



Bruselj, 17.5.2018
SWD(2018) 188 final

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

POVZETEK OCENE UČINKA

Spremni dokument

k PREDLOGU UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o označevanju pnevmatik glede na izkoristek goriva in druge bistvene parametre ter
razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1222/2009**

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

Povzetek
Ocena učinka o pregledu Uredbe (ES) št. 1222/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o označevanju pnevmatik glede na izkoristek goriva in druge bistvene parametre
A. Nujnost ukrepanja
Zakaj? V čem je težava?
Promet obsega več kot 30 % porabe energije v EU. Cestni promet prispeva približno 22 % vseh emisij toplogrednih plinov (TGP) EU. Komisija je v sporočilu z naslovom „Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami“ iz leta 2016 navedla, da bi morale biti emisije TGP v prometu do leta 2050 najmanj 60 % nižje kot v letu 1990. Zato bo tretji sveženj o mobilnosti vključeval pobude za zmanjšanje emisij iz avtomobilov in tovornih vozil, izboljšanje varnosti v cestnem prometu in zmanjšanje onesnaževanja. Poleg tega bo prispeval k zmanjšanju odvisnosti EU od uvoza energije. Pnevmatike vozil vplivajo na porabo goriva (in s tem na emisije TGP), hrup in varnost. Pregled sedanje uredbe o označevanju pnevmatik je pokazal, da preslabo izpolnjuje svoj cilj povečati okoljsko učinkovitost cestnega prometa s promocijo varnih pnevmatik z velikim izkoristkom goriva in nizkimi stopnjami hrupa. Razlogi za to so: • slaba vidnost oznak za pnevmatike in slaba ozaveščenost javnosti o njih; • težave s skladnostjo in neustrezno izvrševanje pravil v državah članicah ter • zastareli razredi učinkovitosti ter netočne in nepopolne informacije.
Kaj naj bi prinesla ta pobuda?
Bolje obveščene potrošnike, posodobljene in natančnejše tehnične zahteve ter izboljšano skladnost/izvrševanje. Te izboljšave bi vodile k varnejšim in tišjim pnevmatikam, s katerimi se prihrani energija, znižajo stroški goriva in zmanjšajo emisije TGP.
Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU?
Ukrepanje na ravni EU zagotavlja: - enake, usklajene informacije za končne uporabnike ne glede na to, v kateri državi članici kupijo pnevmatike, ter - nižje stroške za dobavitelje, ki lahko svoje pnevmatike tržijo po vsej EU z zgolj eno oznako. Zaradi teh prednosti se bo nazadnje okrepila konkurenčnost industrije pnevmatik EU in olajšala trgovina z njimi na notranjem trgu, kar bo koristilo tudi potrošnikom, ki bodo imeli nižje splošne stroške in širši nabor izdelkov. Da bi bilo ukrepanje na ravni EU učinkovito, morajo biti prizadevanja za nadzor trga usklajena po vsej EU, da bi podprla notranji trg, podjetja pa spodbudila k vlaganju virov v zasnovo, izdelavo in prodajo energijsko učinkovitih pnevmatik.
B. Rešitve
Katere zakonodajne in nezakonodajne možnosti politike so se upoštevale? Ali ima katera od njih prednost? Zakaj?
Obravnavane so bile štiri možnosti politike: 1. <u>brez ukrepanja</u>; 2. <u>nezakonodajna možnost</u>: informacijske kampanje, skupni izvršilni ukrepi, pooblastilo za revizijo preskusnih metod; 3. <u>zakonodajna možnost</u>: sprememba sedanje uredbe in njenih prilog za razširitev njenega področja uporabe, določitev označevanja pnevmatik, ki se prodajajo prek spleta, ponovna prilagoditev razredov oznak in vključitev novih parametrov, izboljšanje preskusnih metod in določitev zbirke podatkov za registracijo pnevmatik ter 4. <u>kombinacija možnosti 2 in 3</u>: to je prednostna možnost. Z njo se dosežejo precej boljši učinki v smislu prihrankov energije in emisij TGP, izboljšanja prometa na trgu, delovnih mest, nižjih stroškov za uporabnike/kupce pnevmatik ter varnosti in okoljskih dejavnikov.

Kdo podpira katero možnost?
Niti potrošniška raziskava, opravljena v okviru pregleda, niti odprto javno posvetovanje ni vključevalo posebnega vprašanja o možnostih. Vendar: • oznako za pnevmatike je poznalo samo 41 % lastnikov avtomobilov, čeprav jih je 90 % menilo, da je uporabna; • 76 % sodelujočih je menilo, da bi se morala oznaka zagotoviti pri vsaki prodaji pnevmatik, ter • 70 % sodelujočih je podpiralo zbirko podatkov za registracijo. Odprto javno posvetovanje je pokazalo, da obstaja soglasje o potrebi po izboljšanju ozaveščenosti o oznaki s kampanjami za ozaveščanje, obveznim spletnim označevanjem in označevanjem pnevmatik, ki se prvotno prodajo skupaj z novimi avtomobili. Sodelujoči so se strinjali z okrepitevijo nadzora trga in vzpostavitev boljše platforme za organe za izvrševanje in usklajevanje dejavnosti, da bi se izboljšalo zaupanje potrošnikov.
C. Učinki prednostne možnosti
Kakšne so koristi prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
Možnost politike 4 naj bi po ocenah do leta 2030 zagotovila naslednje letne prihranke: • 129 PJ prihrankov goriva, s tem pa prihranke za stroške energije v višini 7 milijard EUR; • 10 Mt manj emisij CO₂; • neto prihranke pri stroških za potrošnike v višini 2,8 milijarde EUR („prihranki pri stroških energije“ minus „stroški dodatnih nakupov“); • povečanje prometa v sektorjih proizvodnje, veleprodaje in maloprodaje za 9 milijard EUR; • zmanjšanje števila smrtnih žrtev in poškodb v prometnih nesrečah ter • zmanjšanje števila smrtnih žrtev in poškodb zaradi hrupa.
Kakšni so stroški prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
Upravní stroški in stroški skladnosti znašajo približno: • za dobavitelje: 127 milijonov EUR na leto; enkratni stroški v višini 40 milijonov EUR; • za distributerje: 50 milijonov EUR na leto; enkratni stroški v višini 30 milijonov EUR; • za države članice: 20 000 EUR na leto; enkratni stroški v višini 13 milijonov EUR ter • za Komisijo: 0,5–1 milijon EUR na leto; enkratni stroški v višini 2,1 milijona EUR. Ker je skladnost obvezna, bi morali biti dobavitelji in distributerji sposobni te stroške prenesti na potrošnike, vendar bodo finančne koristi za potrošnike te stroške močno presegle. Drugih negativnih učinkov ni.
Kakšen bo vpliv na podjetja, MSP ter mikropodjetja?
V EU ni MSP, ki proizvajajo pnevmatike. MSP, ki prodajajo pnevmatike na drobno/uvažajo pnevmatike, bi lahko imela dodatne stroške, zlasti zaradi obveznega prikazovanja oznake v primeru spletne prodaje pnevmatik. Vendar predlog ne vpliva na pokritost sedanje uredbe v smislu izdelkov niti ne ustvarja obveznosti priprave novih informacij. Zato predvidoma ne bo povzročil bistvenih stroškov izvajanja. Tako kot končnim uporabnikom pnevmatik bodo MSP koristili nižji stroški v življenjski dobi pnevmatik, pa tudi večja varnost njihovih zaposlenih.
Ali bo prišlo do znatnih učinkov na nacionalne proračune in uprave?
Dodatnih učinkov na nacionalne proračune/uprave, poleg zgoraj predstavljenih, ni.
Bo imela pobuda druge pomembnejše učinke?
Da. Prednostna možnost bo predvidoma pozitivno vplivala na konkurenčnost in inovacije na trgu EU za pnevmatike (glej oddelek 6.4 poročila o oceni učinka).
D. Spremljanje
Kdaj se bo politika pregledala?
Vključila bi se klavzula, v skladu s katero bi se pregled izvedel šest let po sprejetju.