

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 13.11.2008
COM(2008) 779 final

2008/0221 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri esențiali

(prezentată de Comisie)

{SEC(2008) 2860}

{SEC(2008) 2861}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

- **Motivele și obiectivele propunerii**

Având în vedere că nu mai puțin de 23% din emisiile totale de CO₂ provin din transportul rutier¹, reducerea intensității energetice și a emisiilor provenind de la vehicule reprezintă o provocare majoră pentru UE.

Planul de acțiune privind eficiența energetică² și Comunicarea privind ecologizarea transporturilor³ au anunțat o propunere privind etichetarea energetică a pneurilor până în 2008. Obiectivul este acela de a promova evoluția pieței către pneuri eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, denumite și pneuri cu rezistență redusă la rulare (LRRT).

Propunerea de etichetare are la bază o abordare integrată a pneurilor, care va asigura furnizarea de informații standardizate referitoare nu doar la eficiența consumului de combustibil, ci și la aderența la teren umed și la zgomotul exterior de rulare, astfel încât consumatorii și utilizatorii finali să poată face o alegere în cunoștință de cauză. Scopul este acela de a promova, prin utilizarea forțelor pieței, îmbunătățirea dinamică a tuturor parametrilor dincolo de cerințele minime stabilite pentru omologarea de tip (procedura care acordă acces pe piața UE).

- **Context general**

Pneurile pot juca un rol important în reducerea intensității energetice și a emisiilor provenite din sectorul transporturilor, având în vedere că acestea determină între 20% și 30% din consumul total de combustibil al autovehiculelor. Această proporție de combustibil este utilizată pentru a surmonta rezistența la rulare (RR) în special datorită „pierderii prin histereză” (pierderea de energie prin încălzirea și deformarea roților în timpul rulării). Noile tehnologii fac posibilă reducerea rezistenței la rulare, astfel încât, în prezent, aceasta variază cu până la 100% la nivelul tuturor categoriile de pneuri. De exemplu, pentru autoturisme, aceasta înseamnă o diferență de până la 10% la consumul de combustibil între cel mai slab și cel mai performant set de pneuri.

Studiile indică faptul că pneurile eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil sunt rentabile: diferența de preț a pneurilor mai performante va fi compensată prin economia realizată pe durata ciclului de viață. Prin urmare, cumpărătorii de pneuri sunt direct interesați să își reducă cheltuielile cu combustibilul, iar societatea, în întregul său, este direct interesată să reducă emisiile provenite din sectorul transportului rutier. Impactul la nivelul UE ar putea fi unul impresionant; studiul extern efectuat în cadrul evaluării impactului a identificat un potențial de economisire între 0,56 și 1,51 Mtep pe an, în funcție de viteza cu care evoluează piața.

¹ Agenția Europeană de Mediu, Inventarul anual al gazelor cu efect de seră al Comunității Europene 1990-2005 și Raportul privind inventarul 2007, p. 88.

² COM(2006) 545.

³ COM(2008) 433.

Aceasta echivalează cu eliminarea unui număr cuprins între 0,5 milioane și 1,3 milioane autoturisme de pe drumurile UE (sau între 3% și 8% din noile autoturisme înmatriculate).

Îmbunătățiri ale rezistenței la rulare au fost și vor fi aduse în continuare pe piața echipamentelor originale⁴ de către producătorii de automobile, care sunt stimulați să monteze pe automobilele lor pneuri eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil pentru a reduce emisiile vehiculelor măsurate în conformitate cu legislația privind omologarea de tip. În plus, Regulamentul privind siguranța generală a autovehiculelor⁵ va interzice cele mai neperformante pneuri în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil prin implementarea unor cerințe minime aplicabile rezistenței la rulare. Cu toate acestea, evoluția pieței, atinsă cu ajutorul acestor doi factori, nu va cunoaște nivelul optim, având în vedere eșecul pieței ca urmare a lipsei de informații furnizate utilizatorilor finali, în special pentru piața pieselor de schimb.

Pe piața pieselor de schimb, care reprezintă 78% din cota de piață⁶, consumatorii și societățile nu au acces la date obiective referitoare la rezistența la rulare a pneurilor și nu pot compara costurile crescute de achiziționare cu economiile de combustibil. De asemenea, conform studiilor de piață, consumatorii ar fi interesați să cumpere pneuri eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil.

În plus, performanțele pneurilor sunt interdependente, astfel încât acționarea asupra unui parametru, precum eficiența energetică, poate avea un impact negativ asupra altor parametri, precum aderența la teren umed, în timp ce optimizarea aderenței la teren umed poate avea un impact negativ asupra zgomotului exterior de rulare. A fost identificat un potențial de îmbunătățire a caracteristicilor de performanță privind aderența la teren umed a pneurilor și zgomotul exterior de rulare peste cerințele minime stabilite de legislația privind omologarea de tip⁷. Prin urmare, este în interesul societății să se promoveze optimizarea acestor doi parametri împreună cu rezistența la rulare.

Sistemul de etichetare a pneurilor la nivelul UE urmărește remedierea evoluției sub așteptări a pieței către pneuri eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, care rezultă din lipsa de informații. Acest sistem le-ar permite consumatorilor să facă o alegere în cunoștință de cauză, ar acorda stimulente producătorilor de pneuri pentru a-și moderniza produsele și ar contribui la sensibilizarea opiniei publice.

- **Dispoziții în vigoare în domeniul propunerii**

Propunerea privind etichetarea pneurilor face parte dintr-o abordare integrată privind reducerea consumului de combustibil și a emisiilor provenite din sectorul transportului rutier. Orientată către cerere, această propunere va completa legislația privind omologarea de tip pentru pneuri, care abordează oferta prin intermediul unor cerințe minime. Cerințele minime aplicabile rezistenței la rulare, aderenței la teren

⁴ Pneuri montate pe vehicule noi, care reprezintă 22% din cota de piață.

⁵ Propunere COM(2008) 316, în curs de adoptare, JO C , , p. .

⁶ Pneuri montate pe vehicule după uzarea celor originale, de obicei după 40 000 km pentru automobile.

⁷ COM(2008) 316, a se vedea nota de subsol 5.

umed și zgomotului exterior de rulare, prevăzute să intre în vigoare până în octombrie 2012 în propunerea de regulament privind siguranța generală a autovehiculelor, vor garanta un nivel standard al calității pneurilor, iar alte îmbunătățiri peste aceste niveluri, vor fi determinate de sistemul de etichetare. În contextul unei competiții crescânde pe piața pneurilor, propunerea va introduce condiții echitabile pentru toți cei implicați, producătorii având posibilitatea să beneficieze de diferențierea produselor, astfel încât concurența nu se va mai axa doar pe prețuri, ci și pe calitatea produselor. De asemenea, este posibil să se reducă barierele la intrare pentru noii concurenți, în funcție de reputație. La rândul său, sectorul industrial va încasa un profit mai mare în urma investițiilor sale în cercetare și dezvoltare, deoarece consumatorii și utilizatorii finali vor avea acces la informații obiective, fiabile și comparabile privind parametrii pneurilor.

Existența unor metode armonizate și exacte de testare va fi indispensabilă pentru furnizarea unor informații comparabile referitoare la parametrii pneurilor. Pentru a reduce sarcinile administrative asupra producătorilor și costurile testării, ar trebui aplicate metode de testare identice cu cele definite în legislația privind omologarea de tip pentru pneuri.

- **Coerența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii**

Pătrunderea tot mai mare pe piață a pneurilor eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil prin introducerea unui sistem de etichetare energetică, va contribui la realizarea, până în 2020, a obiectivului de economisire cu 20% a energiei, obiectiv identificat în Planul privind eficiența energetică⁸ – adoptat ulterior de Consiliul Energie, Consiliul European și Parlamentul European⁹.

Propunerea este în conformitate cu strategia revizuită a Comisiei privind emisiile de CO₂ provenind de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare¹⁰ și cu contribuția grupului la nivel înalt CARS 21¹¹. Această strategie se bazează pe o abordare integrată în vederea realizării, până în 2012, a obiectivului de 120g/km de emisii de CO₂, valoarea de 130g/km fiind atinsă prin intermediul unui instrument legislativ privind emisiile provenite de la autoturisme măsurate în cadrul omologării de tip¹², iar restul de 10g/km sau echivalent fiind atins prin intermediul unei liste închise de măsuri suplimentare, inclusiv promovarea pneurilor eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil. Sinergiile cu propunerea revizuită privind etichetarea autoturismelor¹³ vor îmbunătăți totodată recunoașterea sistemului de etichetare pentru pneuri.

Promovarea evoluției pieței către pneuri eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil este conformă cu Strategia de la Lisabona și cu Strategia reînnoită

⁸ COM(2006) 545.

⁹ TTE, Consiliul (Energie) din 23 noiembrie 2006, 15210/06; Consiliul European de la Bruxelles 8/9 martie 2007, Concluziile Președinției, 7224/07; Rezoluția Parlamentului European din 24 octombrie 2007 privind Strategia Comunității de reducere a emisiilor de CO₂ provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare [2007/2119 (INI)], punctul 32.

¹⁰ COM(2007) 19.

¹¹ COM(2007) 22.

¹² COM(2007) 856.

¹³ Reformarea Directivei 1999/94/CE.

privind dezvoltarea durabilă, întrucât aceasta va încuraja investițiile în cercetare și dezvoltare, va asigura condiții echitabile pentru toți cei implicați și va reduce emisiile de dioxid de carbon provenite din sectorul transportului rutier, contribuind astfel la obiectivul de politică privind mobilitatea durabilă.

Unul dintre obiectivele cheie definite în Programul comunitar de la Lisabona pentru 2008-2010¹⁴ este promovarea unei „politici industriale axate pe modele mai durabile de producție și consum”, așa cum se precizează în detaliu în Planul de acțiune privind consumul și producția durabile și politica industrială durabilă¹⁵.

De asemenea, etichetarea pneurilor va juca un rol important în obiectivul privind acordarea de „mai multă putere consumatorilor” formulat în Strategia UE pentru politica de protecție a consumatorilor 2007-2013¹⁶, întrucât va permite consumatorilor să facă o alegere în cunoștință de cauză atunci când achiziționează pneuri de rezervă.

2. CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE ȘI EVALUAREA IMPACTULUI

• Consultarea părților interesate

Metode de consultare, principalele sectoare vizate și profilul general al respondenților

Părțile interesate au fost consultate în mod constant pe parcursul procesului, cu ocazia unor întâlniri bilaterale și a diverselor consultări cu reprezentanții statelor membre, cu ONG-urile, cu organizațiile de consumatori și organizațiile patronale, cu producătorii de pneuri, cu directorii de parcuri auto, cu comerțanții de pneuri și constructorii de autovehicule.

- Primele reacții au fost adunate pe durata consultării publice organizate de DG ENTR privind Siguranța avansată a autovehiculelor, desfășurată în perioada august-octombrie 2007, care a inclus o propunere de clasificare a eficienței pneurilor din punctul de vedere al consumului de combustibil. În final, această prevedere a fost retrasă din propunerea ENTR pentru a permite o analiză mai aprofundată, fiind însă luat în considerare feedback-ul rezultat în urma acestei consultări.

- La 21 aprilie 2008, a avut loc o reuniune a experților cu reprezentanți ai producătorilor de pneuri pentru clarificarea aspectelor tehnice.

- La 26 mai 2008, s-a desfășurat un atelier la care au participat părțile interesate. Documentul de lucru, conținând întrebări referitoare la diversele opțiuni de politică ce urmau să fie abordate în cadrul atelierului, răspunsurile părților interesate și procesul-verbal al atelierului au fost publicate pe site-ul Europa.

Rezumatul răspunsurilor și modul în care acestea au fost luate în considerare

Consultarea părților interesate a fost esențială pentru definirea opțiunilor de politică și elaborarea sistemului de etichetare. Pe parcursul procesului de consultare, toți

¹⁴ COM(2007) 804.

¹⁵ COM(2008) 397/3.

¹⁶ COM(2007) 99.

respondenții au sprijinit în general introducerea unui sistem de etichetare, exprimându-și totodată rezerva privind anumite aspecte tehnice:

- Prima consultare publică a ENTR a subliniat necesitatea evitării reducerii caracteristicilor de performanță privind siguranța pneurilor în momentul elaborării unui sistem de etichetare pentru a susține pneurile eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil. Producătorii de pneuri au dezvoltat conceptul de „Abordare integrată a performanței pneurilor”, prin care se preconizează examinarea simultană a tuturor parametrilor relevanți. Această preocupare a fost luată în considerare la elaborarea sistemului de etichetare, care furnizează un sistem de clasificare bazat de criterii multiple.

- Solicitarea a fost înaintată pentru clase mai ambițioase de eficiență a consumului de combustibil și pentru respectarea aceluiași concept ca și în cazul aparatelor electrocasnice (scara de la „A la G”)¹⁷. Prin urmare, pe baza studiului extern s-au efectuat cercetări aprofundate pentru a identifica cu precizie cele mai performante tehnici, potențialul tehnologic de îmbunătățire ulterioară a eficienței consumului de combustibil în cazul pneurilor, precum și costurile de producție aferente. Rezultatele au fost luate în considerare la elaborarea claselor de eficiență din punctul de vedere al consumului de combustibil pentru a-i permite clasei A să fie suficient de strictă în vederea evoluției pieței către pneuri eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, garantând totodată că acestea vor rămâne rentabile pentru utilizatorii finali, cu alte cuvinte, că economiile de combustibil vor compensa costurile ridicate de achiziționare.

- Unele părți interesate au solicitat includerea zgomotului exterior de rulare în sistemul de etichetare. Zgomotul exterior de rulare, care nu a fost inclus inițial în domeniul de aplicare al evaluării impactului, a fost abordat ulterior.

- În final, a avut loc o dezbatere extinsă cu privire la relevanța includerii pneurilor de tip C2 și C3 (pneuri montate pe vehicule utilitare ușoare și grele) în sistemul de etichetare. Societățile de transport rutier, inclusiv federația aferentă, Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU), au solicitat ca aceste clase de pneuri să fie incluse în sistemul de etichetare. Întrucât evaluarea impactului a indicat un potențial semnificativ de economisire de combustibil pe aceste piețe, s-a decis includerea acestora în domeniul de aplicare al propunerii legislative.

În perioada 28.4.2008 - 30.5.2008 s-a desfășurat o consultare deschisă pe internet. Comisia a primit 14 răspunsuri. Rezultatele sunt disponibile la adresa: http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Domenii științifice/de expertiză vizate

Consortiul pentru evaluarea politicilor europene (*European Policy Evaluation*)

¹⁷

Directiva 1992/75/CE.

Consortium) a fost contractat pentru a realiza, în perioada decembrie 2007 - iulie 2008, un studiu vizând furnizarea de date necesare evaluării impactului.

Metodologia utilizată

Studiul a analizat cadrul tehnic care sprijină proiectarea unui sistem de etichetare, inclusiv echilibrul dintre parametrii pneurilor, structura pieței și analiza costuri/beneficii.

Proiectarea specifică a claselor de eficiență a consumului de combustibil și de aderență la teren umed se bazează, *inter alia*, pe următorii factori: (1) cele mai performante tehnici, (2) costurile de producție pentru a atinge un anumit nivel de rezistență la rulare sau de aderență la teren umed care, în comparație cu economiile de combustibil aferente sau cu avantajele în materie de siguranță, vor determina (3) nivelurile de rentabilitate spre care se poate preconiza în mod rezonabil că se va îndrepta piața, (4) acuratețea metodelor de testare care pot influența amplitudinea claselor.

Principalele organizații consultate/principalii experți consultați

Au fost consultați reprezentanți ai statelor membre, ONG-uri, organizații de consumatori și organizații patronale, producători de pneuri, comercianți de pneuri și producători de autovehicule.

Sinteza avizelor primite și utilizate

Nu s-a menționat existența vreunor riscuri potențial grave, cu consecințe ireversibile.

Informațiile tehnice și analiza costuri/beneficii au fost incluse în evaluarea impactului.

Mijloace utilizate pentru a pune concluziile experților la dispoziția publicului

Studiul extern poate fi descărcat la adresa:

http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm.

- **Evaluarea impactului**

Evaluarea impactului a avut în vedere următoarele opțiuni de politică pentru promovarea evoluției pieței către pneuri mai eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil.

- Opțiunea 1: Absența intervenției comunitare. Acesta este scenariul de referință, incluzând adoptarea de cerințe minime aplicabile rezistenței la rulare (RR), conform propunerii din Regulamentul privind siguranța generală a autovehiculelor, și stimulentele existente pentru ca producătorii de autovehicule să monteze pe vehiculele lor pneuri eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil în vederea reducerii nivelurilor de măsurare a emisiilor omologate de tip.
- Opțiunea 2: Sistem de etichetare bazat pe un criteriu unic pentru pneurile autoturismelor (pneuri de tip C1) privind eficiența consumului de combustibil (RR), cu cerințe minime referitoare la alți parametri (aderența la teren umed și zgomotul exterior de rulare).
- Opțiunea 3: Sistem de etichetare dublă pentru pneuri de tip C1 privind eficiența consumului de combustibil și aderența la teren umed, cu cerințe minime privind zgomotul exterior de rulare.
- Opțiunea 4: Sistem de etichetare bazat pe criterii multiple pentru pneuri de tip C1 privind eficiența consumului de combustibil și aderența la teren umed, extins pentru a include și zgomotul exterior de rulare.
- Opțiunea 5: Extinderea sistemului de etichetare elaborat pentru pneuri de tip C1 (Opțiunea 2, 3 sau 4) la pneurile de tip C2 și C3.
- Opțiunea 6: Instrumente economice și achiziții publice.

Compararea opțiunilor de politică indică faptul că un sistem de clasificare bazat pe criterii multiple privind pneurile de tip C1 (Opțiunea 4) aduce cele mai multe beneficii atunci când este extins și la pneurile C2 și C3 (Opțiunea 5). Pătrunderea mai lentă pe piață a pneurilor eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, în comparație cu Opțiunea 2 (sistem de etichetare bazat pe un criteriu unic) ar fi compensată prin avantaje în materie de siguranță, în timp ce extinderea sistemului de etichetare la pneurile de tip C2 și C3 ar crește semnificativ economiile totale de combustibil.

Comisia a efectuat o evaluare a impactului cuprinsă în programul de lucru, al cărei raport poate fi accesat la adresa: http://ec.europa.eu/governance/impact/cia_2008_en.htm

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

- **Rezumatul acțiunii propuse**

Propunerea are drept obiectiv elaborarea unui sistem de etichetare pentru parametrii pneurilor, inclusiv eficiența consumului de combustibil, aderența la teren umed și zgomotul exterior de rulare, care să vizeze pneurile de tip C1, C2 și C3 (pneuri

montate pe autoturisme, vehicule utilitare ușoare și grele). Acesta va furniza consumatorilor, întreprinderilor și comercianților cu amănuntul informații armonizate și inteligibile, prin clasificarea caracteristicilor de performanță a pneurilor. Acest sistem va garanta punerea informațiilor la dispoziția utilizatorilor finali prin intermediul unor mijloace diverse (de exemplu, suporturi electronice, cataloage, autocolante).

- **Temeiul juridic**

Temeiul juridic pentru propunere este articolul 95 din tratat.

- **Principiul subsidiarității**

Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu este de competența exclusivă a Comunității.

Obiectivele propunerii nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre din următoarele motive.

După cum s-a subliniat în legătură cu punerea în aplicare a Directivei privind etichetarea autovehiculelor¹⁸, existența a 27 de sisteme diferite de etichetare pune o presiune majoră asupra producătorilor, care trebuie să își clasifice produsele în mod diferit, în funcție de țara în care le vor vinde, iar acest lucru nu este eficient pentru promovarea evoluției pieței. Discrepanțele existente între clasificarea produselor contribuie la crearea unei stări de confuzie în rândul consumatorilor și subminează capacitatea acestora de a face o alegere în cunoștință de cauză. În plus, statele membre, organizațiile de consumatori și producătorii de pneuri și-au exprimat sprijinul față de un sistem armonizat de etichetare.

Luarea de măsuri la nivel comunitar va duce la o mai bună realizare a obiectivelor propunerii din următoarele motive.

Un sistem armonizat de etichetare va reduce sarcinile administrative pentru statele membre și pentru producătorii de pneuri. Acesta va împiedica fragmentarea pieței interne și va garanta condiții echitabile pentru toți cei implicați.

Domeniul de aplicare al propunerii se limitează la armonizarea informațiilor privind produsul; punerea în aplicare și supravegherea pieței vor fi de competența statelor membre.

În consecință, propunerea este conformă cu principiul subsidiarității.

- **Principiul proporționalității**

Propunerea respectă principiul proporționalității din următoarele motive.

Propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru a realiza obiectivele propunerii legislative. Sunt prevăzute aceleași proceduri de testare ca și în cazul procedurii de omologare de tip pentru scăderea costurilor suportate de producătorii de pneuri.

¹⁸ Directiva 1999/94/CE.

Declarația de conformitate va reduce, de asemenea, costurile testării, care au fost estimate ca ridicându-se, în cel mai rău caz, la aproximativ 0,03 euro per pneu.

De asemenea, se propune crearea unui autocolant care să afișeze eticheta, având un format inteligibil și fără a fi nevoie de traducere. Pentru a minimiza costurilor logistice, pictogramele vor face ca sistemul de etichetare să fie ușor de înțeles fără ca producătorii sau comercianții de pneuri să fie nevoiți să atașeze un autocolant special în toate limbile oficiale ale UE. Informații suplimentare în limba relevantă, necesare explicării etichetei, vor fi disponibile pe internet. Recunoașterea ușoară de către consumatori a mesajului de pe etichetă va fi facilitată, de asemenea, de utilizarea unui format de etichetă similar cu cel utilizat pentru aparatele electrocasnice în conformitate cu Directiva privind etichetarea energetică a aparatelor electrocasnice.

Etichetarea pneurilor nu ar trebui să conducă la creșterea prețurilor acestora. Pneurile la prețuri reduse vor continua să fie scoase pe piață spre vânzare; singura modificare constă în aceea că vor fi furnizate consumatorilor informații obiective privind calitatea pneurilor, astfel încât concurența să nu funcționeze doar la nivelul prețurilor, ci și la nivelul performanței efective.

- **Alegerea instrumentelor**

Instrumente propuse: directivă.

Alte mijloace nu ar fi adecvate din următoarele motive.

Supravegherea pieței și conformitatea cu directiva vor fi cruciale în încercarea de a asigura succesul sistemului. În consecință, statele membre ar trebui să elaboreze propriile proceduri de monitorizare. Campaniile de sensibilizare a utilizatorilor finali și a consumatorilor vizând prezentarea sistemului de etichetare vor fi mai bine elaborate la nivel național. Prin urmare, se propune adoptarea unei directive pentru transpunerea în legislația statelor membre.

Propunerea utilizează „abordarea nivelurilor disociate”, conform căreia dispozițiile fundamentale ale directivei vor fi adoptate prin procedura de codecizie, în vreme ce specificațiile tehnice și adaptarea la progresul tehnic vor fi adoptate în cadrul procedurii de comitologie, în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Propunerea nu are implicații asupra bugetului comunitar.

5. INFORMAȚII SUPPLEMENTARE

- **Spațiul Economic European**

Actul propus vizează un aspect ce ține de SEE și, în consecință, ar trebui extins la Spațiul Economic European.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri esențiali

Text cu relevanță pentru SEE

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 95,

având în vedere propunerea Comisiei¹⁹,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European²⁰,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²¹,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat²²,

întrucât:

- (1) Mobilitatea durabilă este o provocare majoră pentru Comunitate în lumina schimbărilor climatice și a necesității de a sprijini competitivitatea europeană, astfel cum se subliniază în Comunicarea Comisiei privind ecologizarea transporturilor²³.
- (2) În comunicarea sa intitulată „Planul de acțiune privind eficiența energetică – realizarea potențialului”²⁴, Comisia a subliniat potențialul de reducere cu 20% a consumului total de energie până în 2020 prin intermediul unei liste de acțiuni specifice, inclusiv de etichetare a pneurilor.
- (3) În principal datorită rezistenței lor la rulare, pneurile influențează 20% până la 30% din consumul de combustibil al vehiculelor. În consecință, reducerea rezistenței la rulare a pneurilor contribuie în mod semnificativ la eficiența energetică a transporturilor rutiere și, astfel, la reducerea emisiilor.

¹⁹ JO C , , p. .

²⁰ JO C , , p. .

²¹ JO C , , p. .

²² JO C , , p. .

²³ COM(2008) 433

²⁴ [COM(2006)545].

- (4) Pneurile sunt caracterizate de o serie de parametri interrelaționați. Îmbunătățirea unui parametru precum rezistența la rulare poate avea un impact negativ asupra altor parametri precum aderența la teren umed, în timp ce optimizarea aderenței la teren umed poate avea un impact negativ asupra zgomotului exterior de rulare. Producătorii de pneuri ar trebui încurajați să optimizeze toți parametrii.
- (5) Pneurile eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil sunt rentabile, deoarece economiile de combustibil mai mult decât compensează prețul ridicat de achiziționare al pneurilor, rezultat din costuri mai mari de producție.
- (6) [Regulamentul (CE) nr. .../... privind cerințele referitoare la omologarea de tip privind siguranța generală a autovehiculelor]²⁵ stabilește cerințele minime referitoare la rezistența la rulare a pneurilor. Evoluțiile tehnologice fac posibilă reducerea semnificativă, dincolo de aceste cerințe minime, a pierderilor de energie cauzate de rezistența la rulare a pneurilor. În consecință, pentru a reduce impactul transporturilor rutiere asupra mediului, este oportun să se prevadă dispoziții pentru a încuraja utilizatorii finali să cumpere pneuri mai eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, furnizându-le informații armonizate referitoare la acest parametru.
- (7) Zgomotul provocat de traficul rutier reprezintă un inconvenient semnificativ și are un efect nociv asupra sănătății. [Regulamentul (CE) nr. .../... privind cerințele referitoare la omologarea de tip privind siguranța generală a autovehiculelor] stabilește cerințele minime referitoare la zgomotul exterior de rulare al pneurilor. Evoluțiile tehnologice fac posibilă reducerea semnificativă, dincolo de aceste cerințe minime, a zgomotului exterior de rulare. În consecință, pentru a reduce zgomotul traficului rutier, este oportun să se prevadă dispoziții pentru a încuraja utilizatorii finali să achiziționeze pneuri cu zgomot exterior de rulare redus, furnizându-le informații armonizate referitoare la acest parametru.
- (8) Furnizarea de informații armonizate referitoare la zgomotul exterior de rulare al pneurilor ar facilita, de asemenea, implementarea de măsuri împotriva zgomotului provocat de traficul rutier și ar contribui la o mai bună conștientizare a efectului pneurilor asupra zgomotului provocat de traficul rutier în cadrul Directivei 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental²⁶.
- (9) [Regulamentul (CE) nr. .../... privind cerințele referitoare la omologarea de tip privind siguranța generală a autovehiculelor] stabilește cerințele minime referitoare la performanța în materie de aderență la teren umed a pneurilor. Evoluțiile tehnologice fac posibilă îmbunătățirea semnificativă, dincolo de aceste cerințe minime, a aderenței la teren umed și, astfel, reducerea distanțelor de frânare pe teren umed. În consecință, pentru a îmbunătăți siguranța rutieră, este oportun să se stabilească dispoziții pentru a încuraja utilizatorii finali să achiziționeze pneuri cu performanță ridicată în materie de aderență la teren umed, furnizându-le informații armonizate referitoare la acest parametru.

²⁵ Propunere COM(2008) 316 în curs de adoptare, JO C , , p. .

²⁶ JO L 189, 18.7.2002, p. 12.

- (10) Alți parametri ai pneurilor, precum acvaplanarea sau manevrarea în curbe, afectează, de asemenea, siguranța rutieră. Cu toate acestea, în această fază, nu sunt încă disponibile metode armonizate de testare cu privire la acești parametri. În consecință, este oportun să se ofere posibilitatea, într-o fază ulterioară și dacă este necesar, de a prevedea dispoziții privind informații armonizate oferite utilizatorilor finali referitor la acești parametri ai pneurilor.
- (11) Furnizarea de informații referitoare la parametrii pneurilor sub forma unei etichete standard este posibil să influențeze deciziile de achiziționare ale utilizatorilor finali în favoarea unor pneuri mai sigure, mai silențioase și mai eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil. La rândul său, acest lucru este posibil să încurajeze producătorii de pneuri să optimizeze acești parametri ai pneurilor, ceea ce ar deschide calea către un consum și o producție mai durabile.
- (12) Multitudinea de norme referitoare la etichetarea pneurilor pe teritoriul statelor membre ar crea bariere în calea comerțului intracomunitar și ar crește sarcinile administrative și costurile de testare pentru producătorii de pneuri.
- (13) Pneurile de rezervă reprezintă 78% din piața pneurilor. În consecință, este justificată informarea utilizatorului final cu privire la parametrii pneurilor de rezervă, precum și ai pneurilor montate pe vehicule noi.
- (14) Necesitatea unei mai bune informări cu privire la eficiența consumului de combustibil în cazul pneurilor și cu privire la alți parametri este relevantă pentru consumatori, inclusiv pentru directorii de parcuri auto și societățile de transport, care nu pot compara cu ușurință parametrii diferitelor mărci de pneuri în absența unui sistem de etichetare și testare armonizată. În consecință, este oportună includerea pneurilor de tip C1, C2 și C3 în domeniul de aplicare al directivei.
- (15) Eticheta energetică care clasifică produsele pe o scară de la „A la G”, astfel cum este aplicată aparatelor electrocasnice în conformitate cu Directiva 1992/75/CE privind indicarea, prin etichetare și informații standard despre produs, a consumului de energie și de alte resurse la aparate de uz casnic²⁷, este binecunoscută de către consumatori și s-a dovedit a fi un succes în promovarea aparatelor electrocasnice mai eficiente. Același concept trebuie utilizat pentru etichetarea eficienței consumului de combustibil în cazul pneurilor.
- (16) Afișarea unei etichete pe pneuri la punctul de vânzare, precum și în documentația tehnică promoțională, trebuie să asigure primirea de către distribuitori, precum și de către posibii utilizatori finali, a unor informații armonizate referitoare la eficiența consumului de combustibil, la performanța de aderență la teren umed și la zgomotul exterior de rulare.
- (17) Unii utilizatori finali aleg pneurile înainte de a sosi la punctul de vânzare sau achiziționează pneurile prin comandă poștală. Pentru a garanta că și acești utilizatori finali vor putea face o alegere în cunoștință de cauză pe baza unor informații armonizate referitoare la eficiența pneurilor din punctul de vedere al consumului de combustibil, la performanța de aderență la teren umed și la zgomotul exterior de

²⁷ JO L 297, 13.10.1992, p. 16.

rulare, este necesar ca etichetele să fie reproduse în întreaga documentație tehnică promoțională, inclusiv în cazul în care această documentație este pusă la dispoziție pe internet.

- (18) Informațiile trebuie furnizate în conformitate cu metodele de testare armonizate stabilite în [Regulamentul (CE) nr. .../... privind cerințele de omologare de tip privind siguranța generală a autovehiculelor] pentru a le permite utilizatorilor finali să compare diferite pneuri și pentru a limita costurile de testare pentru producători.
- (19) În cazul în care statele membre pun în aplicare măsuri stimulative în favoarea pneurilor eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, este oportună stabilirea unor clase de eficiență minimă a consumului de combustibil pentru a evita fragmentarea pieței interne. Aceste stimulente ar putea constitui un ajutor de stat. Prezenta directivă nu aduce atingere rezultatului niciunei proceduri viitoare privind ajutorul de stat care poate fi întreprinsă în acest sens în conformitate cu articolele 87 și 88 din tratat.
- (20) Respectarea dispozițiilor privind etichetarea de către producători, furnizori și distribuitori este esențială pentru realizarea obiectivelor prevăzute de aceste dispoziții. În consecință, statele membre trebuie să monitorizeze conformitatea prin supravegherea pieței și efectuarea cu regularitate a unor controale ex-post.
- (21) Măsurile necesare punerii în aplicare a prezentei directive trebuie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei²⁸.
- (22) În special, Comisia trebuie să fie împuternicită să introducă unele cerințe referitoare la clasificarea aderenței la teren umed a claselor de pneuri C2 și C3, să introducă cerințe referitoare la parametrii esențiali ai pneurilor, cu excepția eficienței consumului de combustibili, a aderenței la teren umed și a zgomotului exterior de rulare și să adapteze anexele la progresul tehnic. Întrucât măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, acestea ar trebui adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1
Obiectul și domeniul de aplicare

Obiectivul prezentei directive este acela de a crește eficiența consumului de combustibil în sectorul transporturilor rutiere prin promovarea pneurilor eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil.

Prezenta directivă stabilește un cadru pentru furnizarea de informații referitoare la parametrii pneurilor prin intermediul etichetării.

²⁸ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

1. Prezenta directivă se aplică pneurilor de tip C1, C2 și C3.
2. Prin derogare de la alineatul (1), prezenta directivă nu se aplică:
 - (a) pneurilor nou-reșapate;
 - (b) pneurilor profesionale de teren;
 - (c) pneurilor proiectate să fie montate numai la vehicule înmatriculate pentru prima dată înainte de 1 octombrie 1990;
 - (d) pneurilor de rezervă pentru uz temporar de tip T;
 - (e) pneurilor a căror cotă de viteză nu depășește 80 km/h;
 - (f) pneurilor al căror diametru nominal al jantei nu depășește 254 mm sau este de cel puțin 635 mm;
 - (g) pneurilor echipate cu dispozitive suplimentare pentru îmbunătățirea proprietăților de tracțiune, precum pneurile cu nituri.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentei directive:

- (1) „pneuri de tip C1, C2 și C3” înseamnă clasele de pneuri definite la articolul 8 din [Regulamentul (CE) nr. .../... privind cerințele de omologare de tip privind siguranța generală a autovehiculelor]²⁹;
- (2) „pneu de rezervă pentru uz temporar de tip T” înseamnă pneul de rezervă pentru uz temporar conceput pentru a fi utilizat la presiuni de umflare mai mari decât cele stabilite pentru pneuri standard și ranforsate;
- (3) „punct de vânzare” înseamnă o locație unde sunt prezentate, stocate sau oferite spre vânzare pneuri, inclusiv saloane auto care expun pneuri ce nu sunt montate pe autovehicule;
- (4) „documentație tehnică promoțională” înseamnă ansamblul de materiale în format scris și electronic utilizate pentru comercializarea pneurilor sau a autovehiculelor destinate utilizatorilor finali sau distribuitorilor, care descriu parametrii specifici ai

²⁹ [NB: Clasificarea actuală a pneurilor din propunerea de Regulament [COM(2008)316] a omis vehiculele utilitare ușoare (N1). Există un acord la nivelul Consiliului în vederea revizuirii definiției propuse la articolul 8 din COM(2008) 316 pentru a include pneurile de tip N1; acordul va fi încheiat cel târziu în octombrie, înainte de adoptarea prezentei propuneri de Directivă privind etichetarea pneurilor – aceasta are scop informativ pe durata procedurii legislative și trebuie ștersă în momentul adoptării].

unui pneu, inclusiv manuale tehnice, broșuri, marketing pe internet, prospecte și cataloage;

- (5) „documentație tehnică” înseamnă informațiile referitoare la pneuri, inclusiv producătorul și marca pneului; descrierea tipului de pneu sau a grupei de pneuri stabilite pentru indicarea clasei de eficiență a consumului de combustibil, a clasei de aderență la teren umed și a valorii măsurate a zgomotului exterior de rulare; rapoartele de testare și acuratețea testării.
- (6) „producător” înseamnă orice persoană fizică sau juridică ce fabrică un produs sau pentru care un produs este conceput sau fabricat și care comercializează produsul respectiv în nume propriu sau sub propria marcă comercială;
- (7) „importator” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Comunității, care introduce un produs dintr-o țară terță pe piața comunitară;
- (8) „furnizor” înseamnă producătorul sau reprezentantul autorizat al acestuia în Comunitate sau importatorul;
- (9) „distribuitor” înseamnă orice persoană fizică sau juridică din lanțul de aprovizionare, cu excepția furnizorului sau a importatorului, care desface un pneu pe piață;
- (10) „punere la dispoziție pe piață” înseamnă furnizarea unui produs spre distribuire sau utilizare pe piața comunitară în cursul unei activități comerciale, fie în schimbul unei plăți, fie în mod gratuit;
- (11) „utilizator final” înseamnă un consumator, inclusiv un director de parc auto sau o societate de transport rutier care cumpără sau se preconizează că va cumpăra un pneu;
- (12) „parametru esențial” înseamnă un parametru al pneului, precum rezistența la rulare, aderența la teren umed sau zgomotul exterior de rulare, care are un impact notabil asupra mediului, asupra siguranței rutiere sau asupra sănătății în timpul utilizării.

Articolul 4 ***Responsabilitățile furnizorilor de pneuri***

Statele membre se asigură că furnizorii respectă următoarele dispoziții:

- (1) furnizorii se asigură că pneurile de tip C1 și C2, care sunt livrate distribuitorilor sau utilizatorilor finali, prezintă pe banda de rulare un autocolant cu o etichetă indicând clasa de eficiență a consumului de combustibil conform anexei I partea A și valoarea măsurată a zgomotului exterior de rulare conform anexei I partea C; etichetele pentru pneuri de tip C1 trebuie să indice, de asemenea, clasa aderenței la teren umed conform anexei I partea B;
- (2) formatul autocolantului menționat la punctul 1 este cel stabilit în anexa II;
- (3) furnizorii indică clasa de eficiență a consumului de combustibil, clasa aderenței la teren umed și valoarea măsurată a zgomotului exterior de rulare în documentația tehnică promoțională, conform anexei I și în ordinea specificată în anexa III;

- (4) furnizorii pun la dispoziția autorităților din statele membre, la solicitarea acestora, documentația tehnică promoțională, timp de cinci ani de la punerea la dispoziție pe piață a ultimului pneu aparținând unei anumite clase de pneuri; documentația tehnică trebuie să fie suficient de detaliată astfel încât să permită autorităților să verifice acuratețea informațiilor furnizate pe eticheta privind eficiența consumului de combustibil, aderența la teren umed și zgomotul exterior de rulare.

Articolul 5 ***Responsabilitățile distribuitorilor de pneuri***

Statele membre se asigură că distribuitorii respectă următoarele dispoziții:

- (1) distribuitorii se asigură că, la punctul de vânzare, pneurile prezintă, într-un loc vizibil, autocolantul pus la dispoziție de furnizori în conformitate cu articolul 4 punctul 1;
- (2) dacă pneurile oferite spre vânzare nu pot fi vizualizate de către utilizatorul final, distribuitorii furnizează utilizatorului final informații privind clasa de eficiență a consumului de combustibil, clasa de aderență la teren umed și valoarea măsurată a zgomotului exterior de rulare pentru pneurile respective;
- (3) pentru pneurile de tip C1 și C2, distribuitorii furnizează clasa de eficiență a consumului de combustibil și valoarea măsurată a zgomotului exterior de rulare împreună cu facturile furnizate utilizatorilor finali atunci când aceștia achiziționează pneurile. Pentru pneurile de tip C1, trebuie furnizată și clasa aderenței la teren umed.

Articolul 6 ***Responsabilitățile furnizorilor și distribuitorilor de autovehicule***

Statele membre se asigură că furnizorii și distribuitorii de autovehicule respectă următoarele dispoziții:

- (1) furnizorii de autovehicule și distribuitorii de autovehicule se asigură că documentația tehnică promoțională furnizează informații referitoare la pneurile montate pe autovehicule noi; aceste informații trebuie să includă clasa de eficiență a consumului de combustibil în conformitate cu anexa I partea A, valoarea măsurată a zgomotului exterior de rulare în conformitate cu anexa I partea C și, pentru pneuri de tip C1, clasa aderenței la teren umed în conformitate cu anexa I partea B;
- (2) în cazul în care diferite tipuri de pneuri pot fi montate pe un autovehicul nou, fără ca utilizatorii finali să aibă posibilitatea de a alege între acestea, clasa cea mai joasă a eficienței consumului de combustibil, clasa de aderență la teren umed și cea mai mare valoare măsurată a zgomotului exterior de rulare aferente acestor tipuri de pneuri trebuie menționate în documentația tehnică promoțională, în ordinea specificată în anexa III;
- (3) în cazul în care utilizatorilor finali li se oferă posibilitatea de a alege între diferite tipuri de pneuri montate pe autovehicule noi, distribuitorii de autovehicule trebuie să indice în documentația tehnică promoțională clasa de eficiență a consumului de

combustibil, clasa de aderență la teren umed și valoarea măsurată a zgomotului exterior de rulare aferente acestor tipuri de pneuri, în ordinea specificată în anexa III;

- (4) în cazul în care utilizatorilor finali li se oferă posibilitatea de a alege între diferite tipuri de pneuri care pot fi montate pe un autovehicul nou, distribuitorii de autovehicule furnizează informații referitoare la clasa de eficiență a consumului de combustibil, clasa de aderență la teren umed și valoarea măsurată a zgomotului exterior de rulare pentru aceste tipuri de pneuri, înainte de vânzare.

Articolul 7

Metode de testare armonizate

Informațiile care trebuie furnizate în conformitate cu articolele 4, 5 și 6 privind clasa de eficiență a consumului de combustibil, valoarea măsurată a zgomotului exterior de rulare și clasa de aderență la teren umed se obțin prin aplicarea metodelor de testare armonizate prevăzute în anexa I.

Articolul 8

Procedura de verificare

Statele membre evaluează conformitatea claselor declarate de eficiență a consumului de combustibil și a claselor de aderență la teren umed în sensul anexei I părțile A și B, și valoarea măsurată a zgomotului exterior de rulare indicată în sensul anexei I partea C, în conformitate cu procedura stabilită în anexa IV.

Articolul 9

Piața internă

1. Dacă dispozițiile prezentei directive sunt respectate, statele membre nu interzic și nici nu restricționează punerea la dispoziție a pneurilor pe piață din motive legate de informațiile despre produs reglementate de prezenta directivă.
2. Cu excepția cazului în care dispun de dovezi contrare, statele membre consideră că etichetele și informațiile despre produs sunt conforme cu dispozițiile prezentei directive. Acestea pot solicita furnizorilor să pună la dispoziție documentația tehnică pentru a evalua acuratețea valorilor declarate.

Articolul 10

Stimulente

Statele membre nu oferă stimulente cu privire la pneurile aflate sub nivelul de eficiență a consumului de combustibil specific clasei C în sensul anexei I partea A.

Articolul 11
Modificări și adaptări la progresul tehnic

Următoarele măsuri destinate să modifice elementele neesențiale ale prezentei directive, printre altele prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (2):

- (1) introducerea unor cerințe referitoare la clasificarea pneurilor C2 și C3 în funcție de aderența la teren umed, cu condiția disponibilității unor metode armonizate de testare;
- (2) introducerea unor cerințe referitoare la alți parametri esențiali, în măsura în care acești parametri afectează mediul, sănătatea sau siguranța, cu condiția disponibilității unor metode armonizate de testare și a rentabilității acestor cerințe;
- (3) adaptarea anexelor I-IV la progresul tehnic.

Articolul 12
Sanctiuni

Statele membre stabilesc norme referitoare la sancțiunile aplicabile pentru încălcarea dispozițiilor naționale adoptate în conformitate cu prezenta directivă și iau măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive. Statele membre comunică aceste dispoziții Comisiei cel târziu la optsprezece luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive și îi comunică fără întârziere orice modificare ulterioară care afectează aceste dispoziții.

Articolul 13
Comitetul

1. Comisia este asistată de un comitet.
2. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Articolul 14
Reexaminare

Cel târziu la 5 ani de la data aplicării prezentei directive, Comisia evaluează necesitatea reexaminării claselor de eficiență a consumului de combustibil și de aderență la teren umed prevăzute în anexa I.

Articolul 15
Transpunere

1. Statele membre adoptă și publică, până cel târziu la 1 noiembrie 2011, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei

directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor dispoziții, precum și un tabel de corespondență între aceste dispoziții și prezenta directivă.

Statele membre aplică aceste dispoziții începând cu 1 noiembrie 2012.

Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

2. Comisiei îi sunt comunicate de statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 16

Prezenta Directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 17

Prezenta Directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

Anexa I
Clasificarea parametrilor pneurilor

Partea A: Clasele de eficiență a consumului de combustibil

Clasa de eficiență a consumului de combustibil trebuie stabilită pe baza coeficientului de rezistență la rulare (*CRR*) în conformitate cu scara de la A la G prezentată mai jos și evaluată în conformitate cu [Regulamentul CEE-ONU ..., *urmează să se adauge o trimitere la JO înaintea adoptării finale a directivei de către legislativ*].

Dacă un anumit tip de pneuri este aprobat pentru mai multe clase de pneuri (de exemplu C1 și C2), scara de clasificare utilizată pentru a determina clasa de eficiență a consumului de combustibil specifică tipului respectiv de pneu trebuie să fie cea aplicabilă celei mai înalte clase de pneuri (de exemplu C2, nu C1).

Pneuri de tip C1		Pneuri de tip C2		Pneuri de tip C3	
<i>CRR</i> în kg/t	Clasa de eficiență a consumului de combustibil	<i>CRR</i> în kg/t	Clasa de eficiență a consumului de combustibil	<i>CRR</i> în kg/t	Clasa de eficiență a consumului de combustibil
$CRR \leq 6,5$	A	$CRR \leq 5,5$	A	$CRR \leq 4,0$	A
$6,6 \leq CRR \leq 7,7$	B	$5,6 \leq CRR \leq 6,7$	B	$4,1 \leq CRR \leq 5,0$	B
$7,8 \leq CRR \leq 9,0$	C	$6,8 \leq CRR \leq 8,0$	C	$5,1 \leq CRR \leq 6,0$	C
Gol	D	Gol	D	$6,1 \leq CRR \leq 7,0$	D
$9,1 \leq CRR \leq 10,5$	E	$8,1 \leq CRR \leq 9,2$	E	$7,1 \leq CRR \leq 8,0$	E
$10,6 \leq CRR \leq 12,0$	F	$9,3 \leq CRR \leq 10,5$	F	$CRR \geq 8,1$	F
$CRR \geq 12,1$	G	$CRR \geq 10,6$	G	Gol	G

Partea B: Clasele de aderență la teren umed

Clasele de aderență la teren umed pentru pneurile de tip C1 trebuie stabilite pe baza coeficientului de aderență la teren umed (G) în conformitate cu scara „de la A la G” prezentată mai jos și măsurate în conformitate cu Regulamentul nr. 117 al CEE-ONU privind dispoziții uniforme pentru omologarea pneurilor în ceea ce privește emisiile sonore de rulare și aderența pe suprafețele umede³⁰.

G	Clasele de aderență la teren umed
$155 \leq G$	A
$140 \leq G \leq 154$	B
$125 \leq G \leq 139$	C
Gol	D
$110 \leq G \leq 124$	E
$G \leq 109$	F
Gol	G

Partea C: Zgomotul exterior de rulare

Valoarea măsurată a zgomotului exterior de rulare se indică în decibeli și este măsurată în conformitate cu Regulamentul nr. 117 al CEE-ONU privind dispoziții uniforme pentru omologarea pneurilor în ceea ce privește emisiile sonore de rulare și aderența pe suprafețele umede.

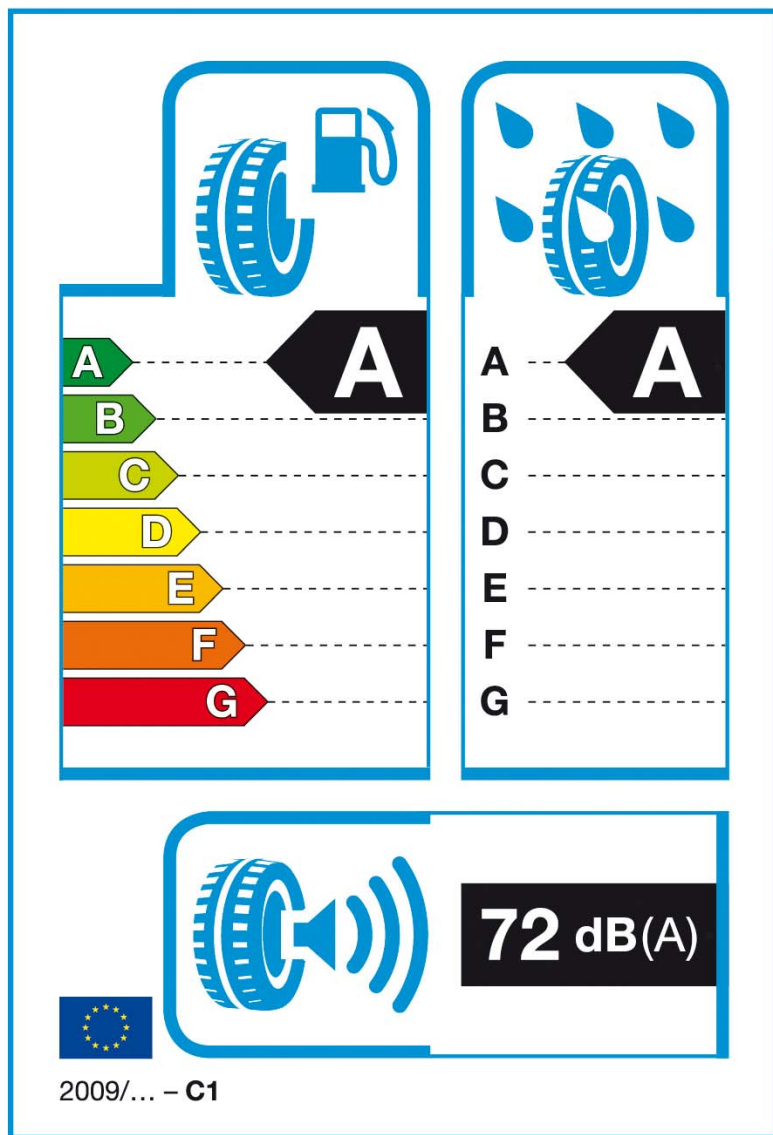
³⁰ JO L 231, 29.8.2008, p. 19.

Anexa II: Formatul etichetei

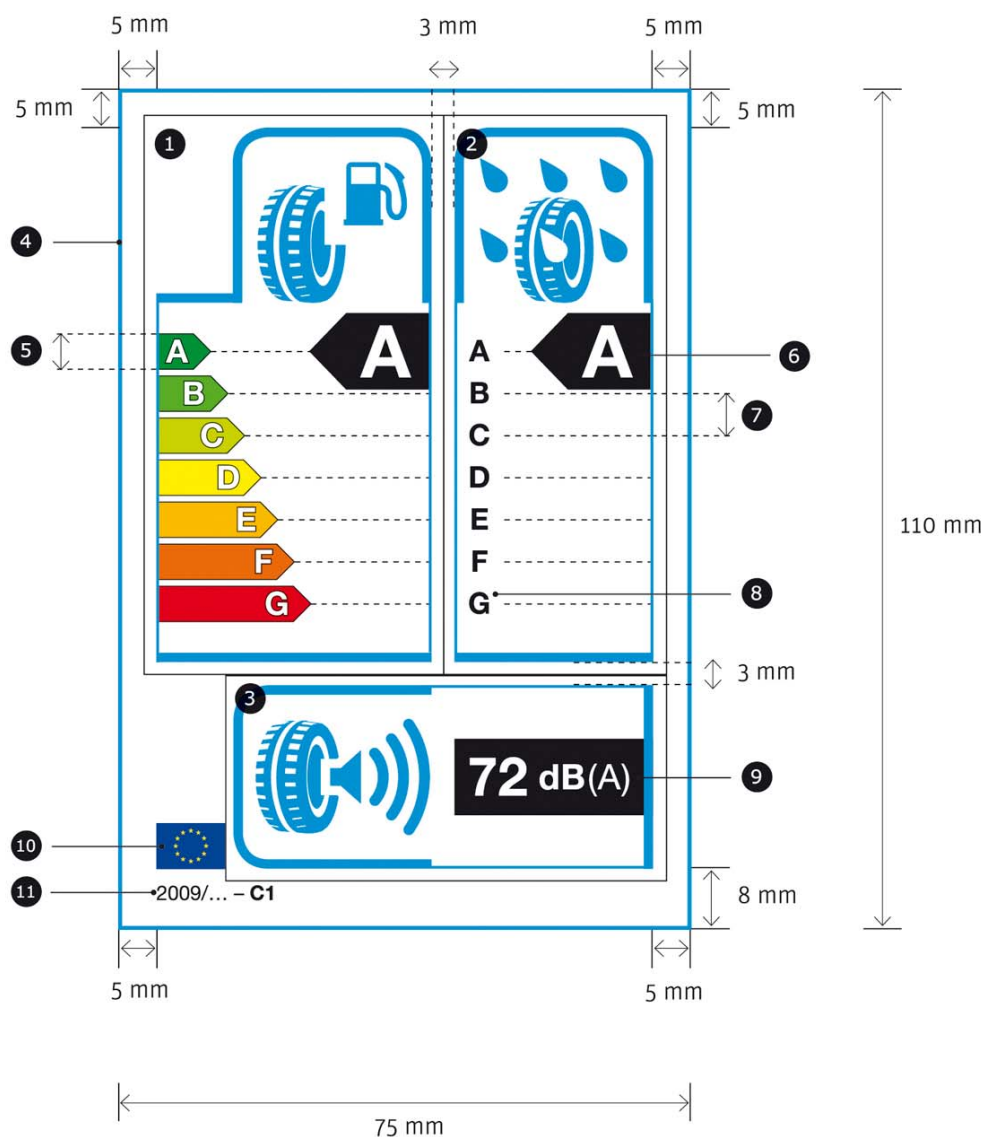
Autocolantul menționat la articolul 4 punctul 1 și articolul 5 punctul 1 constă în două părți: (1) o etichetă tipărită în formatul descris mai jos și (2) un spațiu unde sunt afișate numele furnizorului și linia de pneuri, mărimea pneului, indicele de încărcare, indice de viteză și alte specificații tehnice (denumit în continuare „spațiu pentru marcă”).

1. Modelul etichetei

1.1 Eticheta tipărită pe autocolant, menționată la articolul 4 punctul 1 și articolul 5 punctul 1, trebuie să fie în conformitate cu ilustrația de mai jos:



1.2 Figura următoare furnizează informații pentru etichetă:



1.3 Eticheta trebuie să aibă o lățime de cel puțin 75 mm și o înălțime de 110 mm. În cazul în care eticheta este imprimată într-un format mai mare, conținutul său trebuie să fie proporțional cu specificațiile anterioare.

1.4 Eticheta trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

a) Culoarele sunt CMYK – cyan, magenta, galben și negru – și sunt furnizate conform următorului exemplu: 00-70-X-00: 0 % cyan, 70 % magenta, 100 % galben, 0 % negru;

b) Cifrele de mai jos corespund legendelor indicate la punctul 1.2;

❶ *Eficiența consumului de combustibil*

Pictogramă afișată: lățime: 19,5 mm, înălțime: 18,5 mm – Trăsătura cadrului pictogramei: 3,5 pt, lățime: 26 mm, înălțime: 23 mm – Cadru pentru trăsătura

de clasificare: 1 pt – Extremitatea cadrului: trăsătură: 3,5 pt, lățime: 36 mm – Culoare: X-10-00-05;

② *Aderență la teren umed*

Pictogramă afișată: lățime: 19 mm, înălțime: 19 mm – Cadru pentru trăsătura de clasificare: 3,5 pt, lățime: 26 mm, înălțime: 23 mm – Cadru pentru trăsătura de clasificare: 1 pt – Extremitatea cadrului: trăsătură: 3,5 pt, lățime: 26 mm – Culoare: X-10-00-05;

③ *Zgomot exterior de rulare*

Pictogramă afișată: lățime: 23 mm, înălțime: 15 mm – Cadru pentru trăsătura de clasificare: 3,5 pt, lățime: 26 mm, înălțime: 24 mm – Cadru pentru trăsătura de valoare: 1 pt – Extremitatea cadrului: trăsătură: 3,5 pt, înălțime: 24 mm – Culoare: X-10-00-05;

④ *Marginea etichetei: trăsătură: 1,5 pt – Culoare: X-10-00-05;*

⑤ *Scara A-G*

– *Săgeți:* înălțime: 4,75 mm, spațiu: 0,75 mm, trăsătură neagră: 0,5 pt – culori:

- A: X-00-X-00;
- B: 70-00-X-00;
- C: 30-00-X-00;
- D: 00-00-X-00;
- E: 00-30-X-00;
- F: 00-70-X-00;
- G: 00-X-X-00.

– *Text:* Helvetica Bold 12 pt, 100% alb, contur negru: 0,5 pt;

⑥ *Clasificare*

– *Săgeată:* lățime: 16 mm, înălțime: 10 mm, 100% negru;

– *Text:* Helvetica Bold 27 pt, 100% alb;

⑦ *Linii în scară:* trăsătură: 0,5 pt, interval linie punctată: 5,5 mm, 100% negru;

⑧ *Dimensiunea textului:* Helvetica Bold 11 pt, 100% negru;

⑨ *Valoarea zgomotului*

– *Rubrică:* lățime: 25 mm, înălțime: 10 mm, 100% negru;

– *Text:* Helvetica Bold 20 pt, 100% alb;

– *Textul unității*: Helvetica Bold Regular pentru „(A)” 13 pt, 100% alb;

⑩ *Sigla UE*: lățime: 9 mm, înălțime: 6 mm;

⑪ *Trimitere la directivă*: Helvetica Bold 7,5 pt, 100% negru;

Trimitere la clasa de pneuri: Helvetica Bold 7,5 pt, 100% negru;

c) Fondul trebuie să fie de culoare albă.

1.5 Clasa pneului (C1, C2 sau C3) trebuie indicată pe etichetă, în formatul stabilit în ilustrația de la punctul 1.2.

2. Spațiul pentru marcă

2.1 Furnizorii trebuie să adauge pe autocolant numele lor, linia de pneuri, mărimea pneului, indicele de încărcare, indicele de viteză și alte specificații tehnice, împreună cu eticheta, în orice culoare, format și concept, cu condiția ca raportul dintre dimensiunea spațiului pentru marcă și dimensiunea etichetei să nu depășească 4:5, iar mesajul publicat împreună cu eticheta să nu interfereze cu mesajul de pe etichetă.

Anexa III
Informații furnizate în documentația tehnică promoțională

1. Informațiile referitoare la pneuri sunt furnizate în ordinea specificată, după cum urmează:
 - (i) clasa de eficiență a consumului de combustibil (litere de la A la G);
 - (ii) clasa de aderență la teren umed (litere de la A la G);
 - (iii) valoarea măsurată a zgomotului exterior de rulare (dB).
2. Aceste informații trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:
 - (i) să fie lizibile;
 - (ii) să fie ușor de înțeles;
 - (iii) dacă sunt disponibile diverse clasificări pentru un anumit tip de pneuri, în funcție de dimensiune sau de alți parametri, trebuie să se menționeze gama de pneuri, de la cele mai puțin performante până la cele mai performante.
3. De asemenea, furnizorii trebuie să pună la dispoziție, pe site-ul lor web:
 - (i) o explicație a pictogramelor imprimate pe etichetă;
 - (ii) o declarație subliniind faptul că economiile efective de combustibil și siguranța rutieră depind în mare măsură de comportamentul șoferilor, în special de următoarele aspecte:
 - condusul ecologic poate reduce în mod semnificativ consumul de combustibil;
 - presiunea pneurilor ar trebui verificată cu regularitate pentru a optimiza caracteristicile performanței în materie de aderență la teren umed și ale eficienței consumului de combustibil;
 - distanțele de frânare trebuie întotdeauna respectate cu strictețe.

Anexa IV: Procedura de verificare

Conformitatea claselor declarate de eficiență a consumului de combustibil și de aderență la teren umed, precum și valoarea măsurată a zgomotului exterior de rulare sunt evaluate pentru fiecare tip de pneu sau pentru fiecare grupă de pneuri, în funcție de ceea ce stabilește furnizorul; se respectă următoarea procedură:

- (1) inițial, se testează un singur pneu. Dacă valoarea măsurată este conformă cu clasa declarată sau cu valoarea măsurată a zgomotului exterior de rulare, testul se consideră promovat;
- (2) dacă valoarea măsurată nu este conformă cu clasa declarată sau cu valoarea măsurată a zgomotului exterior de rulare, sunt testate alte trei pneuri. Valoarea medie de măsurare rezultată în urma testării celor patru pneuri se utilizează pentru a evalua conformitatea cu informațiile declarate.