

Bruxelles, 25 febbraio 2020
(OR. en)

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

**14649/2/19
REV 2 ADD 1**

**ENER 529
ENV 970
TRANS 561
CONSOM 328
CODEC 1709
PARLNAT 68**

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

Oggetto: Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad
altri parametri, che modifica il regolamento (UE) 2017/1369 e che abroga il
regolamento (CE) n. 1222/2009

- Motivazione del Consiglio
- Adottata dal Consiglio il 25 febbraio 2020

I. INTRODUZIONE

1. Il 17 maggio 2018 la Commissione ha adottato la proposta in oggetto nell'ambito del più ampio pacchetto di misure sulla mobilità a basse emissioni di carbonio.
2. Il Comitato economico e sociale europeo e il Comitato delle regioni sono stati consultati e soltanto il primo ha formulato un parere il 17 ottobre 2018.
3. Il 4 marzo 2019, in seguito a discussioni organizzate a livello di gruppo "Energia", il Consiglio ha raggiunto un orientamento generale¹.
4. Il 26 marzo 2019² il Parlamento europeo ha adottato la sua posizione in prima lettura. Tale posizione è stata successivamente confermata dal neoeletto Parlamento europeo.
5. Il 10 ottobre 2019 sono iniziati i negoziati tra i due colegislatori. Il secondo e ultimo trilogio informale sulla proposta in oggetto si è tenuto il 13 novembre 2019 ed è stato raggiunto un accordo provvisorio con il Parlamento europeo.
6. Il 22 novembre 2019 il Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima) ha esaminato il testo di compromesso provvisorio in vista di un accordo³.
7. Il 4 dicembre 2019 il presidente della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia (ITRE) del Parlamento europeo ha inviato al presidente del Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima) una lettera⁴ in cui dichiara che, qualora il Consiglio adotti la sua posizione in prima lettura conformemente al testo allegato a tale lettera, egli raccomanderà alla plenaria di accettare la posizione del Consiglio senza emendamenti, previa messa a punto da parte dei giuristi-linguisti, nella seconda lettura del Parlamento.

¹ Rif.: documento 6695/19.

² Documento T8-0230/2019.

³ Rif.: documenti 14152/19 e 14152/19 COR 1.

⁴ Rif. D (2019) 43576.

8. Il 16 dicembre 2019 il Consiglio ha confermato l'accordo politico di cui sopra⁵ in vista dell'adozione di una posizione in prima lettura.
9. Il 25 febbraio 2020 il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura sulla proposta figurante nel doc. 14649/19.

II. OBIETTIVO

Oltre all'abrogazione del regolamento (CE) n. 1222/2009 sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali⁶, la proposta in oggetto mira a chiarire e ad ampliare l'ambito di applicazione del quadro normativo esistente principalmente:

- estendendo gli obblighi di esposizione dell'etichetta ai pneumatici di classe C3;
- aggiornando l'etichetta dei pneumatici, consentendone la revisione e migliorando la visibilità dell'etichetta per i consumatori;
- 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;
- considerando la possibilità di includere nell'etichetta parametri relativi al chilometraggio e all'abrasione, non appena saranno disponibili metodi di prova adeguati;
- includendo i pneumatici ricostruiti, non appena sarà disponibile un metodo di prova adeguato per misurarne le prestazioni;
- consentendo la revisione delle classi di prestazione dei pneumatici mediante atti delegati;
- includendo un obbligo di registrazione dei pneumatici in una banca dati *ad hoc*.

⁵ Rif.: allegato della nota 14640/19.

⁶ GU L 342 del 22.12.2009, pag. 46.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA

A. Aspetti generali

Il testo di compromesso confermato dal Consiglio il 16 dicembre 2019 riflette pienamente l'accordo raggiunto dai colegislatori. Mantiene la maggior parte degli obiettivi della proposta della Commissione e al tempo stesso tiene conto degli emendamenti più importanti adottati dal Parlamento europeo in prima lettura.

In particolare, in prima lettura il Parlamento europeo ha adottato più di cinquanta emendamenti. Durante le discussioni a livello di gruppo "Energia" il Consiglio ha esaminato tali emendamenti in diverse occasioni.

Fin dall'inizio le posizioni dei due colegislatori non sembravano divergere in maniera significativa su molte disposizioni. Il Consiglio ha pertanto accettato la maggior parte degli emendamenti del Parlamento europeo almeno in parte, alcuni nella sostanza, mentre altri persino nell'esatta formulazione. Durante la fase di negoziazione il Parlamento europeo ha ritirato o eliminato alcuni emendamenti.

B. Questioni principali

Nel complesso le modifiche apportate alla proposta della Commissione rispettano i seguenti obiettivi generali:

- fornire maggiori informazioni ai consumatori sul consumo di carburante, la sicurezza e il rumore al momento dell'acquisto di pneumatici;
- migliorare l'esattezza dell'etichetta, fornendo al contempo informazioni pertinenti e comparabili; e
- massimizzare il contributo dell'etichetta alla decarbonizzazione del settore dei trasporti.

I colegislatori sembrano al tempo stesso aver trovato il giusto equilibrio tra l'ambizione riguardo ai suddetti obiettivi e la necessità di garantire che il settore e/o le autorità possano applicare facilmente il quadro normativo senza imporre oneri amministrativi ingiustificati.

Più specificamente, le principali modifiche rispetto alla proposta iniziale della Commissione possono essere elencate come segue:

- a) l'articolo 2 è stato modificato per chiarire che i pneumatici ricostruiti rientrano nell'ambito di applicazione del nuovo regolamento come qualsiasi altro pneumatico di classe C1, C2 e C3;
- b) l'elenco delle definizioni di cui all'articolo 3 è stato ampliato con l'aggiunta di alcune nuove definizioni (ad esempio "identificativo del tipo di pneumatico") mentre altre sono state chiarite o specificate ulteriormente (ad esempio "parametro");
- c) sono stati ulteriormente precisati gli obblighi dei fornitori e/o distributori di pneumatici di cui agli articoli 4 e 6: 1) riguardo alla possibilità offerta ai fornitori e ai distributori di rendere l'etichetta dei pneumatici disponibile in una visualizzazione annidata in caso di messaggi pubblicitari visivi di pneumatici su internet; e 2) nei confronti delle autorità di omologazione e delle autorità di vigilanza del mercato. Inoltre, sono state aggiunte ulteriori precisazioni per quanto riguarda il ruolo di tali autorità, che hanno ora la possibilità (e non l'obbligo) di effettuare verifiche supplementari sull'etichetta;
- d) sono state prolungate tutte le date di cui all'articolo 5, paragrafi 1 e 2, all'articolo 11, paragrafo 5, e agli articoli 17 e 18 relative agli obblighi dei fornitori di pneumatici in relazione alla banca dati dei prodotti e degli Stati membri verso la Commissione, all'abrogazione dell'attuale quadro normativo e all'entrata in vigore;

- e) è stato aggiunto l'articolo 8 per garantire coerenza con l'articolo 14 della direttiva sul commercio elettronico per quanto riguarda gli obblighi dei prestatori di servizi di hosting di consentire la vendita di pneumatici attraverso il proprio sito web;
- f) è stato introdotto l'articolo 12, paragrafo 4, per chiarire che le autorità di vigilanza del mercato possono rivalersi sul fornitore per recuperare i costi di ispezione dei documenti e delle prove fisiche sui prodotti nei casi di mancato rispetto da parte del fornitore del nuovo quadro normativo o dei pertinenti atti delegati adottati a norma dello stesso;
- g) l'articolo 13 è stato modificato per evitare il riscalaggio delle categorie relative al consumo di carburante, all'aderenza sul bagnato e al rumore esterno di rotolamento mediante atti delegati. D'altro canto, alla Commissione viene ora conferito il potere di adottare atti delegati come segue: 1) entro due anni dalla data di entrata in vigore del nuovo regolamento, al fine di integrarlo introducendo nuovi requisiti d'informazione per i pneumatici ricostruiti, purché sia disponibile un metodo di prova adeguato; e 2) al fine di includere parametri o requisiti d'informazione per l'abrasione e il chilometraggio, non appena siano disponibili metodi affidabili, accurati e riproducibili per provare e misurare l'abrasione e il chilometraggio per uso da parte di enti di normazione europei o internazionali, purché siano rispettate due condizioni: a) la Commissione ha effettuato una valutazione d'impatto approfondita; e b) la Commissione ha proceduto a un'adeguata consultazione dei pertinenti portatori di interesse);
- h) il riscalaggio delle categorie relative al consumo di carburante, all'aderenza sul bagnato e al rumore esterno di rotolamento non è stato accettato come proposto dalla Commissione nell'allegato I. I legislatori hanno tuttavia proceduto a ripulire le categorie vuote per quanto riguarda il consumo di carburante e l'aderenza sul bagnato;

- i) negli allegati I e II sono stati inseriti nuovi pittogrammi e un nuovo modello di etichetta;
- j) l'allegato III della proposta della Commissione è stato soppresso;
- k) nell'allegato IV, i colegislatori hanno introdotto una nuova disposizione che consente ai fornitori e ai distributori di precisare, se del caso, che i pneumatici con aderenza su ghiaccio sono specificamente concepiti per le superfici stradali coperte da ghiaccio e da neve compatta e dovrebbero essere utilizzati solo in condizioni climatiche molto estreme e che l'uso di pneumatici con aderenza su ghiaccio in condizioni climatiche meno estreme potrebbe portare a prestazioni non ottimali, in particolare per quanto riguarda l'aderenza sul bagnato, la manovrabilità e l'usura;
- l) è stato aggiunto l'allegato VII per precisare quali informazioni debbano essere inserite nella parte pubblica della banca dati dei prodotti e in quella relativa alla conformità.

IV. CONCLUSIONE

La posizione del Consiglio sottolinea l'obiettivo principale della proposta della Commissione e rispecchia pienamente il compromesso raggiunto nei negoziati informali tra il Consiglio e il Parlamento europeo, con il sostegno della Commissione.

Tale compromesso è stato confermato dalla lettera che il presidente della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia (ITRE) del Parlamento europeo ha indirizzato alla presidenza il 4 dicembre 2019. È stato successivamente approvato dal Consiglio il 16 dicembre 2019 confermando l'accordo politico in vista dell'adozione di una posizione in prima lettura.