodo di prova per verificare l'aderenza sul bagnato degli pneumatici di classe C1 e regolamento (UE) n. 1235/2011 della Commissione, del 29 novembre 2011, recante modifica del regolamento (CE) n. 1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la classificazione dei pneumatici in relazione all'aderenza sul bagnato, la misurazione della resistenza al rotolamento e la procedura di verifica

³ Regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1).

Questi requisiti sono in vigore dal 1° novembre 2012 e una seconda serie di requisiti più rigorosi per la resistenza al rotolamento è in vigore dal 1° novembre 2016 (con ulteriori adeguamenti che saranno applicabili dal 2018 e dal 2020).

Come tutti gli altri prodotti immessi sul mercato dell'Unione, i pneumatici devono essere sottoposti al controllo delle autorità nazionali di vigilanza del mercato per quanto riguarda la conformità ai requisiti applicabili. Il regolamento (CE) n. 765/2008⁴ istituisce il quadro per la vigilanza del mercato da parte degli Stati membri e garantisce un'efficiente vigilanza transfrontaliera del mercato.

Il quadro relativo all'etichettatura energetica è stato aggiornato nel 2017 con l'adozione del regolamento (UE) 2017/1369⁵, che ha abrogato e sostituito la direttiva 2010/30/UE e introdotto una serie di nuovi elementi, quali una banca dati per la registrazione dei prodotti e nuove norme in materia di pubblicità visiva e di vendite a distanza o via internet.

L'etichettatura dei pneumatici rientra nell'ambito della normativa dell'Unione sull'efficienza energetica dei prodotti. Essa comprende i regolamenti sulla progettazione ecocompatibile, che stabiliscono i requisiti minimi che i prodotti connessi all'energia devono soddisfare prima di essere immessi sul mercato dell'Unione, e i regolamenti sull'etichettatura energetica, che forniscono ai consumatori informazioni sul consumo energetico e altri aspetti essenziali dei prodotti, consentendo loro di prendere decisioni di acquisto consapevoli, efficienti in termini di costi e rispettose dell'ambiente, con conseguenti vantaggi sia per l'ambiente che per le loro tasche.

Questa iniziativa è in linea con la politica dell'Unione in materia di energia perché aggiorna e rende più efficace l'acquis in materia di etichettatura dei pneumatici.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La revisione del sistema di etichettatura dei pneumatici contribuisce agli sforzi dell'UE volti a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento atmosferico causati dal settore dei trasporti.

La presente iniziativa fa parte del terzo pacchetto «L'Europa in movimento» che presenta la nuova strategia di politica industriale del settembre 2017 e intende completare il processo che intende permettere all'Europa di sfruttare appieno i vantaggi della modernizzazione e della decarbonizzazione della mobilità. È essenziale che il sistema di mobilità del futuro sia sicuro, ecologico ed efficiente per tutti i cittadini dell'UE. L'obiettivo è rendere la mobilità europea più sicura e più accessibile, l'industria europea più competitiva, i posti di lavoro europei più sicuri, nonché essere più ecologica e più consona all'imperativo di affrontare i cambiamenti climatici. Per farlo sarà necessario il pieno impegno dell'UE, degli Stati membri e dei portatori di interessi, non da ultimo per potenziare gli sforzi volti a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento atmosferico.

La comunicazione della Commissione «Strategia europea sulla plastica in un'economia circolare» fa riferimento alla necessità di studiare metodi per ridurre il rilascio non intenzionale di microplastica da parte dei pneumatici.

⁴ GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30. Cfr. la proposta della Commissione COM(2017)795 per un regolamento che stabilisce norme e procedure per la conformità alla normativa di armonizzazione dell'Unione relativa ai prodotti e per la sua applicazione, che sostituirà il regolamento 765/2008.

⁵ GU L 198 del 28.7.2017, pag. 1.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

Il regolamento (CE) n. 1222/2009 è basato sull'articolo 95 del trattato che istituisce la Comunità europea (CE), che è diventato l'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). È opportuno disporre di una base giuridica relativa al mercato interno, dato che il regolamento è legato ai requisiti di omologazione dei pneumatici da immettere sul mercato dell'Unione, ma dato che riguarda anche il consumo di carburante è opportuno inserire anche una base giuridica in materia di energia, vale a dire l'articolo 194 del TFUE.

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

Gli strumenti adottati a livello dell'UE in materia di efficienza energetica e consumo di carburante rispecchiano la crescente importanza dell'energia in quanto sfida politica ed economica e la stretta correlazione con settori strategici quali la sicurezza dell'approvvigionamento energetico, i cambiamenti climatici, la sostenibilità, l'ambiente, il mercato interno e lo sviluppo economico. Fino ad ora gli Stati membri non sono stati in grado di conseguire da soli in misura sufficiente gli obiettivi di efficienza energetica e occorre pertanto un intervento a livello unionale per promuovere e agevolare l'adozione di misure a livello nazionale.

È indispensabile garantire condizioni di parità tra i fabbricanti e i distributori in termini di informazioni fornite ai clienti sui pneumatici in vendita in tutto il mercato interno dell'UE. Per questo motivo è necessario che esistano norme giuridicamente vincolanti a livello dell'UE.

Le autorità degli Stati membri effettuano la vigilanza del mercato, che, per essere efficace, deve essere uniforme in tutta l'Unione; in caso contrario si compromette il funzionamento del mercato interno e si disincentivano le imprese che investono nella progettazione, nella fabbricazione e nella vendita di prodotti efficienti sotto il profilo dell'energia. L'inserimento dei pneumatici in una banca dati dei prodotti contribuirà a rendere più efficace la vigilanza del mercato.

• Proporzionalità

In conformità al principio di proporzionalità, le modifiche al quadro legislativo vigente proposte non vanno al di là di quanto è necessario per raggiungere gli obiettivi fissati e renderanno tale quadro più chiaro e più facile da adottare.

Le modifiche proposte consentiranno di indicare sull'etichetta le informazioni relative ai pneumatici da neve/ghiaccio, di rafforzare l'obbligo di mostrare l'etichetta nelle situazioni in cui i consumatori non vedono i pneumatici che intendono acquistare (perché stoccati altrove o venduti a distanza o via internet) e di inserire i pneumatici nella banca dati per la registrazione dei prodotti istituita a norma del regolamento (UE) 2017/1369 al fine di migliorare la vigilanza del mercato e le informazioni per i consumatori.

I fornitori avranno l'obbligo di inserire le informazioni nella nuova banca dati dei prodotti. Si tratta delle informazioni che attualmente devono fornire su richiesta delle autorità nazionali di vigilanza del mercato, cosicché ogni onere supplementare sia considerato minimo e proporzionato ai benefici che la banca dati dovrebbe apportare sul piano della garanzia dell'applicazione e della trasparenza.

Una valutazione d'impatto SWD(2018)189 accompagna la proposta; si rimanda alle parti relative alla proporzionalità.

- **Scelta dell'atto giuridico**

L'attuale regolamento sull'etichettatura dei pneumatici è un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, ed è opportuno sostituirlo con un atto dello stesso tipo, in quanto prevede obblighi direttamente applicabili per gli operatori economici.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La Commissione ha effettuato una valutazione ex post del regolamento sull'etichettatura dei pneumatici, che si trova nell'allegato 5 della relazione sulla valutazione d'impatto.

La valutazione ha concluso che è possibile migliorare ulteriormente l'efficacia e l'efficienza del regolamento sull'etichettatura dei pneumatici, in particolare:

- i) incrementando la consapevolezza e la fiducia dei consumatori nell'etichetta (che li renderebbe più propensi a utilizzare le informazioni in essa contenute al momento dell'acquisto dei pneumatici), e
- ii) potenziando la vigilanza del mercato per conseguire pienamente i tre obiettivi del regolamento sull'etichettatura dei pneumatici.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Nel novembre 2015 si è svolta una riunione cui hanno partecipato oltre 40 portatori di interessi.

Dal 10 ottobre 2017 all'8 gennaio 2018 si è svolta una consultazione pubblica sul sito internet della Commissione⁶. Sono pervenute 70 risposte e una sintesi dettagliata dei partecipanti e delle risposte si trova nell'allegato 2 della relazione sulla valutazione d'impatto.

- **Assunzione e uso di perizie**

Nell'ambito di un ampio studio specifico commissionato per preparare la revisione⁷, sono stati intervistati 6 000 consumatori in sei Stati membri.

- **Valutazione d'impatto**

La presente proposta è accompagnata da una valutazione d'impatto, pubblicata sul sito Europa della Commissione insieme al parere favorevole del comitato per il controllo normativo (Ares(2018) 1626237) adottato il 23 marzo 2018.

La valutazione di impatto ha individuato una serie di problemi con l'attuale regolamento, ma due emergono in particolare:

- la ridotta efficacia dell'etichetta dei pneumatici dovuta alla scarsa visibilità;

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

⁷

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

- la non conformità dovuta ad un controllo insufficiente dell'applicazione.

Le opzioni strategiche esaminate sono state:

1. misure non normative, comprese campagne di informazione, azioni comuni a favore dell'applicazione delle norme e revisione dei metodi di prova.
2. modifiche legislative mirate, per consentire:
 - l'etichettatura dei pneumatici forniti con i veicoli in qualsiasi momento;
 - l'etichettatura online;
 - l'inserimento nell'etichetta delle informazioni sulle prestazioni in caso di neve e ghiaccio;
 - l'ampliamento dell'ambito di applicazione dell'obbligo di etichettatura dei pneumatici di classe C3;
 - il rafforzamento degli obblighi relativi alla documentazione tecnica;
 - le modifiche degli allegati sui metodi di prova e l'estensione della procedura di omologazione dei pneumatici per includervi gli elementi indicati nell'etichetta;
 - la futura inclusione del chilometraggio e dell'abrasione quali parametri di prestazione;
 - il riadeguamento delle classi di etichettatura; e
 - l'inserimento dei pneumatici nella banca dati per la registrazione dei prodotti istituita a norma del regolamento (UE) 2017/1369.

Sono state prese in considerazione anche delle sotto-opzioni dalle quali erano escluse alcune delle modifiche legislative mirate summenzionate.

3. una combinazione delle opzioni 1 e 2.

L'opzione privilegiata è stata la 3. L'esame di questa opzione ha rilevato le seguenti incidenze previste (sezione 6 della relazione sulla valutazione d'impatto):

- aumento del fatturato per le imprese pari a 9 miliardi di EUR all'anno entro il 2030;
- 129 PJ di risparmio annuo di carburante entro il 2030;
- 10 Mt di risparmio annuo di emissioni di CO₂ entro il 2030;
- riduzione delle emissioni sonore dei pneumatici e conseguenti effetti positivi sulla salute; e
- maggiore sicurezza e riduzione degli incidenti.

La presente proposta attua la parte legislativa dell'opzione prescelta. La valutazione d'impatto illustra ulteriori azioni non legislative per attuare l'opzione.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Dato che rivede la normativa vigente, la presente proposta ha valutato come semplificare e migliorare detta normativa. Il testo è stato aggiornato per garantire la massima coerenza con altre normative aggiornate in materia, in particolare il nuovo regolamento quadro sull'etichettatura energetica.

Sono state individuate e inserite nella proposta tre principali possibilità per semplificare la normativa e ridurre l'onere amministrativo:

- banca dati per la registrazione dei prodotti;
- adeguamento ai metodi di prova del regolamento sulla sicurezza generale; e
- maggiore utilizzo degli atti delegati.

Il risparmio sui costi REFIT stimato di queste tre possibilità è il seguente:

<i>Risparmi sui costi REFIT - opzione/i privilegiata/e</i>		
<i>Descrizione</i>	<i>Importo</i>	<i>Osservazioni</i>
Banca dati per la registrazione dei prodotti	80 000 EUR l'anno	Risparmi sui costi ricorrenti per le autorità di vigilanza del mercato degli Stati membri, i fabbricanti e i dettaglianti. Possibili risparmi sui costi anche per i fabbricanti. Costi iniziali marginali per la Commissione legati all'inserimento dei pneumatici nella banca dati per i prodotti connessi all'energia.
Adeguamento al regolamento sulla sicurezza generale	420 000 EUR l'anno	Potrebbe richiedere ai fabbricanti prove più costose in laboratori autorizzati, ma in compenso non sarebbe necessario effettuare altre prove. Riduzione dei costi di vigilanza del mercato (risparmi ricorrenti).
Regolamento sull'etichettatura dei pneumatici/atti delegati.	110 000 EUR per atto delegato	Ridurrà i costi amministrativi nelle istituzioni dell'UE che si occupano del processo legislativo e negli Stati membri.

Per garantire condizioni eque di concorrenza nel mercato unico e informazioni coerenti per i consumatori, si dovrebbero applicare le stesse norme a tutti gli operatori economici. Tutti i dettaglianti dovrebbero pertanto essere soggetti alle stesse norme, dal momento che le etichette dei pneumatici sono utili ai consumatori solo se tutti i prodotti sono etichettati in tutti i punti vendita al dettaglio. In sé la proposta non esonera le PMI o le microimprese. Tuttavia a livello europeo non esistono PMI o microimprese che producono pneumatici; inoltre gli eventuali costi non dovrebbero essere insignificanti e sono principalmente connessi all'obbligo imposto ai fabbricanti e ai dettaglianti di esporre l'etichetta quando i pneumatici sono messi in vendita online.

La proposta rispecchia anche le opportunità offerte da internet in quanto include l'etichettatura dei pneumatici nella banca dati online per la registrazione dei prodotti istituita a norma del regolamento (UE) 2017/1369, che consentirà di semplificare, accelerare e migliorare lo scambio delle informazioni sui prodotti tra i fabbricanti, i dettaglianti, le autorità di vigilanza del mercato e i consumatori. Analogamente ad altri prodotti, i pneumatici utilizzano i codici QR che consentono ai consumatori l'accesso elettronico alle informazioni dettagliate. Tali codici faranno parte delle nuove etichette.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non dovrebbe avere conseguenze sui diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La presente proposta sostituisce un regolamento esistente sull'etichettatura dei pneumatici e pertanto l'incidenza amministrativa e i costi dovrebbero essere di modesta entità, dal momento che la maggior parte delle strutture e delle norme necessarie è già in essere.

Le spese saranno sostenute nell'ambito delle risorse già previste nella programmazione finanziaria ufficiale. Non saranno necessarie risorse supplementari a titolo del bilancio dell'UE. La presente iniziativa non intende inoltre pregiudicare la proposta della Commissione sul prossimo quadro finanziario pluriennale.

5. ALTRI ELEMENTI

• Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione

L'impatto del nuovo regolamento sarà monitorato e valutato in uno studio di valutazione che dovrà essere realizzato sei anni dopo l'entrata in vigore. La valutazione stabilirà se gli obiettivi dell'iniziativa saranno stati raggiunti.

Le relazioni degli Stati membri al gruppo di esperti sull'etichettatura dei pneumatici - cooperazione amministrativa in materia di vigilanza del mercato forniranno dati sulle attività di vigilanza del mercato e sui tassi di conformità. Ulteriori dati proverranno dall'attuale azione comune di vigilanza MSTyre15⁸ e da eventuali progetti di follow-up.

Anche la banca dati obbligatoria per la registrazione dei prodotti proposta costituirà una fonte di dati in base ai quali monitorare e valutare i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi del regolamento. Essa fornirà dati sulla distribuzione dei pneumatici tra le diverse classi di prestazione e sosterrà anche la vigilanza del mercato, elemento fondamentale per l'applicazione del regolamento. L'applicazione sarà favorita anche dall'obbligo imposto agli Stati membri di comunicare alla Commissione le sanzioni e i meccanismi esecutivi applicabili in caso di violazione del regolamento.

• Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta

La proposta mantiene gli obiettivi e i principi fondamentali del regolamento sull'etichettatura dei pneumatici in vigore, ma chiarisce, rafforza e amplia il suo ambito di applicazione:

- aggiornando l'etichetta del pneumatico e consentendone la revisione;
- migliorando la visibilità dell'etichetta per i consumatori mediante l'obbligo di esporla in tutte le situazioni di vendita dei pneumatici; stabilendo i requisiti relativi alla vendita via internet e a distanza nonché ad altre situazioni in cui i consumatori non vedono fisicamente i pneumatici;
- esigendo che le informazioni sulle prestazioni dei pneumatici in caso di neve e ghiaccio figurino sull'etichetta;
- consentendo la futura inclusione del chilometraggio e dell'abrasione, ove opportuno, come parametri dell'etichetta;
- consentendo la futura inclusione dei pneumatici ricostruiti, ove opportuno;
- imponendo l'inserimento dell'etichetta nei messaggi pubblicitari visivi e nel materiale tecnico-promozionale;
- estendendo l'obbligo di esposizione dell'etichetta ai pneumatici di classe C3;
- estendendo la procedura di omologazione per includervi la dichiarazione di etichettatura;

⁸ Per maggiori informazioni, consultare il sito <http://www.mstyr15.eu/index.php/en/>

- migliorando l'applicazione mediante la creazione di un obbligo di registrazione dei pneumatici nella banca dati dei prodotti istituita a norma del regolamento (UE) 2017/1369;
- adeguando la classificazione dei parametri dei pneumatici di cui all'allegato I;
- aggiornando l'etichetta di cui all'allegato II (in particolare per inserirvi un'icona «neve»);
- aggiungendo allegati sui requisiti in materia di informazione;
- sostituendo l'allegato relativo al metodo di prova per la misurazione dell'indice di aderenza sul bagnato (G) dei pneumatici di classe C1 con un riferimento ai pertinenti metodi di misurazione.

Aggiornamento dell'etichetta del pneumatico e possibilità di revisione:

L'etichetta prevede tre parametri: resistenza al rotolamento, aderenza sul bagnato e rumore esterno di rotolamento. Le categorie di questi parametri devono essere adeguate per tener conto del progresso tecnologico e del fatto che gli obblighi del regolamento implicano che le classi inferiori siano di fatto vuote, dato che tali pneumatici non possono più essere immessi sul mercato dell'Unione.

L'articolo 11 dell'attuale regolamento conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati al fine di modificare elementi non essenziali e integrare il regolamento nonché adeguare gli allegati alla luce del progresso tecnico. L'ambito di applicazione dell'articolo è ampliato al fine di includere le modifiche all'etichetta stessa, in modo che l'eventuale futura inclusione dei parametri relativi al ghiaccio, al chilometraggio e all'abrasione e il futuro riadeguamento delle classi di etichettatura possano essere effettuati mediante atti delegati.

Migliore visibilità dell'etichetta per i consumatori:

Tutti i pneumatici immessi sul mercato devono essere corredati di un'etichetta, autoadesiva o sotto forma di documento separato. Tale obbligo si applicherà ai pneumatici di classe C3 per i quali al momento non è necessaria un'etichetta completa, ma è sufficiente un riferimento ai parametri di prestazione nel materiale promozionale. L'etichetta completa dovrà essere esposta quando i pneumatici sono venduti via internet e mediante vendita a distanza con supporto cartaceo. Sarà inoltre esposta quando i pneumatici sono venduti con un veicolo nuovo e quando si trovano su veicoli in leasing o parte di una flotta.

Obbligo di far figurare sull'etichetta le informazioni sulle prestazioni dei pneumatici in caso di neve e ghiaccio:

tale disposizione consentirà ai consumatori di avere un quadro più completo delle prestazioni dei pneumatici in condizioni invernali, in particolare per quanto riguarda l'aderenza sul bagnato. Esistono già una prova e un logo adeguati per le prestazioni sulla neve che saranno inseriti nell'etichetta. Una prova per le prestazioni su ghiaccio è in fase di sviluppo e si propone di ricorrere agli atti delegati includere questo parametro in futuro, una volta finalizzata la norma relativa alla prova.

Autorizzazione alla futura inclusione del chilometraggio e dell'abrasione, ove opportuno, come parametri dell'etichetta:

Il chilometraggio dei pneumatici si riferisce alla loro durabilità e all'aspettativa di vita. L'abrasione del pneumatico è un'importante fonte di microplastiche rilasciate nell'ambiente. Non sono ancora state sviluppate prove che consentano di misurare in modo affidabile il

chilometraggio o il tasso di abrasione dei pneumatici. Si propone pertanto di valutare il ricorso ai poteri delegati per inserire questi parametri in futuro, una volta finalizzata una norma adeguata relativa alla prova.

La ricostruzione di pneumatici è un processo usato per estendere la durata dei pneumatici usati. È particolarmente significativo per i pneumatici di classe C3, che costituiscono circa il 30 % della quota di mercato dei pneumatici ricostruiti in Europa, pari a circa 5 milioni di pneumatici. Includere i pneumatici ricostruiti avrebbe un significativo potenziale di risparmio energetico e contribuirebbe al conseguimento degli obiettivi dell'economia circolare, quali la riduzione dei rifiuti. Tuttavia, dato che non esiste un metodo di prova consono, si propone pertanto di valutare il ricorso ai poteri delegati per inserire i pneumatici ricostruiti in futuro, una volta finalizzata una norma di prova adeguata.

Obbligo di inserire l'etichetta nei messaggi pubblicitari visivi e nel materiale tecnico-promozionale:

In linea con gli obblighi imposti ai fornitori di prodotti connessi all'energia a norma del regolamento (UE) 2017/1369, i fornitori di pneumatici dovranno comunicare le informazioni relative alle prestazioni dei pneumatici nel materiale pubblicitario e tecnico-promozionale. Tuttavia, l'etichetta dovrà essere completa, non limitandosi a indicare solo la classe di efficienza energetica e la gamma di classi disponibili (come per l'etichettatura energetica).

Estensione dell'obbligo di esposizione dell'etichetta ai pneumatici di classe C3:

A norma dell'attuale regolamento, per i pneumatici di classe C3 non è obbligatoria un'etichetta completa, ma solo un riferimento ai parametri di prestazione nel materiale promozionale. I pneumatici di classe C3 dovranno ora presentare la stessa etichetta dei pneumatici di classe C1 e C2.

Estensione della procedura di omologazione per includervi gli elementi dichiarati nell'etichetta:

I fabbricanti di pneumatici saranno obbligati a sottoporre gli elementi dichiarati nell'etichetta alla procedura di omologazione, fornendo così un'ulteriore garanzia della correttezza dell'etichetta.

Miglioramento dell'applicazione mediante la creazione di un obbligo di registrazione dei pneumatici nella banca dati dei prodotti istituita a norma del regolamento (UE) 2017/1369:

La banca dati per i prodotti prevista dai regolamenti sull'etichettatura energetica sarà operativa dal 1° gennaio 2019. A partire da tale data i fornitori di pneumatici saranno obbligati a inserire nella banca dati le informazioni di cui all'allegato 1 del regolamento (UE) 2017/1369 (identificazione del fornitore, modello di pneumatico, etichetta, categorie di parametro e scheda informativa del prodotto).

Modifiche degli allegati:

La classificazione dei parametri di cui all'allegato I è stata adeguata mediante la ridefinizione dei confini tra le attuali categorie da A a G per renderla più precisa e per tener conto del fatto che la categoria inferiore (G) è attualmente vuota, dati gli obblighi previsti dal regolamento sulla sicurezza generale.

Nell'allegato II l'etichetta è stata modificata per eliminare la categoria inferiore di resistenza al rotolamento, per aggiungere un'icona per la neve e un codice QR. L'aspetto dell'etichetta è stato inoltre adeguato in una certa misura alle etichette previste dal regolamento quadro sull'etichettatura energetica.

Per migliorare e uniformare le informazioni a disposizione degli utenti finali nonché per adeguarsi agli obblighi previsti dal regolamento quadro sull'etichettatura energetica, un nuovo allegato III elenca le informazioni minime richieste nella documentazione tecnica. Un nuovo allegato IV elenca le informazioni richieste nella scheda informativa del prodotto che deve accompagnare i pneumatici immessi sul mercato e un nuovo allegato V indica le informazioni che devono essere fornite nel materiale tecnico-promozionale.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali e che abroga il regolamento (CE) n. 1222/2009

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114 e l'articolo 194, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽⁹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni¹⁰,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) L'Unione si impegna a costruire un'Unione dell'energia dotata di una politica lungimirante in materia di clima. Il consumo di carburante è un elemento cruciale del quadro unionale per le politiche dell'energia e del clima all'orizzonte 2030, fondamentale per moderare la domanda di energia.
- (2) La Commissione ha riesaminato¹¹ l'efficacia del regolamento (CE) n. 1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio¹² e ha messo in evidenza la necessità di aggiornarne le disposizioni per migliorarne l'efficacia.
- (3) È opportuno sostituire il regolamento (CE) n. 1222/2009 con un nuovo regolamento che integri le modifiche effettuate nel 2011 nonché modifichi e rafforzi alcune disposizioni per chiarirne e aggiornarne il contenuto, tenendo conto del progresso tecnologico conseguito negli ultimi anni in materia di pneumatici.
- (4) Il settore dei trasporti è responsabile di un terzo del consumo energetico dell'Unione. Al trasporto su strada si può imputare il 22 % circa delle emissioni totali di gas a effetto serra prodotte nell'Unione nel 2015. I pneumatici, soprattutto a causa della resistenza al rotolamento, rappresentano tra il 5 e il 10 % del consumo di carburante dei veicoli. Una riduzione della resistenza al rotolamento dei pneumatici potrebbe

⁹ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹⁰ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹¹ COM(2017) 658 final

¹² Regolamento (CE) n. 1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali (GU L 342 del 22.12.2009, pag. 46).

pertanto contribuire in maniera significativa al contenimento del consumo di carburante del trasporto stradale e quindi alla riduzione delle emissioni.

- (5) I pneumatici sono caratterizzati da una serie di parametri tra loro correlati. Migliorare un parametro, quale la resistenza al rotolamento, può avere ripercussioni negative su altri, ad esempio l'aderenza sul bagnato, mentre perfezionare quest'ultimo parametro può nuocere al rumore esterno di rotolamento. È opportuno incoraggiare i fabbricanti di pneumatici a ottimizzare tutti i parametri al di là degli standard già raggiunti.
- (6) I pneumatici che riducono il consumo di carburante possono essere convenienti dal punto di vista dei costi, in quanto il risparmio di carburante più che compensa il prezzo d'acquisto più elevato dovuto a costi di produzione maggiori.
- (7) Il Regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio¹³ stabilisce i requisiti minimi per la resistenza al rotolamento dei pneumatici. Grazie agli sviluppi tecnologici è possibile ridurre le perdite di energia dovute alla resistenza del pneumatico al rotolamento significativamente al di là delle prescrizioni minime. Per ridurre l'impatto ambientale dei trasporti su strada è pertanto opportuno aggiornare le disposizioni sull'etichettatura dei pneumatici per incoraggiare gli utenti finali ad acquistare pneumatici che riducono maggiormente il consumo di carburante, fornendo informazioni armonizzate e aggiornate su detto parametro.
- (8) Il rumore del traffico stradale è un disturbo non irrilevante e ha effetti nocivi sulla salute. Il regolamento (CE) n. 661/2009 fissa prescrizioni minime sul rumore esterno di rotolamento dei pneumatici. Grazie agli sviluppi tecnologici è possibile ridurre il rumore esterno di rotolamento significativamente al di là delle prescrizioni minime. Per ridurre il rumore del traffico stradale è pertanto opportuno aggiornare le disposizioni sull'etichettatura dei pneumatici per incoraggiare gli utenti finali ad acquistare pneumatici che riducono il rumore esterno di rotolamento, fornendo informazioni armonizzate su detto parametro.
- (9) Fornendo informazioni armonizzate sul rumore esterno di rotolamento dei pneumatici si favorirebbe anche l'attuazione di misure volte a limitare il rumore prodotto dal traffico stradale e si contribuirebbe a far conoscere meglio il ruolo dei pneumatici nel rumore del traffico, nell'ambito della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴.
- (10) Il regolamento (CE) n. 661/2009 fissa prescrizioni minime per l'aderenza sul bagnato dei pneumatici. Grazie agli sviluppi tecnologici è possibile migliorare in modo significativo l'aderenza sul bagnato al di là di tali prescrizioni, riducendo in tal modo lo spazio di frenata sul bagnato. Per migliorare la sicurezza stradale è pertanto opportuno aggiornare le disposizioni sull'etichettatura dei pneumatici per incoraggiare gli utenti finali ad acquistare pneumatici che abbiano un'elevata aderenza sul bagnato, fornendo informazioni armonizzate su questo parametro.
- (11) Al fine di garantire l'adeguamento al quadro internazionale, il regolamento (CE) n. 661/2009 fa riferimento al regolamento 117 dell'UNECE¹⁵, che include i pertinenti

¹³ Regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1).

¹⁴ Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12).

¹⁵ GU L 307 del 23.11.2011, pag. 3.

metodi di misurazione della resistenza al rotolamento, del rumore e delle prestazioni di aderenza sul bagnato e sulla neve dei pneumatici.

- (12) Al fine di fornire agli utenti finali le informazioni sulle prestazioni dei pneumatici progettati appositamente per la neve e il ghiaccio, è opportuno prescrivere l'inserimento nell'etichetta di informazioni obbligatorie sui pneumatici da neve e ghiaccio.
- (13) L'abrasione dei pneumatici durante l'uso costituisce una fonte significativa di microplastiche, dannose per l'ambiente, e la comunicazione della Commissione «Strategia europea sulla plastica in un'economia circolare»¹⁶ indica pertanto la necessità di far fronte al rilascio accidentale di microplastiche dai pneumatici, tra l'altro attraverso misure informative quali l'etichettatura e requisiti minimi per i pneumatici. Tuttavia al momento non è disponibile un metodo di prova adeguato per misurare l'abrasione dei pneumatici. La Commissione dovrebbe pertanto promuovere lo sviluppo di un simile metodo, tenendo pienamente conto di tutte le norme o i regolamenti più avanzati sviluppati o proposti a livello internazionale, al fine di definire quanto prima un metodo di prova.
- (14) I pneumatici ricostruiti rappresentano una componente notevole del mercato dei pneumatici per veicoli pesanti. La ricostruzione dei pneumatici ne estende il ciclo di vita e contribuisce al conseguimento degli obiettivi dell'economia circolare, quali la riduzione dei rifiuti. Applicare gli obblighi di etichettatura a questi pneumatici comporterebbe notevoli risparmi energetici. Tuttavia, dato che al momento non esiste un metodo di prova adeguato per misurare le prestazioni dei pneumatici ricostruiti, il presente regolamento dovrebbe prevederne il futuro inserimento.
- (15) L'etichetta energetica a norma del regolamento (UE) 2017/1369 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷, che classifica il consumo energetico dei prodotti su una scala da «A» a «G», è riconosciuta da oltre l'85 % dei consumatori dell'Unione e si è dimostrata efficace nel promuovere una maggiore efficienza dei prodotti. L'etichettatura dei pneumatici dovrebbe continuare, per quanto possibile, a utilizzare la stessa grafica, pur riconoscendo le specificità dei parametri dei pneumatici.
- (16) La presentazione di informazioni comparabili sui parametri dei pneumatici sotto forma di etichetta standard può influenzare gli utenti finali nei loro acquisti, facendoli propendere per pneumatici più sicuri, più silenziosi e che riducono il consumo di carburante. I fabbricanti di pneumatici, a loro volta, dovrebbero verosimilmente essere incoraggiati a ottimizzare questi parametri, gettando così le basi per un consumo e una produzione più sostenibili.
- (17) L'esigenza di disporre di maggiori informazioni sul consumo di carburante e su altri parametri dei pneumatici è sentita da tutti gli utenti finali, compresi gli acquirenti di pneumatici di scorta, gli acquirenti di pneumatici montati nei veicoli nuovi, i gestori di parchi veicoli e le imprese di trasporto, che non possono facilmente mettere a confronto i parametri delle diverse marche di pneumatici in mancanza di un sistema di etichettatura e di prove armonizzate. È pertanto opportuno richiedere l'etichettatura sistematica dei pneumatici forniti con i veicoli.

¹⁶ COM(2018) 28 final

¹⁷ Regolamento (UE) 2017/1369 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2017, che istituisce un quadro per l'etichettatura energetica e che abroga la direttiva 2010/30/UE (GU L 198 del 28.7.2017, pag. 1).

- (18) Attualmente le etichette sono esplicitamente obbligatorie per i pneumatici per autovetture (pneumatici di classe C1) e per furgoni (pneumatici di classe C2), ma non per i veicoli pesanti (pneumatici di classe C3). I pneumatici di classe C3 consumano più carburante e coprono un maggior numero di chilometri all'anno rispetto ai pneumatici di classe C1 e C2 e pertanto il potenziale di riduzione del consumo di carburante e delle emissioni provenienti dagli autoveicoli pesanti è significativo.
- (19) Includere appieno i pneumatici di classe C3 nell'ambito di applicazione del presente regolamento è in linea anche con la proposta della Commissione di un regolamento concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei nuovi veicoli pesanti¹⁸ e con la proposta della Commissione sulle norme in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti¹⁹.
- (20) Molti utenti finali decidono di acquistare pneumatici senza vederli materialmente e senza quindi vedere l'etichetta di cui sono corredati. In tutti questi casi è necessario che l'utente finale veda l'etichetta prima di concludere l'acquisto. La presenza di un'etichetta sui pneumatici nei punti vendita, nonché nel materiale tecnico-promozionale, dovrebbe far sì che i distributori e i potenziali utenti finali ricevano, al momento e sul luogo dell'acquisto, informazioni armonizzate sui pertinenti parametri dei pneumatici.
- (21) Alcuni utenti finali scelgono i pneumatici prima di recarsi nel punto di vendita oppure li comprano per corrispondenza o via internet. Affinché anch'essi possano scegliere il prodotto con consapevolezza in base a informazioni armonizzate su consumo di carburante, aderenza sul bagnato, rumore esterno di rotolamento e altri parametri, è opportuno che le etichette compaiano in tutto il materiale tecnico-promozionale, anche in quello reperibile via internet.
- (22) I potenziali utenti finali dovrebbero disporre di informazioni che illustrino ogni elemento dell'etichetta e la sua importanza. Queste informazioni dovrebbero essere riportate nel materiale tecnico promozionale, ad esempio nei siti web dei fornitori.
- (23) Consumo di carburante, aderenza sul bagnato, rumore esterno e altri parametri relativi ai pneumatici dovrebbero essere misurati in base a metodi affidabili, accurati e riproducibili che tengano conto dei metodi di misurazione e di calcolo più avanzati e generalmente riconosciuti. Per quanto possibile, tali metodi dovrebbero riflettere il comportamento del consumatore medio ed essere solidi, al fine di scoraggiare qualsiasi elusione intenzionale o meno. Le etichette dei pneumatici dovrebbero rispecchiare le prestazioni comparative dei pneumatici in condizioni d'uso reali, tenendo conto dei limiti dovuti alla necessità di effettuare prove di laboratorio affidabili, accurate e riproducibili, affinché gli utenti finali possano mettere a confronto pneumatici diversi e i fabbricanti possano ridurre la spesa per le prove.
- (24) Il rispetto delle disposizioni relative all'etichettatura dei pneumatici da parte di fornitori e distributori garantisce condizioni eque nell'Unione. Spetta pertanto agli Stati membri verificare che ciò avvenga mediante la vigilanza del mercato e regolari controlli ex post, in linea con il regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁰.

¹⁸ COM(2017)279

¹⁹ Riferimento da inserire in seguito all'adozione della proposta

²⁰ Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

- (25) Per agevolare il controllo della conformità, fornire un utile strumento agli utenti finali e offrire ai rivenditori modalità alternative di ricevere le schede informative del prodotto, è opportuno inserire i pneumatici nella banca dati dei prodotti istituita a norma del regolamento (UE) 2017/1369. È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2017/1369.
- (26) Fatti salvi gli obblighi degli Stati membri in materia di vigilanza del mercato e gli obblighi dei fornitori di verificare la conformità del prodotto, i fornitori dovrebbero rendere disponibili per via elettronica nella banca dati dei prodotti le informazioni richieste sulla conformità del prodotto.
- (27) Al fine di consentire agli utenti finali di potersi fidare dell'etichetta dei pneumatici, è necessario evitare il ricorso a etichette che imitino le etichette previste. Per lo stesso motivo, non dovrebbero essere consentiti ulteriori etichette, marchi, simboli o diciture che possano indurre in errore o confondere gli utenti finali per quanto riguarda i parametri indicati nell'etichetta dei pneumatici.
- (28) Le sanzioni applicabili per la violazione del presente regolamento e degli atti delegati adottati a norma dello stesso dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.
- (29) Per promuovere l'efficienza energetica, la mitigazione dei cambiamenti climatici e la tutela dell'ambiente, gli Stati membri dovrebbero essere in grado di creare incentivi all'uso dei prodotti efficienti sotto il profilo energetico. Gli Stati membri sono liberi di decidere la natura di tali incentivi. Tali incentivi dovrebbero rispettare le norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato e non dovrebbero costituire ostacoli non giustificati al mercato. Il presente regolamento si applica fatto salvo l'esito di qualsiasi procedura futura che possa essere intrapresa in materia di aiuti di Stato ai sensi degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) nei confronti di tali incentivi.
- (30) Al fine di modificare il contenuto e il formato dell'etichetta, di introdurre prescrizioni relative ai pneumatici ricostruiti, al chilometraggio e all'abrasione, e di adeguare gli allegati al progresso tecnico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016²¹. In particolare, al fine di garantire una partecipazione paritaria alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (31) Non è necessario rietichettare i pneumatici già immessi sul mercato prima della data di applicazione dei requisiti contenuti nel presente regolamento.
- (32) Al fine di rafforzare la fiducia nell'etichetta e di garantirne l'accuratezza, la dichiarazione che i fornitori riportano sull'etichetta in merito ai valori di resistenza al rotolamento, aderenza sul bagnato e rumore dovrebbe essere soggetta alla procedura di omologazione prevista dal regolamento (CE) n. 661/2009.
- (33) La Commissione dovrebbe procedere alla valutazione del presente regolamento. A norma del punto 22 dell'accordo interistituzionale tra il Parlamento europeo, il

²¹ GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.

Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea «Legiferare meglio», del 13 aprile 2016, tale valutazione dovrebbe essere basata sui cinque criteri di efficienza, efficacia, pertinenza, coerenza e valore aggiunto UE e dovrebbe fornire la base per le valutazioni d'impatto di possibili ulteriori misure.

- (34) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire migliorare la sicurezza e l'efficienza ambientale ed economica del trasporto su strada fornendo informazioni che consentano agli utenti finali di scegliere pneumatici più sicuri, meno rumorosi e che consumano meno carburante, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri dato che necessitano di informazioni armonizzate per gli utenti finali, ma possono invece, grazie a un quadro normativo armonizzato e a condizioni di parità tra i fabbricanti, essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il regolamento rimane lo strumento giuridico adatto in quanto impone norme chiare e precise che precludono differenze nel recepimento a livello di Stati membri e assicura quindi un livello di armonizzazione maggiore in tutta l'Unione. Un quadro normativo armonizzato a livello di Unione anziché di Stato membro riduce i costi per i fornitori, garantisce parità di condizioni e assicura la libera circolazione delle merci nel mercato interno. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (35) Occorre pertanto abrogare il regolamento (CE) n. 1222/2009,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Finalità e ambito d'applicazione

1. Il presente regolamento si prefigge di aumentare la sicurezza, la protezione della salute e l'efficienza ambientale ed economica dei trasporti su strada promuovendo l'uso di pneumatici sicuri, più silenziosi e che riducono il consumo di carburante.
2. Il presente regolamento istituisce un quadro relativo alle informazioni armonizzate sui parametri dei pneumatici da fornire mediante l'etichettatura, per consentire agli utenti finali di fare una scelta consapevole al momento dell'acquisto dei pneumatici.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai pneumatici di classe C1, C2 e C3.
2. Il presente regolamento si applica anche ai pneumatici ricostruiti dopo l'inserimento negli allegati, mediante un atto delegato adottato a norma dell'articolo 12, di un adeguato metodo di prova per misurare le prestazioni di tali pneumatici.
3. Il presente regolamento non si applica:
 - (a) ai pneumatici da fuori strada professionali;
 - (b) ai pneumatici progettati per essere montati soltanto su veicoli immatricolati per la prima volta anteriormente al 1° ottobre 1990;
 - (c) ai pneumatici di scorta a uso temporaneo di tipo T;
 - (d) ai pneumatici di categorie di velocità inferiori a 80 km/h;

- (e) ai pneumatici il cui diametro nominale del cerchio non superi 254 mm oppure sia pari o superiore a 635 mm;
- (f) ai pneumatici muniti di dispositivi supplementari volti a migliorare le caratteristiche di trazione, quali i pneumatici chiodati;
- (g) ai pneumatici progettati per essere montati soltanto su veicoli destinati esclusivamente alle corse automobilistiche.

Articolo 3 **Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- (1) «pneumatici di classe C1, C2 e C3», le classi di pneumatici di cui all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 661/2009;
- (2) «pneumatici ricostruiti», pneumatici usati ricondizionati mediante la sostituzione del battistrada usurato con materiale nuovo;
- (3) «pneumatico di scorta a uso temporaneo di tipo T», un pneumatico di scorta destinato a un uso temporaneo a una pressione più elevata di quella ammessa per pneumatici standard e rinforzati;
- (4) «etichetta», la presentazione grafica, in forma cartacea o elettronica, anche in forma autoadesiva, che comprende i simboli necessari a informare gli utenti finali in merito alle prestazioni di un pneumatico o di un lotto di pneumatici, in relazione ai parametri di cui all'allegato I;
- (5) «punto di vendita», un luogo in cui i pneumatici sono esposti o immagazzinati e offerti in vendita agli utenti finali, comprese le sale d'esposizione di autovetture per quanto concerne i pneumatici offerti in vendita agli utenti finali e non montati sui veicoli;
- (6) «materiale tecnico-promozionale», la documentazione, in forma cartacea o elettronica, prodotta dal fornitore per integrare il materiale pubblicitario con almeno le informazioni tecniche conformemente all'allegato V;
- (7) «scheda informativa del prodotto», il documento standardizzato contenente le informazioni di cui all'allegato IV, in forma cartacea o elettronica;
- (8) «documentazione tecnica», la documentazione sufficiente a permettere alle autorità di vigilanza del mercato di accertare la precisione dell'etichetta e della scheda informativa del prodotto, comprese le informazioni di cui all'allegato III;
- (9) «banca dati dei prodotti», la banca dati istituita a norma del regolamento (UE) n. 1369/2017 e composta da una parte pubblica orientata al consumatore, in cui le informazioni concernenti i parametri dei singoli prodotti sono accessibili per via elettronica, da un portale online a fini di accessibilità e da una parte relativa alla conformità, con requisiti di accessibilità e sicurezza chiaramente definiti;
- (10) «vendita a distanza», l'offerta a fini di vendita, noleggio o locazione-vendita per corrispondenza, su catalogo, via Internet, tramite televendita o in qualsiasi altra forma implicante che il potenziale utente finale non possa prendere visione del prodotto offerto;

- (11) «fabbricante», la persona fisica o giuridica che fabbrica un prodotto oppure lo fa progettare o fabbricare e lo immette sul mercato apponendovi il proprio nome o marchio;
- (12) «importatore», la persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che immette sul mercato dell'Unione un prodotto proveniente da un paese terzo;
- (13) «mandatario», la persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che ha ricevuto da un fabbricante un mandato scritto che la autorizza a svolgere per suo conto determinati compiti;
- (14) «fornitore», il fabbricante stabilito nell'Unione, il mandatario di un fabbricante che non è stabilito nell'Unione, oppure l'importatore che immette il prodotto sul mercato dell'Unione;
- (15) «distributore», una persona fisica o giuridica nella catena di fornitura, che non sia il fornitore, che immette il prodotto sul mercato;
- (16) «messa a disposizione sul mercato», la fornitura di un prodotto per la distribuzione o l'uso nel mercato dell'Unione nel corso di un'attività commerciale, a titolo oneroso o gratuito;
- (17) «immissione sul mercato», la prima messa a disposizione di un prodotto sul mercato dell'Unione;
- (18) «utente finale», un consumatore, un gestore di parco veicoli o un'impresa di trasporti stradali che acquista o si suppone che acquisti un pneumatico;
- (19) «parametro», un parametro del pneumatico ai sensi dell'allegato I, quale la resistenza al rotolamento, l'aderenza sul bagnato, il rumore esterno di rotolamento, le prestazioni su neve e ghiaccio, il chilometraggio o l'abrasione, che ha un impatto significativo sull'ambiente, sulla sicurezza stradale o sulla salute durante l'uso;
- (20) «tipo di pneumatico», una versione del pneumatico nella quale tutte le unità presentano le medesime caratteristiche tecniche pertinenti per l'etichetta e per la scheda informativa nonché il medesimo identificativo del modello.

Articolo 4

Responsabilità dei fornitori di pneumatici

1. I fornitori garantiscono che i pneumatici di classe C1, C2 e C3 che vengono immessi sul mercato siano corredati:
 - (a) per ciascun singolo pneumatico, di un'etichetta conforme alle disposizioni di cui all'allegato II in forma di autoadesivo, che riporta le informazioni e la categoria di ciascuno dei parametri di cui all'allegato I, e una scheda informativa del prodotto di cui all'allegato IV;
 - (b) per ciascun lotto di uno o più pneumatici identici, di un'etichetta conforme alle disposizioni di cui all'allegato II in formato cartaceo, che riporta le informazioni e la categoria di ciascuno dei parametri di cui all'allegato I, e una scheda informativa del prodotto come indicato nell'allegato IV.
2. Per quanto riguarda i pneumatici venduti su Internet, i fornitori garantiscono che l'etichetta sia esposta in prossimità del prezzo e che la scheda informativa del prodotto sia accessibile.

3. I fornitori garantiscono che i messaggi pubblicitari visivi per un tipo specifico di pneumatico, anche su internet, riportino l'etichetta.
4. I fornitori garantiscono che qualsiasi materiale tecnico-promozionale relativo a uno specifico tipo di pneumatico, anche su internet, soddisfa i requisiti di cui all'allegato V.
5. I fornitori garantiscono che i valori, le relative classi e le ulteriori informazioni sulle prestazioni dichiarati sull'etichetta per i parametri fondamentali di cui all'allegato I sono stati sottoposti alla procedura di omologazione a norma del regolamento (CE) n. 661/2009.
6. I fornitori garantiscono la precisione delle etichette e delle schede informative del prodotto da essi fornite.
7. Su richiesta delle autorità degli Stati membri, i fornitori presentano la documentazione tecnica a norma dell'allegato III.
8. I fornitori collaborano con le autorità di vigilanza del mercato e intervengono immediatamente, di propria iniziativa o su richiesta delle autorità di vigilanza del mercato, per rettificare i casi di inosservanza degli obblighi del presente regolamento che rientrano nelle loro responsabilità;
9. I fornitori non forniscono né espongono altre etichette, marchi, simboli o iscrizioni che non siano conformi ai requisiti del presente regolamento, qualora ciò possa indurre in errore o confondere gli utenti finali per quanto riguarda i parametri essenziali.
10. I fornitori non forniscono né espongono etichette che imitano l'etichetta prevista a norma del presente regolamento.

Articolo 5

Responsabilità dei fornitori di pneumatici in relazione alla banca dati dei prodotti

1. A decorrere dal 1° gennaio 2020, prima dell'immissione di un pneumatico sul mercato, i fornitori inseriscono nella banca dati dei prodotti le informazioni di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2017/1369.
2. Qualora i pneumatici siano immessi sul mercato nel periodo tra il *[si prega di inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento]* al 31 dicembre 2019, il fornitore inserisce, entro il 30 giugno 2020, nella banca dati dei prodotti le informazioni di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2017/1369 relative a tali pneumatici.
3. Fino all'inserimento delle informazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 nella banca dati dei prodotti, il fornitore mette a disposizione una versione elettronica della documentazione tecnica a fini di ispezione entro dieci giorni dal ricevimento della richiesta da parte delle autorità di vigilanza del mercato.
4. Un pneumatico al quale siano apportate modifiche rilevanti ai fini dell'etichetta o della scheda informativa del prodotto è considerato un nuovo tipo di pneumatico. Il fornitore indica nella banca dati quando non immette più sul mercato le unità di un tipo di pneumatico.
5. Dopo che l'ultima unità di un tipo di pneumatico è stata immessa sul mercato, il fornitore conserva le informazioni che riguardano tale tipo di pneumatico nella parte relativa alla conformità della banca dati dei prodotti per un periodo di 5 anni.

Articolo 6

Responsabilità dei distributori di pneumatici

1. I distributori garantiscono che:
 - (a) nel punto di vendita i pneumatici espongano l'etichetta in conformità all'allegato II sotto forma di autoadesivo messo a disposizione dai fornitori in conformità all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), in una posizione chiaramente visibile;
 - (b) prima della vendita di un pneumatico che appartiene a un lotto di uno o più pneumatici identici, l'etichetta di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), sia mostrata all'utente finale e chiaramente esposta nel punto di vendita in prossimità immediata del pneumatico.
2. I distributori garantiscono che i messaggi pubblicitari visivi per un tipo specifico di pneumatico, anche su internet, riportano l'etichetta.
3. I distributori garantiscono che qualsiasi materiale tecnico-promozionale relativo a uno specifico tipo di pneumatico, anche su internet, soddisfa i requisiti di cui all'allegato V.
4. Qualora i pneumatici messi in vendita non siano visibili agli utenti finali, i distributori garantiscono di fornire agli utenti finali una copia dell'etichetta prima della vendita.
5. I distributori garantiscono che l'etichetta sia visibile nelle vendite a distanza su supporto cartaceo e che l'utente finale possa accedere alla scheda informativa del prodotto mediante un sito internet gratuito o possa richiedere una copia cartacea della scheda.
6. I distributori che ricorrono a televendite a distanza comunicano appositamente agli utenti finali le categorie dei parametri essenziali sull'etichetta e le informano della possibilità di consultare integralmente l'etichetta e la scheda informativa del prodotto su un sito internet gratuito o richiedendo una copia stampata.
7. Per quanto riguarda i pneumatici venduti direttamente su internet, i distributori garantiscono che l'etichetta sia esposta in prossimità del prezzo e che la scheda informativa del prodotto sia accessibile.

Articolo 7

Responsabilità dei fornitori e dei distributori di veicoli

Qualora gli utenti finali intendano acquistare un veicolo nuovo, prima della vendita i fornitori e i distributori di veicoli forniscono loro le etichette dei pneumatici venduti con il veicolo, nonché il pertinente materiale tecnico-promozionale.

Articolo 8

Metodi di prova e di misurazione

Le informazioni da fornire a norma degli articoli 4, 6 e 7 sui parametri indicati sull'etichetta sono ottenute applicando i metodi di prova e di misurazione di cui all'allegato I e la procedura di allineamento in laboratorio di cui all'allegato VI.

Articolo 9
Procedura di verifica

Gli Stati membri valutano la conformità delle categorie dichiarate per ciascuno dei parametri fondamentali di cui all'allegato I, secondo la procedura di cui all'allegato VII.

Articolo 10
Obblighi degli Stati membri

1. Gli Stati membri non ostacolano l'immissione sul mercato o la messa in servizio, all'interno del proprio territorio, dei pneumatici conformi al presente regolamento.
2. Gli Stati membri non offrono incentivi a favore di pneumatici di categoria inferiore alla categoria B in relazione sia al consumo di carburante sia all'aderenza sul bagnato ai sensi dell'allegato I, parti A e B rispettivamente. Misure fiscali e di bilancio non costituiscono incentivi ai fini del presente regolamento.
3. Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni e ai meccanismi esecutivi applicabili in caso di violazione del presente regolamento e degli atti delegati adottati a norma dello stesso, e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'attuazione. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive.
4. Entro il 1° giugno 2020 gli Stati membri notificano alla Commissione le norme di cui al paragrafo 3 che non sono state precedentemente notificate alla Commissione e le comunicano tempestivamente le successive modifiche ad esse pertinenti.

Articolo 11
Vigilanza del mercato dell'Unione e controllo dei prodotti che entrano nel mercato dell'Unione

1. [Gli articoli da 16 a 29 del regolamento (CE) n. 765/2008/Regolamento in materia di conformità e applicazione di cui alla proposta COM(2017)795] si applicano ai prodotti disciplinati dal presente regolamento e dai relativi atti delegati adottati a norma dello stesso.
2. La Commissione incoraggia e sostiene la collaborazione e lo scambio di informazioni sulla vigilanza del mercato in merito all'etichettatura dei prodotti tra le autorità nazionali degli Stati membri responsabili della vigilanza del mercato o del controllo dei prodotti che entrano nel mercato dell'Unione e tra queste ultime e la Commissione, in particolare mediante un più stretto coinvolgimento del gruppo di esperti "Cooperazione amministrativa per la vigilanza del mercato" sull'etichettatura dei pneumatici.
3. I programmi generali degli Stati membri per la vigilanza del mercato istituiti ai sensi [dell'articolo 13 del regolamento (CE) n. 765/2008/Regolamento in materia di conformità e applicazione di cui alla proposta COM(2017)795] prevedono azioni volte a garantire l'effettiva applicazione del presente regolamento.

Articolo 12
Atti delegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 13 per:

- (a) introdurre modifiche al contenuto e al formato dell'etichetta;

- (b) introdurre parametri o requisiti in materia di informazioni negli allegati, in particolare per il chilometraggio e l'abrasione, a condizione che siano disponibili metodi di prova adeguati;
- (c) adeguare al progresso tecnico i valori, i metodi di calcolo e i requisiti degli allegati.

Ove opportuno, durante la preparazione di atti delegati, la Commissione sottopone a titolo di prova la grafica e il contenuto delle etichette di specifici gruppi di prodotti a gruppi rappresentativi di clienti dell'Unione, per accertare che le etichette siano comprese correttamente.

Articolo 13

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal *[si prega di inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento]*. La Commissione prepara una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 12 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 12 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 14

Valutazione e relazioni

Entro il 1° giugno 2026 la Commissione procede a una valutazione del presente regolamento e presenta una relazione al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo.

La relazione valuta con quanta efficacia il presente regolamento e gli atti delegati adottati a norma dello stesso hanno consentito agli utenti finali di scegliere i pneumatici con le

prestazioni più elevate, tenendo conto delle ripercussioni sulle imprese, sul consumo di carburante, sulla sicurezza, sulle emissioni di gas a effetto serra e sulle attività di vigilanza del mercato. Essa valuta anche costi e benefici della verifica indipendente e obbligatoria da parte di terzi delle informazioni contenute nell'etichetta, tenendo conto altresì dell'esperienza con il quadro più ampio fornito dal regolamento (CE) n. 661/2009.

Articolo 15

Modifica del regolamento (UE) 2017/1369

All'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2017/1369, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

“a) assistere le autorità di vigilanza del mercato nello svolgimento dei loro compiti a norma del presente regolamento e dei pertinenti atti delegati, inclusa la loro applicazione e a norma del regolamento (UE) [*si prega di inserire riferimento al presente regolamento*]”.

Articolo 16

Abrogazione del regolamento (CE) n. 1222/2009

Il regolamento (CE) n.1222/2009 è abrogato.

I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato VIII.

Articolo 17

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° giugno 2020.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

- 1.1. Titolo della proposta/iniziativa
- 1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB
- 1.3. Natura della proposta/iniziativa
- 1.4. Obiettivi
- 1.5. Motivazione della proposta/iniziativa
- 1.6. Durata e incidenza finanziaria
- 1.7. Modalità di gestione previste

2. MISURE DI GESTIONE

- 2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni
- 2.2. Sistema di gestione e di controllo
- 2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

- 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate
- 3.2. Incidenza prevista sulle spese
 - 3.2.1. *Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese*
 - 3.2.2. *Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi*
 - 3.2.3. *Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa*
 - 3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*
 - 3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*
- 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali e che abroga il regolamento (CE) n. 1222/2009

1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB¹

Titolo 32 - Energia

32 02 02 Attività di supporto per la politica energetica europea e per il mercato interno

1.3. Natura della proposta/iniziativa

La proposta/iniziativa riguarda **la proroga di un'azione esistente.**

1.4. Obiettivi

1.4.1. *Obiettivi strategici pluriennali della Commissione oggetto della proposta/iniziativa*

Unione dell'energia

1.4.2. *Obiettivi specifici e attività ABM/ABB interessate*

Obiettivo specifico

Promuovere la moderazione della domanda di energia

Attività ABM/ABB interessate

ABB 1: Energie convenzionali e rinnovabili

ABB 2: Attività di ricerca e innovazione nel settore dell'energia

1.4.3. *Risultati e incidenza previsti*

Si prevede che la presente iniziativa migliori l'attuale sistema di etichettatura energetica dei pneumatici nell'Unione, la cui efficacia non è ottimale per quanto concerne l'efficacia, la conformità e il livello di ambizione.

La proposta rafforzerà la protezione dei cittadini e degli utenti finali dei pneumatici attraverso un'etichettatura più efficace e una migliore applicazione.

La proposta avrà un'incidenza sugli operatori economici, che dovranno continuare a fornire ed esporre le etichette dei pneumatici e a presentare informazioni a fini di vigilanza del mercato attraverso canali diversi.

La proposta avrà un'incidenza sulle autorità nazionali, che avranno a disposizione più strumenti per intraprendere azioni di vigilanza del mercato.

1.4.4. *Indicatori di risultato e di incidenza*

Percentuale di pneumatici di categoria A, B, ecc.

¹ ABM: activity-based management (gestione per attività); ABB: activity-based budgeting (bilancio per attività).

Percentuale di pneumatici non conformi rilevati dalle autorità nazionali di vigilanza del mercato.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine

Obiettivo generale della presente iniziativa è sostenere il funzionamento del mercato interno tramite la libera circolazione di merci che garantiscano un livello elevato di protezione dell'ambiente e dei consumatori, sicurezza e salute pubblica (rumore esterno di rotolamento).

1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione europea

Un'azione a livello dell'UE consentirà di fornire agli utenti finali le stesse informazioni armonizzate, indipendentemente dallo Stato membro in cui decidono di acquistare i pneumatici. Un sistema di etichettatura dei pneumatici a livello dell'UE promuoverà la sicurezza e l'efficienza sul piano energetico dei pneumatici, con una riduzione dell'inquinamento acustico in tutti gli Stati membri, mediante la creazione di un mercato più ampio per questi pneumatici e, di conseguenza, di maggiori incentivi affinché l'industria dei pneumatici li metta a punto.

Ciò garantirà condizioni di parità per i fabbricanti e i dettaglianti in termini di informazioni fornite ai clienti sui pneumatici in vendita in tutto il mercato interno dell'UE. Per questo motivo sono necessarie norme giuridicamente vincolanti a livello dell'UE.

Questo è l'unico modo per garantire che le etichette dei prodotti immessi sul mercato siano comparabili in tutti gli Stati membri, garantendo così il funzionamento del mercato interno ai sensi dell'articolo 26 del TFUE.

1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

Nonostante nell'UE esista un mercato unico delle etichette dei pneumatici, queste ultime devono essere aggiornate in linea con i progressi tecnologici - il che significa che molti modelli saranno inclusi nelle classi più elevate, al punto che i consumatori non sapranno più differenziare - tenendo anche conto del fatto che i pneumatici meno efficienti sono esclusi dal mercato a seguito della procedura di omologazione ai sensi del regolamento (CE) n. 661/2009 (regolamento sulla sicurezza generale).

Nonostante i controlli delle autorità di vigilanza del mercato, la mancata conformità agli obblighi in materia di etichettatura energetica causa ancora una perdita di circa il 10% dei risparmi energetici previsti (e dei conseguenti risparmi monetari per i consumatori). La proposta della Commissione di un nuovo regolamento sulla vigilanza del mercato (COM(2017)795) intende affrontare questo genere di problemi per la normativa di armonizzazione dell'UE relativa ai prodotti. Tuttavia, le autorità di vigilanza del mercato nel settore dell'etichettatura dei pneumatici devono misurarsi con problemi che non sono risolti da questa proposta, vale a dire: l'accesso tempestivo alla documentazione tecnica, i problemi di identificazione e ottenimento delle coordinate dei fabbricanti esteri e l'assenza di un sistema centrale per individuare i modelli equivalenti che potrebbero essere già stati ispezionati da altre autorità di vigilanza del mercato. Inoltre, per la Commissione è stato difficile determinare gli obblighi di etichettatura appropriati, a causa di una carenza di dati pubblici recenti sulle prestazioni dei pneumatici.

La presente proposta affronta questi problemi istituendo un legame con la banca dati per la registrazione dei prodotti istituita ai sensi del regolamento (UE) 2017/1369 (regolamento quadro sull'etichettatura energetica), in cui i fornitori forniscono i dati sulle prestazioni e la conformità in un punto centralizzato e accessibile alle autorità nazionali di vigilanza del mercato e alla Commissione.

1.5.4. *Compatibilità ed eventuale sinergia con altri strumenti pertinenti*

La presente iniziativa è coerente con il regolamento sulla sicurezza generale, che stabilisce una procedura di omologazione con requisiti minimi per le prestazioni dei pneumatici in relazione alla resistenza al rotolamento, all'aderenza sul bagnato e al rumore esterno di rotolamento.

Essa è inoltre coerente con il regolamento (CE) n. 765/2008 (l'attuale regolamento sulla vigilanza del mercato), soprattutto perché elimina le disposizioni della legislazione sull'etichettatura dei pneumatici che sono già incluse nelle disposizioni in materia di vigilanza del mercato per tutta la normativa di armonizzazione dell'UE.

Il collegamento proposto alla banca dati per la registrazione dei prodotti consente di creare sinergie con le altre norme di armonizzazione dell'UE per cui tali banche dati sono state istituite o potranno esserlo in futuro.

1.6. **Durata e incidenza finanziaria**

Proposta/iniziativa di **durata illimitata**

attuazione con un periodo di avviamento a partire dal 2019;

successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. **Modalità di gestione previste²**

Gestione diretta a opera della Commissione

a opera dei suoi servizi, compreso il personale delle delegazioni dell'Unione.

Osservazioni

La presente iniziativa richiede risorse di bilancio per l'inserimento dei pneumatici nella banca dati per la registrazione dei prodotti connessi all'energia istituita a norma del regolamento quadro sull'etichettatura energetica, compresa la campagna di comunicazione e le azioni di applicazione delle norme. Le spese saranno sostenute nell'ambito delle risorse già previste nella programmazione finanziaria ufficiale.

² Le spiegazioni sulle modalità di gestione e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Un gruppo di esperti sull'etichettatura dei pneumatici fungerà da piattaforma di dialogo sulla corretta attuazione del regolamento proposto.

Una disposizione finale propone che sette anni dopo l'entrata in vigore del regolamento la Commissione ne valuti l'attuazione e stili la relativa relazione, allo scopo di individuare eventuali problemi e carenze e indicare gli spunti per ulteriori azioni, ivi compresa una proposta di modifica.

Sistema di gestione e di controllo

2.1.1. Rischi individuati

Il bilancio per l'adeguamento dell'attuale banca dati dei prodotti per la registrazione dei pneumatici è stimato a 200 000 EUR. Il numero dei modelli di pneumatici potrebbe aumentare e generare costi aggiuntivi nell'aggiornamento della banca dati.

I rischi inerenti al funzionamento della banca dati di registrazione dei prodotti sono principalmente di natura informatica, quali un eventuale guasto del sistema e problemi legati alla riservatezza.

2.1.2. Informazioni riguardanti il sistema di controllo interno istituito

I metodi di controllo previsti figurano nel regolamento finanziario e nelle modalità di applicazione.

2.2. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Nessuna misura specifica oltre l'applicazione del regolamento finanziario

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero [Denominazione.....]	Diss./Non diss. ²⁴	di paesi EFTA ²⁵	di paesi candidati ²⁶	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2, lettera b), del regolamento finanziario
1a Competitività per la crescita e l'occupazione	32 02 02 Attività di supporto per la politica	Diss.	SÌ	NO	NO	NO

²⁴ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

²⁵ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

²⁶ Paesi candidati e, se del caso, paesi potenziali candidati dei Balcani occidentali.

	energetica europea e per il mercato interno					
5 Amministrazione	32 01 01 Spese relative ai funzionari e agenti temporanei nel settore «Energia»	Non diss.	NO	NO	NO	NO
5 Amministrazione	32 01 02 Spese relative al personale esterno ed altre spese di gestione per il settore «Energia»	Non diss.	NO	NO	NO	NO

Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero [Denominazione.....]	Diss./Non diss.	di paesi EFTA	di paesi candidati	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2, lettera b), del regolamento finanziario

3.2. Incidenza prevista sulle spese

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Numero	1a Competitività per la crescita e l'occupazione
---	--------	--

DG: ENER			Anno 2019 ²⁷	Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE
•Stanzamenti operativi										
32 02 02	Impegni	(1)	1,3	1,62						2,92
Integrazione nella banca dati informatica per la registrazione dei prodotti connessi all'energia, tra cui la campagna d'informazione e le azioni congiunte di applicazione delle norme.	Pagamenti	(2)	0,8	1,12	1,0					2,92
Stanzamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici ²⁸										
32 04 03		(3)								
Sfide della società										
TOTALE degli stanziamenti per la DG ENER	Impegni	=1+3	1,3	1,62						2,92
	Pagamenti	=2+3	0,8	1,12	1,0					2,92

²⁷ L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa.

²⁸ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

•TOTALE degli stanziamenti operativi	Impegni	(4)	1,3	1,62					2,92
	Pagamenti	(5)	0,8	1,12	1,0				2,92
•TOTALE degli stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)							
TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 1a del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+ 6	1,3	1,62					2,92
	Pagamenti	=5+ 6	0,8	1,12	1,0				2,92

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	5	“Spese amministrative”						
---	----------	-------------------------------	--	--	--	--	--	--

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE
DG: ENER									
• Risorse umane		0,055	0,055						0,110
• Altre spese amministrative		0,007	0,007						0,014
TOTALE DG ENER									
	Stanziamenti	0,062	0,062						0,124

TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale		(Totale impegni = Totale pagamenti)	0,062	0,062					0,124
--	--	--	-------	-------	--	--	--	--	--------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2019²⁹	Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE
TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 5 del quadro finanziario pluriennale									
	Impegni	1,362	1,682						3,044
	Pagamenti	0,862	1,182	1,000					3,044

²⁹ L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa.

3.2.2. Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito.

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati ↓			Anno 2019		Anno 2020		Anno 2021		Anno 2022		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)						TOTALE	
	RISULTATI																	
	Tipo ³⁰	Costo medio	Nessun costo	costo	Nessun costo	costo	Nessun costo	costo	Nessun costo	costo	Nessun costo	costo	Nessun costo	costo	Nessun costo	costo	N. totale	Costo totale
OBIETTIVO SPECIFICO: Promuovere la moderazione della domanda di energia																		
Aggiornamento della banca dati informatica per la registrazione dei prodotti connessi all'energia		0,2	1	0,2													1	0,2
Mantenimento della banca dati informatica aggiornata per la registrazione dei prodotti connessi all'energia		0,02			1	0,02											1	0,02
Assistenza tecnica e/o studi per valutare gli aspetti dei pneumatici necessari per attuare il regolamento e sostenere la normalizzazione		0,1	1	0,1	1	0,1											2	0,2
Campagna d'informazione		2,0	0,5	1,0	0,5	1,0											1	2,0

³⁰ I risultati sono i prodotti e servizi da fornire (ad esempio: numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strada costruiti ecc.).

Azioni congiunte di applicazione delle norme				1	0,5											1	0,5
COSTO TOTALE				1,3		1,62											2,92

3.2.3. Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa

3.2.3.1. Sintesi

La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti di natura amministrativa, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno 2019 ³¹	Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE
--	----------------------------	--------------	--------------	--------------	---	--	--	--------

RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane	0,055	0,055						0,110
Altre spese amministrative	0,007	0,007						0,014
Totale parziale della RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	0,062	0,062						0,124

Esclusa la RUBRICA 5³² del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane								
Altre spese di natura amministrativa								
Totale parziale esclusa la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale								

TOTALE	0,062	0,062						0,124
---------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese di natura amministrativa è coperto dagli stanziamenti della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

³¹ L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa.

³² Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

3.2.3.2. Fabbisogno previsto di risorse umane

La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno

	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
•Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)							
32 01 01 01 (in sede e negli uffici di rappresentanza della Commissione)	0,36	0,36					
XX 01 01 02 (nelle delegazioni)							
XX 01 05 01 (ricerca indiretta)							
10 01 05 01 (ricerca diretta)							
•Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)³³							
32 01 02 01 (AC, END e INT della dotazione globale)	0,03	0,03					
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT e JED nelle delegazioni)							
XX 01 04 aa³⁴	- in sede						
	- nelle delegazioni						
XX 01 05 02 (AC, END, INT - ricerca indiretta)							
10 01 05 02 (AC, END e INT – ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
TOTALE	0,39	0,39					

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

³³ AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JED = giovane esperto in delegazione (jeune expert en délégation).

³⁴ Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	Amministratori: 0,03 ETP come capo gruppo 0,3 ETP come responsabili del regolamento, degli atti delegati e del sostegno per il coordinamento dell'azione delle autorità di vigilanza del mercato a garanzia del rispetto dell'applicazione Assistenti: 0,03 ETP a sostegno delle procedure legislative e della comunicazione
Personale esterno	0,03 ETP (AC) come segretario del gruppo e responsabile della logistica 3.2.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale

3.2.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale

La proposta/iniziativa è compatibile con il quadro finanziario pluriennale attuale.

3.2.5. Partecipazione di terzi al finanziamento

La proposta/iniziativa non prevede cofinanziamenti da terzi.

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.