

PT

PT

PT



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 13.11.2008
COM(2008) 779 final

2008/0221 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativa à rotulagem dos pneus no que respeita à eficiência energética e a outros
parâmetros essenciais**

(apresentada pela Comissão)

{SEC(2008) 2860}

{SEC(2008) 2861}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Justificação e objectivos da proposta**

O transporte rodoviário representa cerca de 23% do total das emissões de CO₂¹, o que transforma a redução da intensidade energética e das emissões dos veículos num enorme desafio para a União Europeia.

O Plano de Acção para a Eficiência Energética² e a Comunicação "Tornar o transporte mais ecológico"³ anunciaram a apresentação de uma proposta sobre a rotulagem energética dos pneus até 2008. O objectivo é promover a transformação do mercado no sentido da adopção de pneus eficientes em termos de consumo de combustível, também chamados pneus de fraca resistência ao rolamento (FRR).

A proposta sobre rotulagem segue uma abordagem integrada em matéria de pneus que garantirá que sejam fornecidas informações normalizadas não só sobre a sua eficiência em termos de consumo de combustível (ou eficiência energética), mas também sobre a aderência em pavimento molhado e o ruído exterior de rolamento, para que os consumidores e os utilizadores finais possam fazer escolhas informadas. O objectivo é promover, através da acção das forças de mercado, a melhoria dinâmica de todos os parâmetros para lá dos requisitos mínimos fixados para a homologação (o procedimento que concede acesso ao mercado comunitário).

- **Contexto geral**

Os pneus podem contribuir de modo significativo para reduzir a intensidade energética e as emissões dos transportes, dado que representam 20% a 30% do consumo total de combustível dos veículos. Esta percentagem de combustível é utilizada para vencer a resistência ao rolamento (RR) devida principalmente à «perda histerética» (perda de energia através do aquecimento e da deformação das rodas com o movimento de rodagem). As novas tecnologias permitem reduzir a RR, que actualmente varia entre um determinado valor e o seu dobro, consoante a classe de pneu. Para os veículos de passageiros, por exemplo, a diferença entre o pior e o melhor jogo de pneus pode representar 10% no consumo de combustível.

Os estudos mostram que os pneus energeticamente eficientes são rentáveis: A diferença de preço dos melhores pneus é compensada por economias de combustível ao longo da sua vida útil. Existe, portanto, um interesse directo, para quem adquire pneus, em reduzir a factura de combustível e, para a sociedade em geral, em reduzir as emissões provenientes dos transportes rodoviários. O impacto a nível da UE poderá ser expressivo: o estudo externo realizado no âmbito da avaliação de impacto identificou um potencial de economia da ordem dos 0,56 a 1,51 Mtep por ano, dependendo da

¹ Agência Europeia do Ambiente, Inventário Anual da Comunidade Europeia sobre os Gases responsáveis pelo efeito de estufa 1990–2005 e Relatório do Inventário 2007, p. 88.

² COM(2006) 545.

³ COM(2008) 433.

velocidade de transformação do mercado, o que equivale a retirar das estradas comunitárias entre 0,5 e 1,3 milhões de veículos de passageiros (ou 3% a 8% dos veículos novos de passageiros matriculados).

As melhorias na resistência ao rolamento têm sido e continuarão a ser induzidas a nível do mercado dos equipamentos de origem⁴ pelos construtores de automóveis, que têm um incentivo para equipar os seus veículos com pneus eficientes em termos de consumo de combustível e reduzir assim as emissões dos veículos medidas em conformidade com a legislação sobre homologação de veículos. O Regulamento relativo à segurança geral dos veículos a motor⁵ vai, além disso, proibir os pneus com mais fraco desempenho em termos de consumo de combustível através da instauração de requisitos mínimos aplicáveis à RR. A transformação do mercado induzida por estes dois factores não atingirá, no entanto, o seu nível óptimo devido à falta de informação ao dispor dos utilizadores finais, em particular a nível do mercado da substituição.

Neste segmento, que representa 78% do total do mercado⁶, os consumidores e as empresas não têm acesso a dados objectivos sobre a resistência dos pneus ao rolamento e não podem comparar os custos agravados de compra com as economias de combustível. Os inquéritos de mercado mostram igualmente que os consumidores estão interessados em adquirir pneus energeticamente eficientes.

Acresce que os diferentes aspectos do desempenho dos pneus estão interligados: a intervenção num parâmetro, como a eficiência energética, pode ter um impacto negativo noutros parâmetros, como a aderência em pavimento molhado, ao passo que a optimização deste último parâmetro pode ter um efeito negativo no ruído exterior de rolamento. Constatou-se que há margem para melhorar o desempenho dos pneus no respeitante à aderência em pavimento molhado e ao ruído exterior de rolamento para lá das exigências mínimas previstas na legislação sobre homologação de veículos⁷. É, pois, do interesse da sociedade promover a optimização destes dois parâmetros paralelamente ao da resistência ao rolamento.

O estabelecimento de um regime de rotulagem para os pneus a nível da UE visa responder à insuficiente transformação do mercado no sentido da adopção de pneus energeticamente eficientes causada pela falta de informação. Permitirá aos consumidores fazerem escolhas informadas, fornecerá incentivos aos fabricantes de pneus para que melhorem os seus produtos e contribuirá para a sensibilização geral.

- **Disposições em vigor no domínio da proposta**

A proposta relativa à rotulagem dos pneus faz parte de uma abordagem integrada tendente a reduzir o consumo de combustível e as emissões no sector dos transportes rodoviários. Centrada na procura, a proposta complementarà a legislação relativa à homologação aplicável aos pneus, que, mediante a imposição de requisitos mínimos, se centra na oferta. Os requisitos mínimos em matéria de resistência ao rolamento, de aderência em pavimento molhado e de ruído exterior de rolamento, que está previsto

⁴ Os pneus montados nos veículos novos constituem 22% da quota de mercado.

⁵ Proposta COM(2008) 316, em fase de adopção, JO C [...], de [...], p. [...].

⁶ Pneus que substituem os pneus de origem quando estes estão gastos, normalmente após 40 000 km de rodagem para os veículos de passageiros.

⁷ COM(2008) 316; ver nota 5.

entrarem em vigor em Outubro de 2012, nos termos de uma proposta de regulamento relativo à segurança geral dos veículos a motor, garantirão um nível uniforme de qualidade dos pneus, podendo o sistema de rotulagem contribuir para a ultrapassagem desse nível. Num contexto de concorrência crescente no mercado dos pneus, este sistema introduzirá condições equitativas para todos, com a possibilidade, para os fabricantes, de apostarem na diferenciação dos produtos para que a concorrência se baseie não apenas nos preços mas também na qualidade dos produtos. É também provável que reduza os obstáculos à entrada de novos concorrentes com base na reputação. A indústria, pelo seu lado, obterá maior retorno sobre o seu investimento em I&D, pois os consumidores e os utilizadores finais terão acesso a informações objectivas, fiáveis e comparáveis sobre os parâmetros dos pneus.

Métodos de ensaio harmonizados e precisos serão fundamentais para fornecer informações comparáveis sobre os parâmetros dos pneus. Para reduzir a carga administrativa sobre os produtores, assim como os custos dos ensaios, deverão aplicar-se os mesmos métodos de ensaio que os definidos na legislação sobre homologação aplicável aos pneus.

- **Coerência com outras políticas e objectivos da União**

Uma maior aceitação pelo mercado dos pneus energeticamente eficientes através da introdução de um sistema de rotulagem energética contribuirá para realizar o potencial de 20% de economia de energia até 2020 identificado no Plano de Acção para a Eficiência Energética⁸ – posteriormente aprovado pelo Conselho de Ministros da Energia, pelo Conselho Europeu e pelo Parlamento Europeu⁹.

A proposta é consonante com a estratégia revista da Comissão para a redução das emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros¹⁰ e com as sugestões do grupo de alto nível CARS 21¹¹. Essa estratégia baseia-se numa abordagem integrada que visa atingir o objectivo de 120g/km de CO₂ até 2012: atingir-se-ão os 130g/km por intermédio de um instrumento legislativo relativo às emissões dos veículos, medidas aquando da homologação¹², e os restantes 10g/km ou equivalente por efeito de uma lista bem definida de medidas adicionais, entre as quais a promoção de pneus eficientes em termos de consumo de combustível. As sinergias com a proposta de revisão da rotulagem dos veículos¹³ aumentarão igualmente o reconhecimento do sistema de rotulagem dos pneus.

A promoção da transformação do mercado no sentido da adopção de pneus eficientes em termos de consumo de combustível é conforme com a estratégia de Lisboa e a estratégia renovada para o desenvolvimento sustentável, uma vez que estimulará o

⁸ COM(2006) 545.

⁹ Transportes, Telecomunicações e Energia (TTE), Conselho Energia de 23 de Novembro de 2006, doc. 15210/06; Conselho Europeu de Bruxelas, de 8 e 9 de Março de 2007, Conclusões da Presidência (doc. 7224/07). Resolução do Parlamento Europeu, de 24 de Outubro de 2007, sobre a estratégia comunitária para a redução das emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros (2007/2119(INI)), ponto 32.

¹⁰ COM(2007) 19.

¹¹ COM(2007) 22.

¹² COM(2007) 856.

¹³ Reformulação da Directiva 1999/94/CE.

investimento em I&D, garantirá condições equitativas para todos e reduzirá a pegada de carbono do transporte rodoviário, contribuindo assim para o objectivo político da mobilidade sustentável.

Um dos principais objectivos definidos no Programa Comunitário de Lisboa para 2008–2010¹⁴ é a promoção de uma «política industrial voltada para uma produção e um consumo mais sustentáveis», desenvolvida mais em pormenor no Plano de Acção para um Consumo e Produção Sustentáveis e uma Política Industrial Sustentável¹⁵.

A rotulagem dos pneus também contribuirá de forma significativa para o objectivo de «responsabilizar os consumidores» segundo a fórmula da Estratégia comunitária em matéria de Política dos Consumidores para 2007-2013¹⁶, já que permitirá aos consumidores fazerem uma escolha informada ao adquirirem pneus de substituição.

2. CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DO IMPACTO

• Consulta das partes interessadas

Métodos de consulta utilizados, principais sectores visados e perfil geral dos inquiridos

As partes interessadas foram sendo auscultadas ao longo de todo o processo no âmbito de reuniões bilaterais e de contactos diversos com os representantes dos Estados-Membros, ONG, organizações de defesa dos consumidores e associações de empresas, fabricantes de pneus, gestores de frotas de veículos, comerciantes de pneus e construtores de automóveis.

- As primeiras reacções foram recolhidas durante a consulta pública sobre segurança avançada dos veículos a motor, efectuada pela DG ENTR entre Agosto e Outubro de 2007, tendo sido apresentada uma proposta de classificação dos pneus em função da sua eficiência energética. Esta proposta acabou por ser retirada pela DG ENTR para dar margem a uma análise mais aprofundada, mas os resultados desta consulta foram tidos em conta.

- Em 21 de Abril de 2008, teve lugar uma reunião de um grupo de peritos com representantes da indústria de pneus para clarificar as questões técnicas.

- Em 26 de Maio de 2008, realizou-se uma *workshop* com as partes interessadas. O documento de trabalho que serviu de base a esta *workshop* e do qual constam questões relativas a várias opções políticas, as respostas das partes interessadas e a acta da reunião foram publicados no sítio Web Europa.

Síntese das respostas e modo como foram tidas em conta

A consulta das partes interessadas foi indispensável para definir as opções políticas e

¹⁴ COM(2007) 804.

¹⁵ COM(2008) 397/3.

¹⁶ COM(2007) 99.

os possíveis contornos de um sistema de rotulagem. Todos os respondentes ao longo do processo de consulta apoiaram de um modo geral a introdução de um sistema de rotulagem, mas com reservas em relação a algumas questões técnicas:

- A primeira consulta pública levada a cabo pela DG ENTR pôs em evidência a necessidade de evitar degradar as características de segurança dos pneus ao conceber um sistema de rotulagem que apoie os pneus energeticamente eficientes. A indústria de pneus desenvolveu o conceito de «abordagem integrada do desempenho dos pneus», defendendo a tomada em consideração simultânea de todos os parâmetros pertinentes. Esta preocupação foi tida em conta na concepção do sistema de rotulagem, que prevê um sistema de classificação multi-critério.

- Pediu-se que fossem estabelecidas classes mais ambiciosas de eficiência energética e que fosse seguido o mesmo esquema que o utilizado para os aparelhos electrodomésticos (uma escala de «A a G»)¹⁷. Em consequência disso, e no âmbito do estudo externo, realizou-se um aturado trabalho de investigação para identificar exactamente o estado da técnica, o potencial tecnológico para melhorar a eficiência energética dos pneus e reduzir os custos de produção associados. Os resultados foram tidos em conta na definição das classes de eficiência de modo a que a classe A fosse suficientemente exigente para orientar o mercado para pneus energeticamente eficientes, mas garantindo ao mesmo tempo a sua rentabilidade para os utilizadores finais, por outras palavras, que as economias de combustível compensassem os custos de aquisição mais elevados.

- Algumas partes interessadas pediram a inclusão do ruído exterior de rolamento no sistema de rotulagem. Este parâmetro, que não foi originalmente incluído no âmbito da avaliação de impacto, foi, em consequência disso, contemplado.

- Por último, a pertinência de incluir no sistema de rotulagem os pneus C2 e C3 (os pneus montados nos veículos comerciais ligeiros e pesados) foi objecto de um intenso debate. As empresas de transporte rodoviário, incluindo a sua federação, a União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU), apelaram a que estas classes de pneus fossem incluídas no sistema de rotulagem. Atendendo a que a avaliação de impacto mostrou existir um potencial significativo de economia de combustível nestes mercados, decidiu-se incluí-los no âmbito da proposta legislativa.

Entre 28 de Abril e 30 de Maio de 2008, foi realizada uma consulta pública através da Internet. A Comissão recebeu 14 respostas. As respostas estão disponíveis em: http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm.

• **Obtenção e utilização de pareceres de especialistas**

Domínios científicos/de especialização em questão

Foi encomendado um estudo externo, realizado entre Dezembro de 2007 e Julho de 2008, ao *European Policy Evaluation Consortium*, para recolher dados tendo em vista

¹⁷ Directiva 1992/75/CE.

a avaliação de impacto.

Metodologia utilizada

O estudo incidiu na base técnica que poderá sustentar um sistema de rotulagem, incluindo o equilíbrio entre os parâmetros dos pneus, na estrutura do mercado e na análise custos/benefícios.

A elaboração específica das classes de eficiência no consumo de combustível e de aderência em pavimento molhado baseia-se, entre outros, nos seguintes factores: (1) o estado da técnica, (2) os custos de produção para atingir um certo nível de RR ou de aderência em pavimento molhado, os quais, comparados com as economias de combustível ou os ganhos de segurança associados, determinarão (3) os níveis de rentabilidade para os quais é de esperar, racionalmente, que o mercado seja encaminhado e (4) a precisão dos métodos de ensaio, que pode influenciar a amplitude das classes.

Principais organizações/peritos consultados

Foram consultados os representantes dos Estados-Membros, ONG, organizações de defesa dos consumidores, associações de empresas, fabricantes de pneus, comerciantes de pneus e construtores de automóveis.

Resumo dos pareceres recebidos e utilizados

Não foi mencionada a existência de riscos potencialmente graves com consequências irreversíveis.

Os contributos técnicos e a análise custos/benefícios foram incluídos na avaliação de impacto.

Meios utilizados para divulgar publicamente os pareceres dos peritos

O estudo externo está disponível em:

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

• **Avaliação do impacto**

A avaliação de impacto considerou as seguintes opções políticas para promover a transformação do mercado no sentido de pneus energeticamente mais eficientes.

- Opção 1: Nenhum tipo de intervenção de nível comunitário. Esta constitui a hipótese de base, que inclui a adopção dos requisitos mínimos em matéria de resistência ao rolamento (RR) propostos no Regulamento relativo à segurança geral dos veículos a motor e os incentivos actuais aos construtores de automóveis para que equipem os seus veículos com pneus eficientes em termos de consumo de combustível tendo em vista reduzir os níveis de emissão fixados no procedimento de homologação.
- Opção 2: Um sistema de rotulagem para os pneus dos veículos de passageiros (pneus C1) com base num único critério, o da eficiência energética (RR), com requisitos mínimos para os outros parâmetros (aderência em pavimento molhado e

ruído exterior de rolamento).

- Opção 3: Um sistema de rotulagem para os pneus C1 com base no duplo critério da eficiência energética e da aderência em pavimento molhado, com requisitos mínimos para o ruído exterior de rolamento.
- Opção 4: Um sistema de rotulagem para os pneus C1 com base em múltiplos critérios: eficiência energética, aderência em pavimento molhado e ruído exterior de rolamento.
- Opção 5: Extensão do sistema de rotulagem estabelecido para os pneus C1 (opção 2, 3 ou 4) aos pneus C2 e C3.
- Opção 6: Instrumentos económicos e contratação pública.

Comparando as várias opções, conclui-se que o sistema de classificação dos pneus C1 (opção 4) é mais vantajoso se também alargado aos pneus C2 e C3 (opção 5). A adesão mais lenta do mercado aos pneus eficientes em termos de consumo de combustível, em comparação com a opção 2 (sistema de rotulagem baseado num único critério), será compensada pelos ganhos de segurança, enquanto a extensão do sistema de rotulagem aos pneus C2 e C3 aumentará consideravelmente as economias totais de combustível.

A Comissão realizou a avaliação de impacto prevista no programa de trabalho. O correspondente relatório pode ser consultado no seguinte endereço: http://ec.europa.eu/governance/impact/cia_2008_en.htm

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

• Síntese da acção proposta

A proposta visa criar um sistema de rotulagem para os pneus C1, C2 e C3 (os pneus que equipam os veículos de passageiros e os veículos comerciais ligeiros e pesados) com base em parâmetros que incluem a eficiência energética, a aderência em pavimento molhado e o ruído exterior de rolamento. Ao estabelecer uma gradação das características de desempenho dos pneus, a proposta fornecerá aos consumidores, às empresas e aos comerciantes informações harmonizadas e fáceis de compreender e garantirá que essas informações sejam disponibilizadas aos utilizadores finais por diferentes meios (por via electrónica, catálogos, autocolantes, etc).

• Base jurídica

A base jurídica da proposta é o artigo 95.º do Tratado.

• Princípio da subsidiariedade

O princípio da subsidiariedade é aplicável na medida em que a proposta não incide em domínios da competência exclusiva da Comunidade.

Os objectivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros pelas razões a seguir apresentadas.

Como sublinhado a propósito da implementação da Directiva "Rotulagem dos veículos"¹⁸, a existência de 27 sistemas de rotulagem diferentes representa um enorme fardo para os fabricantes, que têm de classificar os seus produtos de maneira diferente em função do país de venda, não sendo eficaz na promoção da transformação do mercado. As discrepâncias entre os diferentes sistemas de rotulagem dos produtos contribuem para confundir os consumidores e minam a sua capacidade para fazer escolhas informadas. Além disso, os Estados-Membros, as organizações de defesa dos consumidores e a indústria de pneus manifestaram-se favoráveis a um sistema de rotulagem harmonizado.

A acção comunitária permitirá uma melhor concretização dos objectivos visados pela presente proposta pelas seguintes razões:

Um sistema de rotulagem harmonizado reduzirá a carga administrativa para os Estados-Membros e a indústria de pneus. Evitará a fragmentação do mercado interno e garantirá condições equitativas para todos.

O âmbito da proposta limita-se à harmonização das informações sobre os produtos; a implementação e a vigilância do mercado serão da responsabilidade dos Estados-Membros.

Nestes termos, a proposta satisfaz o princípio da subsidiariedade.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade pelos seguintes motivos:

A proposta não ultrapassa o que é necessário para atingir os objectivos da proposta legislativa. Os procedimentos de ensaio serão os mesmos que os previstos para a homologação, reduzindo assim os custos para os fabricantes de pneus. A auto-declaração deverá igualmente reduzir os custos dos ensaios, que foram estimados em cerca de 0,03 euros por pneu, na pior das hipóteses.

Propõe-se também a criação de um rótulo adesivo num formato compreensível sem tradução. Para reduzir ao mínimo os custos de logística, estão previstos pictogramas que garantirão que o sistema de rotulagem seja compreendido sem haver necessidade de os fabricantes ou os comerciantes de pneus aplicarem um rótulo específico em todas as línguas oficiais da União Europeia. Na Web (em linha) serão fornecidas informações complementares em cada língua para explicar o rótulo. O reconhecimento da mensagem do rótulo pelos consumidores será igualmente facilitado através da utilização de um formato similar ao utilizado para os electrodomésticos em aplicação da Directiva «Rotulagem Energética».

A rotulagem dos pneus não deverá fazer aumentar o seu preço. Continuarão a estar à venda no mercado pneus de baixo custo; a única mudança reside no facto de serem comunicadas aos consumidores informações objectivas sobre a qualidade dos pneus,

¹⁸ Directiva 1999/94/CE.

para que a concorrência não se baseie apenas nos preços mas também no desempenho real.

- **Escolha dos instrumentos**

Instrumentos propostos: Directiva.

Os outros instrumentos não seriam adequados pelas razões a seguir expostas.

A vigilância do mercado e o cumprimento da Directiva serão essenciais para garantir o êxito do sistema. Os Estados-Membros devem, por conseguinte, estabelecer os seus próprios procedimentos de controlo. As campanhas de sensibilização explicando o sistema de rotulagem chegarão mais facilmente aos utilizadores finais e aos consumidores se forem projectadas a nível nacional. O que se propõe, por conseguinte, é a adopção de uma directiva que seja depois transposta para a legislação dos Estados-Membros.

A proposta segue a abordagem «a dois níveis», segundo a qual as disposições fundamentais da directiva serão adoptadas pelo processo da co-decisão, ao passo que as especificações técnicas e a adaptação ao progresso técnico serão adoptadas por via da comitologia, de acordo com o procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

4. IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS

A proposta não tem incidência no orçamento comunitário.

5. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

- **Espaço Económico Europeu**

O acto proposto incide sobre matérias respeitantes ao EEE, devendo, portanto, ser-lhe extensível.

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à rotulagem dos pneus no que respeita à eficiência energética e a outros parâmetros essenciais

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 95.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão¹⁹,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu²⁰,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²¹,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado²²,

Considerando o seguinte:

- (1) Como sublinhado na Comunicação da Comissão intitulada "Tornar o transporte mais ecológico"²³, as alterações climáticas e a necessidade de apoiar a competitividade europeia fazem com que a mobilidade sustentável seja um dos mais importantes desafios que se colocam à Comunidade.
- (2) A Comunicação da Comissão "Plano de acção para a eficiência energética – Concretizar o potencial"²⁴ realçou o potencial para reduzir o consumo total de energia em 20% até 2020 através de uma série de acções precisas, entre as quais a rotulagem dos pneus.
- (3) Os pneus, devido principalmente à sua resistência ao rolamento, representam 20% a 30% do consumo de combustível dos veículos. Uma redução dessa resistência pode, por conseguinte, contribuir significativamente para a eficiência energética do transporte rodoviário e, conseqüentemente, para a redução das emissões.

¹⁹ JO C, JO C [...], de [...], p. [...].

²⁰ JO C, JO C [...], de [...], p. [...].

²¹ JO C, JO C [...], de [...], p. [...].

²² JO C, JO C [...], de [...], p. [...].

²³ COM(2008) 433.

²⁴ (COM(2006)545).

- (4) Os pneus caracterizam-se por uma série de parâmetros interrelacionados. A melhoria de um desses parâmetros, como o da resistência ao rolamento, pode produzir um efeito negativo noutros parâmetros, como o da aderência em pavimento molhado, ao passo que a melhoria deste último pode ter um efeito negativo no ruído exterior de rolamento. Os fabricantes de pneus devem ser encorajados a otimizar todos os parâmetros.
- (5) Os pneus energeticamente eficientes são rentáveis, dado que as economias de energia compensam largamente o maior preço de compra decorrente dos maiores custos de produção.
- (6) O [Regulamento (CE) n.º .../... relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor]²⁵ estabelece requisitos mínimos para a resistência dos pneus ao rolamento. Os avanços tecnológicos permitem diminuir significativamente as perdas de energia devidas à resistência dos pneus ao rolamento e ir mais além desses requisitos mínimos. Para reduzir o impacto ambiental do transporte rodoviário, convém, pois, estabelecer disposições que incentivem os utilizadores finais a adquirir pneus mais eficientes em termos de consumo de combustível, fornecendo-lhes informações harmonizadas acerca deste parâmetro.
- (7) O ruído do tráfego é altamente incomodativo e tem efeitos prejudiciais na saúde. O [Regulamento (CE) n.º .../... relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor] estabelece requisitos mínimos para o ruído exterior de rolamento dos pneus. Os avanços tecnológicos permitem diminuir significativamente o ruído exterior de rolamento e ir mais além desses requisitos mínimos. Para reduzir o impacto ambiental do transporte rodoviário, convém, pois, estabelecer disposições que incentivem os utilizadores finais a adquirir pneus que produzam um menor ruído exterior, fornecendo-lhes informações harmonizadas acerca deste parâmetro.
- (8) O fornecimento de informações harmonizadas sobre o ruído exterior de rolamento dos pneus facilitará igualmente a aplicação de medidas contra o ruído do tráfego e contribuirá para uma maior sensibilização da população para o efeito dos pneus nesse ruído no quadro da Directiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente²⁶.
- (9) O [Regulamento (CE) n.º .../... relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor] estabelece requisitos mínimos para a capacidade de aderência dos pneus em pavimento molhado. Os avanços tecnológicos permitem melhorar significativamente a aderência em pavimento molhado indo mais além desses requisitos mínimos, e reduzir assim as distâncias de travagem em pavimento molhado. Para melhorar a segurança rodoviária, convém, pois, estabelecer disposições que incentivem os utilizadores finais a adquirirem pneus de alto desempenho em matéria de aderência em pavimento molhado, fornecendo-lhes informações harmonizadas acerca deste parâmetro.

²⁵ Proposta COM(2008) 316, em fase de adopção, JO C [...], de [...], p. [...].

²⁶ JO L 189 de 18.7.2002, p. 12.

- (10) Outros parâmetros dos pneus, como a aquaplanagem ou o comportamento em curva, também afectam a segurança rodoviária. No entanto, nesta fase, não estão ainda disponíveis métodos de ensaio harmonizados no que respeita a esses parâmetros. Assim, convém prever a possibilidade de, posteriormente e se necessário, se estabelecerem disposições relativas ao fornecimento de informações harmonizadas aos utilizadores finais acerca de tais parâmetros.
- (11) O fornecimento de informações sobre os parâmetros dos pneus na forma de um rótulo normalizado poderá influenciar as decisões de compra dos utilizadores finais no sentido de pneus mais seguros, mais silenciosos e mais eficientes em termos de consumo de combustível. É provável que, por sua vez, isso encoraje os fabricantes de pneus a optimizarem os referidos parâmetros, abrindo assim caminho a um consumo e a uma produção mais sustentáveis.
- (12) A multiplicidade de regras em matéria de rotulagem dos pneus nos diversos Estados-Membros cria barreiras ao comércio intracomunitário e aumenta a carga administrativa e os custos dos ensaios para os fabricantes de pneus.
- (13) Os pneus de substituição representam 78% do mercado de pneus. Justifica-se, por conseguinte, informar os utilizadores finais acerca dos parâmetros dos pneus de substituição assim como dos pneus que equipam os veículos novos.
- (14) O fornecimento de mais informações sobre a eficiência energética dos pneus e sobre outros parâmetros é relevante para os consumidores, incluindo os gestores de frotas e as empresas de transporte, que, na ausência de um sistema de rotulagem e de ensaio harmonizado, não podem facilmente comparar os parâmetros das diferentes marcas de pneus. É, portanto, adequado incluir os pneus das classes C1, C2 e C3 no âmbito de aplicação da directiva.
- (15) O rótulo energético que classifica os produtos numa escala de "A a G" aplicado aos electrodomésticos nos termos da Directiva 1992/75/CE, relativa à indicação do consumo de energia dos aparelhos domésticos por meio de rotulagem e outras indicações uniformes relativas aos produtos²⁷, é bem conhecido dos consumidores e provou ser eficaz na promoção de aparelhos mais eficientes. Deveria utilizar-se o mesmo formato para o rótulo da eficiência energética dos pneus.
- (16) A exibição de um rótulo nos pneus no ponto de venda, e também na literatura técnica promocional, deverá garantir que os distribuidores, assim como os potenciais utilizadores finais, recebam informações harmonizadas sobre a eficiência energética dos pneus, a sua aderência em pavimento molhado e o ruído exterior de rolamento.
- (17) Alguns utilizadores finais escolhem os pneus para os seus veículos antes de chegarem ao ponto de venda, ou encomendam-nos pelo correio. Para garantir que esses utilizadores finais também possam fazer uma escolha informada com base em informações harmonizadas acerca da eficiência energética dos pneus, do seu desempenho em termos de aderência em pavimento molhado e do ruído exterior de rolamento, os rótulos devem ser mostrados em toda a literatura técnica promocional, nomeadamente na literatura disponibilizada na Internet.

²⁷ JO L 297 de 13.10.1992, p. 16.

- (18) As informações devem ser fornecidas em conformidade com os métodos de ensaio harmonizados previstos no [Regulamento (CE) n.º .../... relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor] para permitir aos utilizadores finais compararem os diferentes pneus e aos fabricantes reduzirem os custos de ensaio.
- (19) Tendo em conta que os Estados-Membros poderão estabelecer incentivos à aquisição de pneus energeticamente eficientes, convém determinar categorias mínimas de eficiência energética para evitar a fragmentação do mercado interno. Esses incentivos poderão constituir auxílios estatais. A presente directiva não poderá prejudicar os resultados de eventuais processos relativos a auxílios estatais que possam ser intentados ao abrigo dos artigos 87.º e 88.º do Tratado.
- (20) O cumprimento das disposições sobre rotulagem pelos fabricantes, fornecedores e distribuidores é essencial para atingir os objectivos dessas mesmas disposições. Os Estados-Membros deverão, por conseguinte, monitorizar esse cumprimento através da vigilância do mercado e de controlos regulares *ex post*.
- (21) As medidas necessárias à aplicação da presente directiva deverão ser adoptadas em conformidade com a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão²⁸.
- (22) Designadamente, deve ser conferido à Comissão poder para impor requisitos de classificação no que respeita à aderência em pavimento molhado dos pneus das classes C2 e C3, para impor requisitos no que respeita a outros parâmetros essenciais dos pneus que não a eficiência energética, a aderência em pavimento molhado e o ruído exterior de rolamento e para adaptar os anexos ao progresso técnico. Atendendo a que essas medidas têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva complementando-a, devem ser adoptadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º
Objectivo e objecto

O objectivo da presente directiva é aumentar a eficiência energética do transporte rodoviário através da promoção dos pneus energeticamente eficientes.

A presente directiva estabelece um quadro para o fornecimento de informações sobre os parâmetros dos pneus por meio de rotulagem.

Artigo 2.º
Âmbito de aplicação

1. A presente directiva aplica-se aos pneus C1, C2 e C3.

²⁸ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

2. Em derrogação do n.º 1, a presente directiva não se aplica a:
- a) pneus recauchutados;
 - b) pneus todo-o-terreno profissionais;
 - c) pneus concebidos exclusivamente para serem montados em veículos matriculados pela primeira vez antes de 1 de Outubro de 1990;
 - d) pneus sobresselentes de utilização temporária do tipo T;
 - e) pneus cuja categoria de velocidade seja inferior a 80 km/h;
 - f) pneus cujo diâmetro nominal da jante não exceda 254 mm ou seja igual ou superior a 635 mm;
 - g) pneus equipados com dispositivos suplementares para melhorar as propriedades de tracção, como os pneus com pregos.

Artigo 3.º *Definições*

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- (1) «Pneus C1, C2 e C3»: as categorias de pneus definidas no artigo 8.º do [Regulamento (CE) n.º .../... relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor]²⁹;
- (2) «Pneu sobresselente de utilização temporária do tipo T»: um pneumático sobresselente de utilização temporária previsto para utilização a uma pressão de enchimento superior à prescrita para pneus convencionais e reforçados;
- (3) «Ponto de venda»: local onde os pneus estão expostos, armazenados ou à venda, incluindo os salões de exposição de automóveis no que respeita aos pneus não montados nos veículos;
- (4) «Literatura técnica promocional»: todo o material impresso e electrónico utilizado na comercialização de pneus ou veículos destinado aos utilizadores finais ou distribuidores, que descreve os parâmetros específicos dos pneus, incluindo manuais técnicos, brochuras, páginas de venda na Internet, prospectos e catálogos;
- (5) «Documentação técnica»: informações relativas aos pneus, incluindo o fabricante e a marca do pneu; descrição do tipo de pneu ou do grupo de pneus determinado para efeitos da declaração da classe de eficiência energética, da classe de aderência em

²⁹ [NB: A actual classificação dos pneus da proposta de regulamento (COM(2008)316) omitiu os veículos comerciais ligeiros (N1). Está iminente um acordo a nível do Conselho para se rever a definição proposta no artigo 8.º da referida proposta de regulamento de modo a incluir os pneus N1; prevê-se que o acordo seja alcançado em Outubro, o mais tardar, antes da adopção da presente proposta de directiva relativa à rotulagem dos pneus – esta informação é apenas para efeitos do procedimento legislativo, devendo ser apagada na altura da adopção].

pavimento molhado e do valor do ruído exterior de rolamento; os relatórios dos ensaios e a exactidão dos mesmos.

- (6) «Fabricante»: a pessoa singular ou colectiva que fabrica, ou manda projectar ou fabricar, um produto e o comercializa em seu nome ou com a sua marca;
- (7) «Importador»: qualquer pessoa singular ou colectiva estabelecida na Comunidade que coloca um produto proveniente de um país terceiro no mercado comunitário;
- (8) «Fornecedor»: o fabricante ou o seu representante autorizado na Comunidade ou o importador;
- (9) «Distribuidor»: qualquer pessoa singular ou colectiva da cadeia de abastecimento, distinta do fabricante ou do importador, que disponibiliza um pneu no mercado;
- (10) «Disponibilização no mercado»: qualquer oferta de um produto para distribuição ou utilização no mercado comunitário no âmbito de uma actividade comercial, a título oneroso ou gratuito;
- (11) «Utilizador final»: um consumidor, incluindo um gestor de frota ou uma empresa de transporte rodoviário, que compra ou se prevê que compre um pneu;
- (12) «Parâmetro essencial»: um parâmetro dos pneus, como a resistência ao rolamento, a aderência em pavimento molhado ou o ruído exterior de rolamento, que produz um impacto assinalável no ambiente, na segurança rodoviária ou na saúde durante a utilização do pneu.

Artigo 4.º

Responsabilidades dos fornecedores de pneus

Os Estados-Membros garantirão que os fornecedores cumpram as seguintes disposições:

- (1) Os fornecedores garantirão que os pneus C1 e C2 entregues aos distribuidores ou aos utilizadores finais tenham aplicado no seu piso um autocolante com a indicação da classe de eficiência energética conforme consta do anexo I, parte A, e o valor do ruído exterior de rolamento conforme consta do anexo I, parte C; os rótulos dos pneus C1 indicarão igualmente a categoria de aderência em pavimento molhado conforme consta do anexo I, parte B;
- (2) O formato do autocolante referido no n.º 1 será conforme com o prescrito no anexo II;
- (3) Os fornecedores devem declarar, na literatura promocional, a classe de eficiência energética, a classe de aderência em pavimento molhado e o valor medido do ruído exterior de rolamento conforme ao disposto no anexo I, pela ordem especificada no anexo III;
- (4) Os fornecedores disponibilizarão a documentação técnica às autoridades dos Estados-Membros que assim o solicitem durante um período de cinco anos a contar da data em que o último pneu de um determinado tipo tenha sido disponibilizado no mercado; a documentação técnica será suficientemente detalhada para permitir às

autoridades verificarem a exactidão das informações fornecidas no rótulo sobre a eficiência energética, a aderência em pavimento molhado e o ruído exterior de rolamento.

Artigo 5.º

Responsabilidades dos distribuidores de pneus

Os Estados-Membros garantirão que os distribuidores de pneus cumpram as seguintes disposições:

- (1) Os distribuidores garantirão que, no ponto de venda, os pneus ostentem em local claramente visível o autocolante disponibilizado pelos fornecedores nos termos do n.º 1 do artigo 4.º;
- (2) Caso os pneus para venda não estejam à vista do utilizador final, os distribuidores devem fornecer-lhe informações sobre a classe de eficiência energética e de aderência em pavimento molhado e o valor medido do ruído exterior de rolamento desses pneus;
- (3) Para os pneus C1 e C2, os distribuidores fornecerão aos utilizadores finais, com as facturas entregues no momento da compra, a classe de eficiência energética e o valor medido do ruído exterior de rolamento. Para os pneus C 1, será também fornecida a classe de aderência em pavimento molhado.

Artigo 6.º

Responsabilidades dos fornecedores e dos distribuidores de veículos

Os Estados-Membros garantirão que os fornecedores e os distribuidores de veículos cumpram as seguintes disposições:

- (1) Os fornecedores e os distribuidores de veículos garantirão que a literatura técnica promocional forneça informações sobre os pneus montados nos veículos novos; essas informações incluirão a classe de eficiência energética conforme consta do anexo I, parte A, o valor medido do ruído exterior de rolamento conforme consta do anexo I, parte C, e, para os pneus C 1, a classe de aderência em pavimento molhado conforme consta do anexo I, parte B;
- (2) Caso possam ser montados diferentes tipos de pneus num veículo novo, sem que seja dada aos utilizadores finais a possibilidade de escolherem entre esses diferentes tipos, a literatura técnica promocional mencionará, pela ordem especificada no anexo III, a classe mais baixa de eficiência energética e de aderência em pavimento molhado e o valor mais alto de ruído exterior de rolamento desses tipos de pneus;
- (3) Caso seja dada aos utilizadores finais a possibilidade de escolherem entre os diferentes tipos de pneus a montar num veículo novo, os fornecedores de veículos devem declarar, na literatura técnica promocional, e pela ordem especificada no anexo III, a classe de eficiência energética e de aderência em pavimento molhado e o valor do ruído exterior de rolamento desses tipos de pneus;

- (4) Caso seja dada aos utilizadores finais a possibilidade de escolherem entre diferentes tipos de pneus a montar num veículo novo, os distribuidores de veículos fornecerão, antes da venda, a classe de eficiência energética e de aderência em pavimento molhado e o valor do ruído exterior de rolamento desses tipos de pneus.

Artigo 7.º

Métodos de ensaio harmonizados

As informações a fornecer nos termos dos artigos 4.º, 5.º e 6.º relativas à classe de eficiência energética, ao valor do ruído exterior de rolamento e à classe de aderência em pavimento molhado dos pneus serão obtidas através da aplicação dos métodos de ensaio harmonizados referidos no anexo I.

Artigo 8.º

Procedimento de verificação

Os Estados-Membros avaliarão a conformidade das classes declaradas de eficiência energética e de aderência em pavimento molhado, na aceção do anexo I, partes A e B, e o valor medido do ruído exterior de rolamento declarado, na aceção do anexo I, parte C, segundo o procedimento previsto no anexo IV.

Artigo 9.º

Mercado interno

1. Sempre que se cumpram as disposições da presente directiva, os Estados-Membros não proibirão nem restringirão a disponibilização de pneus no mercado por motivos relacionados com as informações sobre o produto abrangidas pela presente directiva.
2. Salvo prova em contrário, os Estados-Membros considerarão que os rótulos e as informações sobre o produto obedecem ao disposto na presente directiva. Podem pedir aos fornecedores que apresentem documentação técnica para avaliar a exactidão dos valores declarados.

Artigo 10.º

Incentivos

Os Estados-Membros não fornecerão incentivos no que respeita a pneus classificados abaixo da classe de eficiência energética C, na aceção do anexo I, parte A.

Artigo 11.º

Alterações e adaptação ao progresso técnico

As seguintes medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente complementando-a, serão adoptadas segundo o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 2 do artigo 13.º:

- (1) Introdução de requisitos no que respeita à aderência em pavimento molhado para os pneus C2 e C3, desde que estejam disponíveis métodos de ensaio harmonizados adequados;
- (2) Introdução de requisitos no que respeita a outros parâmetros essenciais, na medida em que tais parâmetros afectem o ambiente, a saúde ou a segurança, desde que estejam disponíveis métodos de ensaio harmonizados adequados e desde que tais requisitos garantam rentabilidade;
- (3) Adaptação dos anexos I a IV ao progresso técnico.

Artigo 12.º
Sanções

Os Estados-Membros estabelecerão as regras para as sanções aplicáveis às infracções às disposições nacionais adoptadas em aplicação da presente directiva e tomarão todas as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções assim estabelecidas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificarão essas disposições à Comissão no prazo de 18 meses após a entrada em vigor da presente directiva e qualquer alteração posterior das mesmas no mais breve prazo possível.

Artigo 13.º
Comité

1. A Comissão será assistida por um comité.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º.

Artigo 14.º
Revisão

O mais tardar 5 anos após a data de aplicação da presente directiva, a Comissão avaliará a necessidade de rever as classes de eficiência energética e de aderência em pavimento molhado previstas no anexo I.

Artigo 15.º
Transposição

1. Os Estados-Membros adoptarão e publicarão, o mais tardar até 1 de Novembro de 2011, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva. Os Estados-Membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto dessas disposições, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

Os Estados-Membros aplicarão essas disposições a partir de 1 de Novembro de 2012.

As disposições assim adoptadas pelos Estados-Membros incluirão uma referência à presente directiva ou serão acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão determinadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adoptarem no domínio abrangido pela presente directiva.

Artigo 16.º

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 17.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO I
Classificação dos parâmetros dos pneus

Parte A: Classes de eficiência energética

A classe de eficiência energética deve ser determinada com base no coeficiente de resistência ao rolamento (*CRR*) de acordo com a escala de A a G a seguir especificada e medido de acordo com o [Regulamento ... da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), *referência do JO a acrescentar antes da adopção final da Directiva*].

Se um determinado tipo de pneu for homologado para mais do que uma classe (por exemplo, C1 e C2), a escala de classificação utilizada para determinar a classe de eficiência energética desse tipo de pneu deve ser a que é aplicável à classe mais elevada de pneus (por exemplo, C2, não C1).

Pneus C1		Pneus C2		Pneus C3	
<i>CRR</i> em kg/t	Classe de eficiência energética	<i>CRR</i> em kg/t	Classe de eficiência energética	<i>CRR</i> em kg/t	Classe de eficiência energética
$CRR \leq 6,5$	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
Vazio	D	Vazio	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	Vazio	G

Parte B: Classes de aderência em pavimento molhado

As classes de aderência em pavimento molhado dos pneus C 1 deve ser determinada com base no índice de aderência em pavimento molhado (G) de acordo com a escala «A a G» a seguir especificada e medido de acordo com o Regulamento n.º 117 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de pneus no que diz respeito ao ruído de rolamento e à aderência em pavimento molhado³⁰.

G	Classes de aderência em pavimento molhado
$155 \leq G$	A
$140 \leq G \leq 154$	B
$125 \leq G \leq 139$	C
Vazio	D
$110 \leq G \leq 124$	E
$G \leq 109$	F
Vazio	G

Parte C: Ruído exterior de rolamento

O valor medido do ruído exterior de rolamento será declarado em decibéis e medido de acordo com o Regulamento n.º 117 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de pneus no que diz respeito ao ruído de rolamento e à aderência em pavimento molhado.

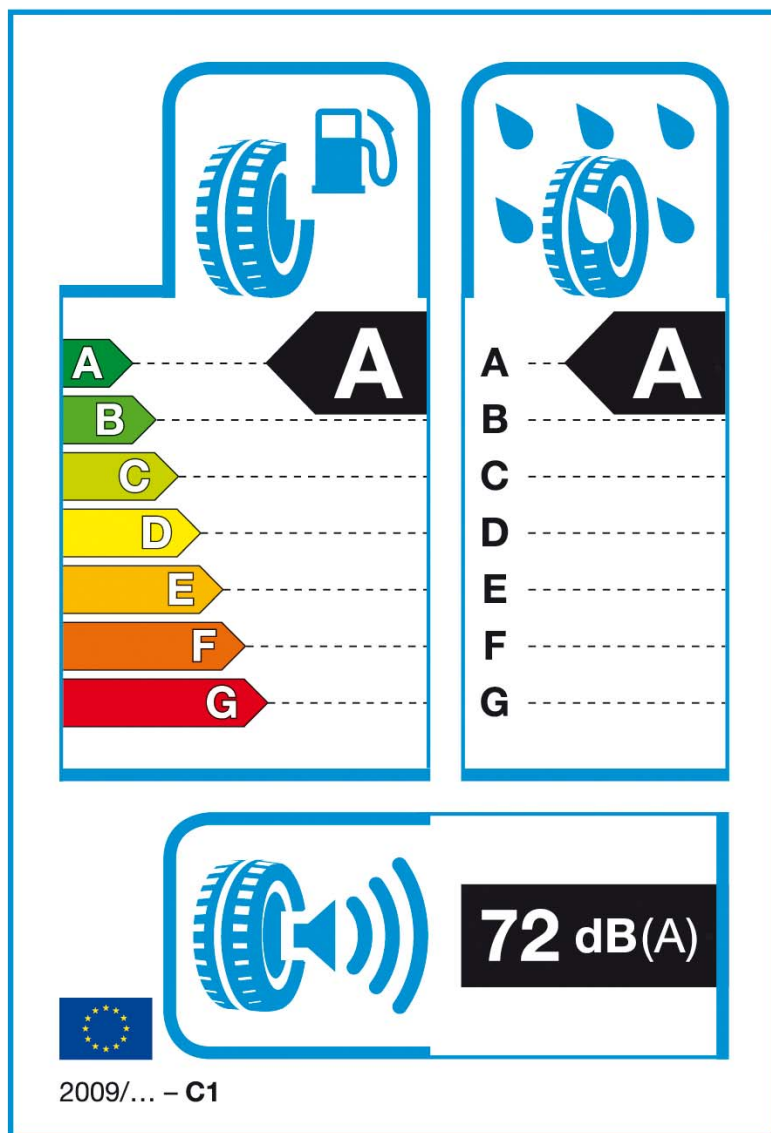
³⁰ JO L 231 de 29.08.2008, p. 19.

Anexo II: Formato do rótulo

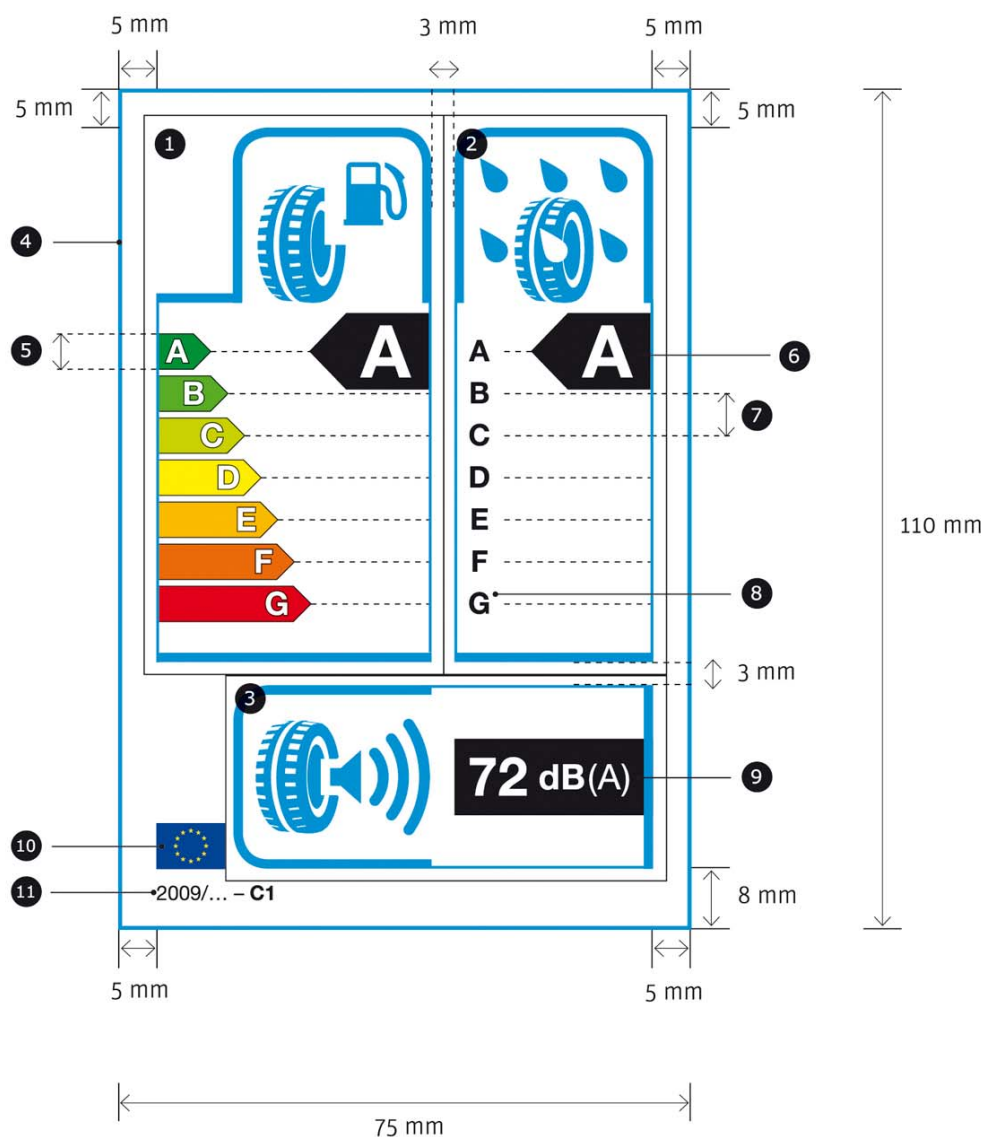
O rótulo adesivo referido no n.º 1 do artigo 4.º e no n.º 1 do artigo 5.º consiste em duas partes: (1) um rótulo impresso no formato a seguir descrito e (2) um espaço em que se indica o nome do fornecedor e a marca do pneu (a seguir designado «espaço reservado à marca»).

1. Aspecto do rótulo

1.1 O rótulo impresso no autocolante, referido no n.º 1 do artigo 4.º e no n.º 1 do artigo 5.º, deve ser conforme com a ilustração que se segue:



1.2 A figura que se segue fornece especificações para o rótulo:



1.3 O rótulo deve ter, pelo menos, uma largura de 75 mm e uma altura de 110 mm. Se o rótulo foi impresso num formato maior, o seu conteúdo deve no entanto manter-se proporcionado em relação às especificações supra.

1.4 O rótulo deve ser conforme com os seguintes requisitos:

a) As cores são CMAP – ciano, magenta, amarelo e preto - e são indicadas de acordo com o seguinte exemplo: 00-70-X-00: 0 % ciano, 70 % magenta, 100 % amarelo, 0 % preto.

b) os números da lista que se segue referem-se às legendas indicadas na secção 1.2.

① *Eficiência energética*

Pictograma apresentado: largura: 19,5 mm, altura: 18,5 mm – Enquadramento do pictograma: traço: 3,5 pt, largura: 26 mm, altura: 23 mm – Enquadramento

da classificação: traço: 1 pt – Remate do enquadramento: traço: 3,5 pt, largura: 36 mm – Cor: X-10-00-05;

② *Aderência em pavimento molhado*

Pictograma apresentado: largura: 19 mm, altura: 19 mm – Enquadramento do pictograma: traço: 3,5 pt, largura: 26 mm, altura: 23 mm – Enquadramento da classificação: traço: 1 pt – Remate do enquadramento: traço: 3,5 pt, largura: 26 mm – Cor: X-10-00-05;

③ *Ruído exterior de rolamento*

Pictograma apresentado: largura: 23 mm, altura: 15 mm – Enquadramento do pictograma: traço: 3,5 pt, largura: 26 mm, altura: 24 mm – Enquadramento do valor: traço: 1 pt – Remate do enquadramento: traço: 3,5 pt, largura: 24 mm – Cor: X-10-00-05;

④ *Rebordo do rótulo: traço: 1,5 pt – Cor: X-10-00-05;*

⑤ *Escala de A-G*

– *Setas*: altura: 4,75 mm, intervalo: 0,75 mm, traço preto: 0,5 pt – Cores:

- 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.

– *Texto*: Helvetica Bold 12 pt, 100% branco, contorno preto: 0,5 pt;

⑥ *Classificação*

– *Seta*: largura: 16 mm, altura: 10 mm, 100% preto;

– *Texto*: Helvetica Bold 14.866,20 cm³, 100% branco;

⑦ *Linhas da escala*: traço: 0,5 pt, intervalo das linhas a tracejado: 5,5 mm, 100% preto;

⑧ *Texto da escala*: Helvetica Bold 6.056,60 cm³, 100% preto;

⑨ *Valor do ruído*

– *Caixa*: largura: 25 mm, altura: 10 mm, 100% preto;

– *Texto*: Helvetica Bold 20 pt, 100% branco;

– *Texto da unidade de medida:* Helvetica Bold Regular para ‘(A)’ 13 pt, 100% branco;

⑩ *Logotipo da UE:* largura: 9 mm, altura: 6 mm;

⑪ *Referência da Directiva:* Helvetica Regular 7,5 pt, 100% preto;

Referência da classe de pneu: Helvetica Bold 7,5 pt, 100% preto;

c) O fundo deve ser branco.

1.5 A classe do pneu (C1, C2 ou C3) deve ser indicada no rótulo no formato prescrito na ilustração que figura na secção 1.2.

2. Espaço reservado à marca

2.1 No autocolante, junto ao rótulo, os fornecedores devem acrescentar o seu nome e a linha, a dimensão, o índice de carga, a categoria de velocidade e outra especificação técnica do pneu em qualquer cor, formato e desenho, desde que a dimensão proporcional do espaço reservado à marca não ultrapasse 4/5 da dimensão do rótulo e a mensagem publicada junto ao rótulo não oculte a mensagem do próprio rótulo.

Anexo III
Informações fornecidas na literatura técnica promocional

1. As informações sobre o pneu serão fornecidas na ordem a seguir especificada:
 - (i) classe de eficiência energética (letra A a G);
 - (ii) classe de aderência em pavimento molhado (letra A a G);
 - (iii) valor medido do ruído exterior de rolamento (dB).
2. Estas informações devem satisfazer os seguintes requisitos:
 - (i) ser fáceis de ler;
 - (ii) ser fáceis de compreender;
 - (iii) indicar, quando possam ser atribuídas classificações diferentes a um determinado tipo de pneu em função da dimensão ou de outros parâmetros, a gama de desempenho entre os piores e os melhores pneus.
3. Os fornecedores devem também disponibilizar no seu sítio Web:
 - (i) uma explicação dos pictogramas impressos no rótulo;
 - (ii) uma declaração sublinhando o facto de que as economias reais de combustível e a segurança rodoviária dependem muito do comportamento dos condutores, em particular o seguinte:
 - uma condução ecológica pode reduzir significativamente o consumo de combustível;
 - a pressão dos pneus deve ser regularmente verificada para conseguir uma melhor aderência em pavimento molhado e um menor consumo de combustível;
 - as distâncias de paragem devem sempre ser rigorosamente respeitadas.

Anexo IV: Procedimento de verificação

Para cada tipo de pneu ou grupo de pneus determinado pelo fornecedor, será avaliada a conformidade das classes declaradas de eficiência energética e de aderência em pavimento molhado, assim como o valor declarado do ruído exterior de rolamento, procedendo-se do seguinte modo:

- (1) Começa por testar-se um único pneu. Se o valor medido corresponder à classe ou ao valor de ruído exterior de rolamento declarados, o teste foi concluído com êxito;
- (2) Se o valor medido não corresponder à classe ou ao valor de ruído exterior de rolamento declarados, serão testados mais três pneus; O valor médio da medição resultante dos quatro pneus testados será o considerado para avaliar a concordância com as informações declaradas.