

Bruxelles, 23 maggio 2018
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2018/0148 (COD)**

**9185/18
ADD 2**

**ENER 150
ENV 316
TRANS 218
CONSOM 150
CODEC 825**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2018) 188 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento 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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2018) 188 final.

All.: SWD(2018) 188 final



Bruxelles, 17.5.2018
SWD(2018) 188 final

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna il documento

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**

{COM(2018) 296 final} - {SEC(2018) 234 final} - {SWD(2018) 189 final}

Scheda di sintesi
Valutazione d'impatto sul riesame del regolamento (CE) n. 1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali
A. Necessità di agire
Per quale motivo? Qual è il problema affrontato?
<p>I trasporti rappresentano più del 30 % del consumo energetico dell'UE. Al trasporto su strada si può imputare il 22 % circa delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE. Nella sua comunicazione del 2016 <i>Una strategia europea per una mobilità a basse emissioni</i>, la Commissione ha dichiarato che, entro il 2050, le emissioni di gas a effetto serra derivanti dai trasporti dovrebbero essere inferiori di almeno il 60 % rispetto al 1990. Pertanto, il terzo pacchetto sulla mobilità comprenderà iniziative volte a ridurre le emissioni prodotte dalle automobili e dagli autocarri, a migliorare la sicurezza del trasporto su strada e per ridurre l'inquinamento. Esso contribuirà inoltre a diminuire la dipendenza dell'UE dalle importazioni di energia.</p> <p>I pneumatici dei veicoli incidono sul consumo di carburante (e quindi delle emissioni di gas a effetto serra), sul rumore e sulla sicurezza. Un bilancio dell'attuale regolamento sull'etichettatura dei pneumatici ha dimostrato che questo strumento non raggiunge in modo sufficiente l'obiettivo di aumentare l'efficienza ambientale del trasporto su strada promuovendo l'uso di pneumatici sicuri, più silenziosi e che riducono il consumo di carburante; questa circostanza è dovuta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alla scarsa visibilità e alla scarsa sensibilità del pubblico in relazione all'etichettatura dei pneumatici; • a problemi di conformità e all'applicazione inadeguata delle norme da parte degli Stati membri; e • a classi di prestazione obsolete nonché a informazioni incomplete e inesatte.
Qual è l'obiettivo di questa iniziativa?
<p>Migliore informazione dei consumatori, requisiti tecnici aggiornati e più precisi e maggiore conformità/applicazione.</p> <p>Questi miglioramenti porterebbero ad avere pneumatici più sicuri e silenziosi che consentono di risparmiare energia, diminuire i costi del carburante e ridurre le emissioni di gas a effetto serra.</p>
Qual è il valore aggiunto di un'iniziativa a livello dell'UE?
<p>Un'azione a livello dell'UE garantisce:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le medesime informazioni armonizzate per gli utenti finali, indipendentemente dallo Stato membro in cui vengono acquistati i pneumatici; e - riduzione dei costi per i fornitori, che sono in grado di commercializzare i loro pneumatici in tutta l'UE con un'unica etichetta. <p>Tali vantaggi, in ultima analisi, rafforzano la competitività dell'industria europea dei pneumatici e facilitano gli scambi di pneumatici nel mercato interno, anche a vantaggio dei consumatori in termini di riduzione dei costi complessivi e di disponibilità di una gamma più ampia di prodotti.</p> <p>Affinché un'azione a livello dell'UE sia efficace, lo sforzo di vigilanza del mercato deve essere uniforme in tutta l'UE al fine di sostenere il mercato interno e di incentivare le imprese a investire nella progettazione, nella fabbricazione e nella vendita di pneumatici efficienti sotto il profilo energetico.-</p>
B. Soluzioni
Quali opzioni, di carattere legislativo e di altro tipo, sono state prese in considerazione? È stata preferita un'opzione? Per quale motivo?
<p>Sono state prese in considerazione quattro opzioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>nessun intervento</u>; 2. <u>opzione non legislativa</u>: campagne informative, azioni comuni per l'applicazione delle norme, mandato per rivedere i metodi di prova; 3. <u>opzione legislativa</u>: che modifica l'attuale regolamento e i suoi allegati per ampliarne l'ambito di applicazione, prevedere l'etichettatura dei pneumatici venduti su Internet, riadeguare le classi di

etichettatura e aggiungere nuovi parametri, migliorare i metodi di prova e prevedere una banca dati di registrazione dei pneumatici; e

4. una combinazione delle opzioni 2 e 3: si tratta dell'opzione preferita. Tale opzione consegue risultati migliori in termini di risparmio energetico e di emissioni di gas a effetto serra, migliore giro d'affari, occupazione, riduzione dei costi per gli utenti/acquirenti dei pneumatici, sicurezza e fattori ambientali.

Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?
<p>Né l'indagine presso i consumatori effettuata nell'ambito del riesame né la consultazione pubblica aperta conteneva domande specifiche sulle opzioni. Tuttavia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • solo il 41 % dei proprietari di automobili era consapevole dell'etichetta del pneumatico, mentre il 90 % l'ha ritenuta utile; • il 76 % degli intervistati ha ritenuto che l'etichetta dovrebbe essere fornita in tutte le vendite di pneumatici; e • il 70 % degli intervistati si è espresso a sostegno di una banca dati per la registrazione. <p>La consultazione pubblica ha rivelato un consenso sulla necessità di migliorare la conoscenza dell'etichetta attraverso campagne di sensibilizzazione, etichettatura obbligatoria online ed etichettatura dei pneumatici originali venduti con gli autoveicoli nuovi. Al fine di aumentare la fiducia dei consumatori, i partecipanti si sono espressi a favore di un rafforzamento della vigilanza del mercato e della creazione di una migliore piattaforma destinata alle autorità per attuare e coordinare le attività.</p>
C. Impatto dell'opzione prescelta
Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (se ve ne è una sola, altrimenti delle opzioni principali)?
<p>Si stima che l'opzione 4 comporterebbe i seguenti risparmi annui entro il 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 129 PJ di risparmio di carburante, con conseguente risparmio di 7 miliardi di EUR di costi dell'energia; • 10 Mt di risparmio di emissioni di CO₂; • 2,8 miliardi di EUR di risparmio netto dei costi per i consumatori ("risparmio dei costi energetici" meno "costi di acquisto aggiuntivi"); • aumento di 9 miliardi di EUR del fatturato nel settore manifatturiero, del commercio all'ingrosso e al dettaglio; • riduzione degli incidenti con vittime e feriti; e • riduzione degli incidenti legati al rumore.
Quali sono i costi dell'opzione prescelta (se ve ne è una sola, altrimenti delle opzioni principali)?
<p>I costi amministrativi e di conformità sono approssimativamente i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • per i fornitori: 127 milioni di EUR all'anno; costi una tantum di 40 milioni di EUR; • per i distributori: 50 milioni di EUR all'anno; costi una tantum di 30 milioni di EUR; • per gli Stati membri: 20 000 EUR l'anno costi; una tantum di 13 milioni di EUR; e • per la Commissione: 0,5-1 milione di EUR all'anno; costi una tantum di 2,1 milioni di EUR. <p>Dato che la conformità è obbligatoria, i fornitori e i distributori dovrebbero essere in grado di trasferire tali costi sui consumatori, per i quali sarebbero più che compensati dai vantaggi finanziari. Non sono previsti altri effetti significativi.</p>
Quale sarà l'incidenza su aziende, PMI e microimprese?
<p>Nell'UE non vi sono PMI che producono pneumatici. Le PMI che vendono al dettaglio/importano pneumatici potrebbero dover far fronte a costi aggiuntivi, in particolare derivanti dall'obbligo di mostrare l'etichetta quando i pneumatici sono messi in vendita online. Tuttavia, la proposta non modifica l'ambito di applicazione dell'attuale regolamento in termini di prodotti o di obbligo di produrre nuove informazioni. Pertanto, essa non darà luogo a costi di applicazione significativi. In quanto utenti finali dei pneumatici, le PMI trarranno vantaggio dalla riduzione dei costi nel ciclo di vita dei pneumatici e da una maggiore sicurezza per i loro dipendenti.</p>
L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?
<p>Non vi sono ulteriori ripercussioni sui bilanci/sulle amministrazioni nazionali rispetto a quelli summenzionati.</p>
Sono previsti altri effetti significativi?
<p>Sì, si prevede che l'opzione prescelta avrà un effetto positivo sulla competitività e l'innovazione nel</p>

mercato europeo dei pneumatici (cfr. sezione 6.4 della relazione sulla valutazione d'impatto).

D. Tappe successive

Quando saranno riesaminate le misure proposte?

È opportuno inserire una clausola che preveda una revisione sei anni dopo l'adozione.