



Bruxelas, 17.5.2018
SWD(2018) 188 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha o documento

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho

relativo à rotulagem dos pneus no que respeita à eficiência energética e a outros parâmetros essenciais e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1222/2009

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

Ficha de resumo
Avaliação de impacto sobre a revisão do Regulamento (CE) n.º 1222/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à rotulagem dos pneus no que respeita à eficiência energética e a outros parâmetros essenciais
A. Necessidade de ação
Porquê? Qual é o problema em causa?
<p>Os transportes representam mais de 30 % do consumo de energia na UE. O transporte rodoviário é responsável por cerca de 22 % das emissões de gases com efeito de estufa geradas na UE. Na sua Comunicação de 2016 sobre uma <i>Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica</i>, a Comissão anunciou que, até 2050, as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes teriam de ser, pelo menos, inferiores em 60 % às de 1990. Por conseguinte, o terceiro pacote de mobilidade incluirá iniciativas para reduzir as emissões provenientes dos automóveis e dos camiões, para melhorar a segurança do transporte rodoviário e reduzir a poluição. Contribuirá também para reduzir a dependência da UE das importações de energia.</p> <p>Os pneus dos veículos têm impacto no consumo de combustível (e, por conseguinte, nas emissões de gases com efeito de estufa), no ruído e na segurança. Um balanço do atual regulamento relativo à rotulagem dos pneus mostrou que não está a ser suficientemente atingido o objetivo de aumentar a eficiência ambiental do transporte rodoviário através da promoção de pneus energeticamente eficientes, seguros e pouco ruidosos. Tal deve-se a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fraca visibilidade, e escassa perceção do público, da rotulagem dos pneus; • Problemas de conformidade e aplicação inadequada das normas por parte dos Estados-Membros; e • Classes de desempenho desatualizadas e inexatas e informações incompletas.
O que se espera alcançar com esta iniciativa?
<p>Consumidores mais bem informados, requisitos técnicos atualizados e mais precisos e melhor cumprimento/execução.</p> <p>Estas melhorias deverão resultar em pneus mais seguros e mais silenciosos que permitam economizar energia e reduzir os custos de combustível e as emissões de gases com efeito de estufa.</p>
Qual é o valor acrescentado da ação a nível da UE?
<p>Uma ação a nível da UE garante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A transmissão das mesmas informações harmonizadas aos utilizadores finais, independentemente do Estado-Membro em que estes adquiram os pneus; e - A redução dos custos para os fornecedores, por poderem comercializar os seus pneus em toda a UE com um rótulo único. <p>Estas vantagens, em última análise, reforçam a competitividade da indústria europeia de pneus e facilitam o comércio de pneus no mercado interno, beneficiando também os consumidores com custos globais mais baixos e uma gama mais vasta de produtos.</p> <p>Para ser eficaz, uma ação à escala da UE precisa que o esforço de fiscalização do mercado seja uniforme em toda a União, para apoiar o mercado interno e incentivar as empresas a investirem recursos na conceção, no fabrico e na venda de pneus mais eficientes em termos de consumo de energia.</p>
B. Soluções
Que opções políticas legislativas e não-legislativas foram ponderadas? É dada preferência a alguma delas? Porquê?
<p>Foram consideradas quatro opções políticas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Inação</u>; 2. <u>Opção não-legislativa</u>: campanhas de informação, ações conjuntas de aplicação da legislação, mandato para a revisão dos métodos de ensaio; 3. <u>Opção legislativa</u>: alteração do regulamento atual e dos anexos deste no sentido do alargamento do seu âmbito de aplicação, da rotulagem dos pneus vendidos na Internet, do reajustamento das

<p>classes de rotulagem e da inclusão de novos parâmetros, da melhoria dos métodos de ensaio e da criação de uma base de dados de registo dos pneus; e</p> <p>4. Combinação das opções 2 e 3: é a opção preferida. Tem impactos significativamente melhores no que se refere a poupança de energia e emissões de gases com efeito de estufa, aumento do volume de negócios e do emprego e redução de custos para os utilizadores/compradores de pneus, bem como ao nível dos fatores ambientais e de segurança.</p>
<p>Quem apoia cada uma das opções?</p> <p>Nem o estudo sobre o consumo realizado no âmbito da revisão nem a consulta pública aberta questionaram especificamente sobre as opções. No entanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • apenas 41 % dos proprietários de automóveis tinham conhecimento do rótulo dos pneus, embora 90 % tenham reconhecido a sua utilidade; • 76 % dos inquiridos afirmaram que o rótulo devia ser fornecido em todas as operações de venda de pneus; e • 70 % dos inquiridos defenderam a criação de uma base de dados de registo. <p>A consulta pública revelou um consenso quanto à necessidade de promover a sensibilização para o rótulo através de campanhas de sensibilização, à obrigatoriedade da rotulagem em linha e à rotulagem dos pneus vendidos inicialmente com os automóveis novos. Para melhorar a confiança dos consumidores, os inquiridos concordaram com o reforço da fiscalização do mercado e a criação de uma plataforma mais adequada para as autoridades executarem e coordenarem atividades.</p>
<p align="center">C. Impactos da opção preferida</p>
<p>Quais são os benefícios da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?</p> <p>Estima-se que a opção política 4 contribua para a obtenção das seguintes poupanças anuais até 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 129 PJ de poupança de combustível, correspondentes a uma poupança de 7000 milhões de EUR em custos de energia; • Menos 10 Mt de emissões de CO₂; • Economia de custos líquida na ordem dos 2800 milhões de EUR para os consumidores («poupança nas despesas energéticas» menos «despesas de aquisição adicionais»); • Aumento do volume de negócios em 9000 milhões de EUR nos setores da fabricação e do comércio grossista e retalhista; • Redução da mortalidade e das lesões causadas por acidentes rodoviários; e • Redução do número de feridos e vítimas mortais relacionados com o ruído.
<p>Quais são os custos da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?</p> <p>Os custos administrativos e de conformidade são aproximadamente os seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para os fornecedores: 127 milhões de EUR por ano; custos pontuais de 40 milhões de EUR; • Para os distribuidores: 50 milhões de EUR por ano; custos pontuais de 30 milhões de EUR; • Para os Estados-Membros: 20 000 EUR por ano; custos pontuais de 13 milhões de EUR; e • Para a Comissão: 0,5-1 milhão de EUR por ano; custos pontuais de 2,1 milhões de EUR. <p>Tendo em conta que a conformidade é obrigatória, os fornecedores e os distribuidores devem poder repercutir esses custos nos consumidores, ao nível dos quais aqueles serão mais do que compensados pelas vantagens financeiras. Não existem outros impactos negativos.</p>
<p>Como serão afetadas as grandes empresas, as PME e as microempresas?</p> <p>Não existem PME produtoras de pneus na UE. As PME que importam ou vendem pneus a retalho poderão vir a ter custos adicionais, nomeadamente decorrentes da obrigação de indicar o rótulo nas vendas em linha de pneus. No entanto, a proposta não altera a cobertura do atual regulamento em termos de produtos nem cria obrigações de novas informações. Por conseguinte, não se espera que venha a dar origem a custos de aplicação significativos. Enquanto utilizadores finais de pneus, as PME serão beneficiadas pela redução dos custos na vida útil dos pneus e por uma maior segurança para os seus empregados.</p>
<p>Haverá impactos significativos nos orçamentos e administrações públicas nacionais?</p> <p>Além dos já indicados, não existem outros impactos nos orçamentos ou administrações nacionais.</p>

Haverá outros impactos significativos?

Sim, prevê-se que a opção preferida venha a ter impacto positivo no mercado de pneus da UE a nível de competitividade e de inovação (ver o ponto 6.4 do relatório de avaliação de impacto).

D. Seguimento

Quando será reexaminada a legislação proposta?

Será introduzida uma disposição no sentido da revisão seis anos após a adoção.
--