

Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri esențiali și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1222/2009

[COM(2018) 296 final – 2018/0148 (COD)]

(2019/C 62/44)

Raportor: **András EDELÉNYI**

Sesizări	Parlamentul European, 11.6.2018 Consiliul, 14.6.2018
Temei juridic	Articolele 194 alineatul (2), 114 și 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	4.10.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	17.10.2018
Sesiunea plenară nr.	538
Rezultatul votului	215/1/2
(voturi pentru/voturi împotriva/ abțineri)	

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE salută noua **revizuire**, de către legiuitorul european, a performanței și a calității generale, precum și a etichetării pneurilor utilizate în UE, în conformitate cu propriile sale recomandări. Având în vedere că pneurile sunt singurul punct de contact între vehicul și suprafața de rulare, ele contribuie în mod semnificativ la **siguranța** transportului, în general, și la eficiența **consumului de combustibil**.

1.1.1. CESE este de acord cu faptul că **îmbunătățirea etichetării** pneurilor va oferi **consumatorilor** mai multe informații privind eficiența consumului de combustibil, siguranța și zgomotul, permițându-le să obțină **informații** relevante și **comparabile** atunci când achiziționează pneuri noi și să ia decizii în cunoștință de cauză.

1.1.2. Un alt aspect important este că etichetarea corespunzătoare permite **consumatorului să facă o alegere** bazată pe un echilibru mai realist între criteriile de luare a deciziei, precum datele privind performanța, imaginea mărcii și nivelul prețurilor. De asemenea, ea îi ajută pe cumpărătorii în cunoștință de cauză să ia decizii de cumpărare **avantajoase din punctul de vedere al costurilor și ecologice**, care să fie benefice atât pentru mediu, cât și pentru economisirea resurselor financiare, ceea ce constituie un factor care nu poate fi ignorat.

1.1.3. CESE recunoaște că propunerea de regulament va contribui la creșterea **eficacității** sistemului de **etichetare** a pneurilor, astfel încât să fie promovate vehiculele mai puțin poluante, mai sigure și mai silențioase și să se maximizeze contribuția acestui sistem la **modernizarea și decarbonizarea** sectorului transporturilor.

1.1.4. Dezvoltarea, producerea și reșaparea pneurilor de înaltă calitate pot contribui indirect, într-o măsură semnificativă, la menținerea **producției europene** cu o valoare adăugată ridicată și, prin urmare, a unor **locuri de muncă de înaltă calitate**. În ceea ce privește societatea în ansamblul său, ele ar putea contribui la **reducerea costurilor totale pentru utilizatorii finali**, precum și a cheltuielilor, atât din punct de vedere financiar, cât și în domeniul sănătății și al prevenirii accidentelor.

1.1.5. CESE susține revizuirea sistemului de etichetare a pneurilor, deoarece contribuie la eforturile depuse de UE pentru **reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluării atmosferice**, îmbunătățind astfel siguranța transportului rutier, protecția sănătății, precum și **eficiența economică și ecologică**.

1.1.6. CESE consideră că **sistemul de mobilitate** de mâine trebuie să fie sigur, curat și eficient pentru toți cetățenii UE. Scopul este de a face mobilitatea în Europa mai sigură și mai accesibilă, **industria europeană mai competitivă, locurile de muncă în Europa mai sigure**, toate acestea contribuind la o Uniune mai puțin poluată și mai bine adaptată la imperatiile luptei împotriva schimbărilor climatice. Realizarea acestui obiectiv va necesita **angajamentul deplin al UE, al statelor membre și al părților interesate**.

1.2. CESE salută consolidarea **obligației de a afișa eticheta** în situațiile în care consumatorii nu văd pneul (pneurile) pe care le au în vedere pentru cumpărare (deoarece pneurile sunt stocate în altă parte sau în cazul vânzărilor la distanță sau prin internet).

1.2.1. Comitetul este de acord cu faptul că propunerea prevede includerea pneurilor în **baza de date pentru înregistrarea produselor**, nou-înființată în temeiul Regulamentului (UE) 2017/1369, pentru a îmbunătăți supravegherea pieței și informarea consumatorilor.

1.2.2. CESE este de acord cu faptul că furnizorii vor trebui să introducă diferite informații în noua bază de date pentru înregistrarea produselor. Acestea sunt informațiile pe care, în prezent, ei trebuie să le furnizeze la cerere autorităților naționale de supraveghere a pieței. Sarcina suplimentară impusă este considerată, prin urmare, minimă și **proporțională** cu beneficiile, în special atunci când este posibil, în acest cadru, să se utilizeze conexiunea la **bazele de date existente** și să se evite inundarea cu informații a consumatorilor.

1.2.3. Termenul de **punere în aplicare** a regulamentului **ar trebui prelungit cu un an** pentru a asigura o pregătire temeinică. În ceea ce privește data de referință, ar trebui luată în considerare mai degrabă **data de fabricație** indicată pe produs decât data introducerii pe piață, care prezintă un risc de suprapunere sau de dublă înregistrare.

1.2.4. O inițiativă laudabilă este propunerea privind **obligația de includere** pe etichetă a informațiilor privind performanța pe **zăpadă și a noului logo pentru gheață (care va fi introdus de ISO în decembrie 2018)**, care sunt relevante în special pentru țările din nordul Europei. Nu a fost încă dezvoltată și adoptată definitiv o metodă sigură de încercare a aderenței pe gheață, fiind așadar justificată o introducere treptată a unei astfel de metode.

1.2.5. CESE salută creșterea numărului și a importanței **elementelor de siguranță** specificate printre parametrii de pe etichetă. Cu toate acestea, acest lucru nu pare să fie în concordanță cu modificarea propusă cu privire la **modelul de etichetă**, în special în ceea ce privește proporțiile interne și dimensiunile sale generale.

1.2.6. Sistemul de **revizuire periodică a regulamentului**, facilitat de cercetare, evaluarea impactului și consultare, funcționează bine și, datorită complexității considerabile a acestui subiect, ar trebui menținut în viitor, înaintea oricărei modificări tehnice substanțiale. Competențele delegate ale Comisiei între două revizui sunt justificate pentru modificările logice minore, motivate de progresul tehnic.

1.2.7. **Clasele de parametri existente** pot fi utilizate pentru cel puțin un ciclu suplimentar de revizuire, ținând seama de faptul că nu se justifică o modificare a scării de clasificare, dat fiind că clasele superioare sunt, deocamdată, practic goale.

1.2.8. **Responsabilitatea de a încuraja** producătorii să obțină rezultate stabile și de bună calitate în ceea ce privește emisiile și **dezvoltarea tehnică le revine statelor membre**, dar aceste rezultate ar trebui menținute în clasa C și în clasele superioare, prin respectarea unor principii uniforme.

1.2.9. Ar putea fi încurajată includerea viitoare a indicațiilor referitoare la **kilometraj și abraziune** pe etichetă sau în rubrica cu date tehnice. Cu toate acestea, atât timp cât nu dispunem de o **metodă de testare standardizată adecvată**, nu ne putem permite subminarea credibilității etichetei prin introducerea unor informații incerte și pentru care nu există suficiente dovezi.

1.2.10. Introducerea viitoare a etichetării pneurilor **reșapate de tip C3** este un fapt îmbucurător. Și în acest caz va fi necesar să se dezvolte în prealabil **metode de testare** relevante și **fiabile**. Trebuie să se garanteze că **IMM-urile** care desfășoară activități de reșapare sunt protejate împotriva costurilor excesive aferente metodelor de testare.

1.2.11. Pentru ca toate reglementările să ducă la rezultate pozitive, este esențial să se furnizeze **informații** adecvate și să se asigure că comunitatea consumatorilor și a utilizatorilor dispune de **cunoștințele** necesare și că este **pregătită corespunzător** prin activități de formare, informare, campanii și consiliere pentru cumpărători, precum și prin participarea amplă a **societății civile**.

2. Introducere: contextul și rezumatul propunerii

2.1. Prezenta propunere de regulament abrogă și va înlocui **Regulamentul (CE) nr. 1222/2009**⁽¹⁾ privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri esențiali (denumit în continuare „Regulamentul privind etichetarea pneurilor” sau „TLR – Tyre Labelling Regulation”).

⁽¹⁾ JO L 342, 22.12.2009, p. 46.

2.1.1. TLR a fost modificat de două ori în 2011 înainte de punerea sa în aplicare în 2012. Prima modificare a inclus o nouă metodă de testare a **aderenței pe teren umed**, iar a doua modificare a adăugat o procedură mai riguroasă de aliniere pentru măsurarea în laborator a **rezistenței la rulare**. Propunerea prezentată în prezent de Comisie include aceste două modificări.

2.2. În 2009, UE a adoptat **două seturi de norme** cu privire la pneuri, luând în considerare noile cerințe și opiniile de specialitate:

- **TLR**, care stabilește cerințele Uniunii privind **armonizarea informațiilor** cu privire la pneuri care urmează a fi furnizate utilizatorilor finali, permițându-le acestora să facă achiziții în cunoștință de cauză; și
- Regulamentul ⁽²⁾ privind **cerințele de omologare de tip** pentru siguranța generală a autovehiculelor (denumit în continuare „**GSR**”), care a instituit cerințe tehnice armonizate pe care pneurile trebuie să le îndeplinească înainte de a putea fi introduse pe piața Uniunii.

2.2.1. GSR instituie cerințe minime pentru pneuri, printre altele cu privire la: **(i) rezistența la rulare, (ii) aderența pe teren umed și (iii) zgomotul exterior de rulare al pneurilor**.

2.3. Aceste cerințe au devenit aplicabile începând cu 1 noiembrie 2012, cu o a doua etapă de cerințe mai stricte pentru rezistența la rulare, intrate în vigoare la 1 noiembrie 2016 (cu modificări suplimentare urmând a intra în vigoare în 2018 și în 2020).

2.3.1. **Cadrul general de etichetare energetică** a fost actualizat în 2017 prin adoptarea Regulamentului (UE) 2017/1369 ⁽³⁾. Acesta a abrogat și înlocuit Directiva 2010/30/UE și a introdus o serie de elemente noi, precum o bază de date pentru înregistrarea produselor și noi norme privind publicitatea vizuală și vânzările la distanță și prin internet.

2.4. La 17 decembrie 2008, Consiliul a consultat deja **CESE** cu privire la prima propunere, iar secțiunea competentă a adoptat avizul la 12 martie 2009 (**TEN/369**; raportor: Virgilio Ranocchiari). CESE și-a adoptat avizul în cadrul celei de-a 452-a sesiuni plenare, din 25 martie 2009.

2.5. În vederea evaluării eficacității Regulamentului (CE) nr. 1222/2009, Comisia Europeană a solicitat un studiu și o evaluare detaliată a impactului [SWD(2018) 189 final], ale căror concluzii au stat la baza prezentării propunerii de modificare. Comisia a adăugat doi parametri în GSR, și anume posibilitatea de a indica: **(iv) performanța pe zăpadă și (v) performanța pe gheață**. Corelația dintre parametrii măsurați și domeniile vizate este prezentată în tabelul de mai jos:

Domeniu	Parametru				
	Rezistența la rulare	Aderența pe teren umed	Zgomot	Zăpadă	Gheață
Mediu	x		x		
Energie	x				
Siguranță		x		x	x

3. Observații generale

3.1. Sectorul transporturilor reprezintă peste 30 % din consumul de energie din Uniune. Transportul rutier generează aproximativ 22 % din emisiile totale de gaze cu efect de seră (GES). Obiectivul Comunicării din 2016 intitulată „O strategie europeană pentru **o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon**” este de a reduce emisiile de GES generate de transporturi cu cel puțin 60 % până în 2050, în raport cu nivelul înregistrat în 1990. **Al treilea pachet privind mobilitatea** vizează reducerea emisiilor provenite de la autoturisme și vehicule utilitare grele, creșterea nivelului de

⁽²⁾ JO L 200, 31.7.2009, p. 1.

⁽³⁾ JO L 198, 28.7.2017, p. 1.

siguranță a transportului rutier și reducerea poluării. Acesta contribuie, de asemenea, la reducerea **dependenței Uniunii de importurile de energie**. Pneurile vehiculelor influențează consumul de combustibil (și, implicit, emisiile de GES), nivelul de zgomot și siguranța.

3.2. O analiză a regulamentului actual privind etichetarea pneurilor a demonstrat faptul că acesta din urmă **nu a fost suficient pentru a îndeplini pe deplin obiectivul** de creștere a eficienței ecologice a transportului rutier, prin promovarea pneurilor eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, sigure și cu niveluri scăzute de zgomot. **Cauzele principale** sunt:

- (a) nivelul scăzut de vizibilitate și lipsa măsurilor de sensibilizare a publicului cu privire la importanța etichetării pneurilor;
- (b) problemele legate de nerespectarea conformității și aplicarea necorespunzătoare a reglementărilor de către statele membre;
- (c) clase de performanță incerte și informații incomplete și eronate.

3.3. Măsurile de **reglementare** ale Uniunii **garantează**:

- (a) aceleași informații armonizate pentru utilizatorii finali în oricare stat membru în care aceștia aleg să cumpere pneuri;
- (b) costuri reduse pentru furnizori, care își pot comercializa pneurile în întreaga Uniune cu o singură etichetă identică.

3.4. Aceste avantaje sunt, în primul rând, **benefice pentru consumatori, crescând nivelul de siguranță** și consolidând competitivitatea industriei europene a pneurilor. Ele facilitează **comercializarea pneurilor** pe piața internă, oferind totodată consumatorilor costuri globale mai mici și o gamă mai variată de produse. Pentru ca acțiunea de la nivelul UE să dea rezultate, este necesar ca **activitatea de supraveghere a pieței** să fie uniformă în întreaga Uniune, pentru a sprijini piața internă. Producătorii ar trebui să fie **stimulați** să investească resurse în proiectarea, fabricarea și comercializarea pneurilor eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil.

3.5. Consultarea publică deschisă a evidențiat un consens în ceea ce privește necesitatea îmbunătățirii **cunoștințelor privind etichetarea** prin intermediul campaniilor de sensibilizare, al etichetării online obligatorii și al etichetării pneurilor originale vândute împreună cu autoturismele noi. Pentru a consolida **încrederea consumatorilor**, respondenții au fost de acord cu necesitatea de a consolida supravegherea pieței și de a crea o platformă mai bună pentru ca autoritățile să pună în aplicare și să coordoneze activitățile.

3.6. Creșterea numărului și a importanței **parametrilor de siguranță** în cadrul elementelor care figurează pe etichetă este bine-venită. Acest lucru nu pare a fi totuși compatibil cu scăderea relativă a spațiului acordat prezentării acestor parametri, ceea ce duce la o modificare a **aspectului etichetei**. Nu este clar nici motivul pentru care trebuie modificate **dimensiunile etichetei**.

3.7. Evaluarea aprofundată a impactului a demonstrat că **încrederea în sistemele de etichetare** este o chestiune sensibilă și importantă, care implică o responsabilitate semnificativă în ceea ce privește reglementarea, deoarece este necesar să se selecteze și să se comunice **un număr redus de parametri de informare exacti și fiabili**. Pe de altă parte, este vorba despre o sarcină costisitoare pentru organismele naționale competente în materie de supraveghere a pieței, deoarece acestea trebuie să îi **protejeze** nu doar pe consumatori, ci și pe producătorii onști, astfel încât aceștia să nu se confrunte cu un dezavantaj concurențial în raport cu întreprinderile care sunt mai puțin sau chiar deloc fiabile și care au, prin urmare, costuri mai mici și practică prețuri mai mici.

3.8. Combinarea tuturor elementelor prezentate mai sus poate crea **cadrul** propice **sprijinirii cercetării, dezvoltării și inovării**, care să orienteze în mod eficient obiectivele și resursele esențiale alocate acestora.

4. Observații specifice

4.1. Pentru a introduce noi cerințe și pentru a adapta anexele la progresul tehnic, Comisia Europeană va trebui să apeleze – pe baza unei delegări a competențelor – la **consultarea unor experți**. Cu toate acestea, modificarea prezentului regulament, **pe baza delegării competențelor, trebuie să se limiteze la măsurile care decurg din progresul tehnologic și nu ar trebui să ducă la modificări substanțiale, cum ar fi noi dispoziții referitoare la kilometraj, abraziune sau reșaparea pneurilor**, pentru care se propune o revizuire periodică. Acest lucru asigură o mai bună legiferare⁽⁴⁾. În acest sens, este necesar să se asigure **o reprezentare puternică a organizațiilor profesionale ale societății civile**. Într-adevăr, aceste organizații – spre deosebire de alte instituții, care nu dispun decât de date punctuale, ciclice și/sau indirecte – primesc constant informații directe și actualizate prin intermediul comunității de utilizatori (consumatori individuali și gestionari de parcuri auto).

⁽⁴⁾ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

4.2. Pe baza raportului de cercetare întocmit pentru revizuirea regulamentului și conform datelor obținute în urma studiilor de piață, CESE consideră că este **prea devreme pentru a modifica clasele de parametri**: de fapt, în ceea ce privește clasele de rezistență la rulare și de aderență pe teren umed, un procent mai mic de 1 % dintre produsele de pe piață se încadrează în clasa A; prin urmare, această categorie este practic goală. În conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1369, o modificare a scării de clasificare se justifică numai dacă 30 % dintre produse se încadrează în cea mai înaltă clasă. În plus, o scară cu 6 sau 7 niveluri, dintre care cele două niveluri cele mai înalte ar fi neutilizate, nu este foarte motivantă. Din punct de vedere tehnic, ar trebui să se țină seama și de faptul că testele efectuate asupra aceleiași serii de pneuri pot avea uneori ca rezultat o diferență de două clase.

4.3. CESE salută ambiția de a introduce în viitor parametri privind **kilometrajul și abraziunea**, cu condiția să fie disponibile date clare și semnificative. Cu toate acestea, CESE atrage atenția că în ultimii o sută de ani nu s-a găsit în această privință nicio metodă de testare adecvată și adaptată (în afară de testarea în practică). Acești parametri de testare ar trebui, de fapt, să reflecte și să caracterizeze o utilizare durabilă, flexibilă și pe termen lung. Modelarea în laborator a tuturor acestor parametri, în mod eficient și cu costuri rezonabile, constă în mod obligatoriu într-un test accelerat de suprasarcină, care cu siguranță nu va fi reprezentativ pentru **diversitatea de cerințe reale** și pentru **diferitele performanțe normale** în aceste condiții. Aceste teste, efectuate în condiții variabile, conduc la clasificări diferite ale produselor în ceea ce privește kilometrajul și valorile de abraziune.

4.3.1. Se poate conchide că ar fi periculos și fatal pentru **credibilitatea etichetei**, ca consumatorul să constate că, în realitate, performanțele nu sunt în concordanță cu informațiile de pe etichetă. În cazul celorlalți parametri nu se pune vreo problemă de acest fel, deoarece se efectuează modelarea și demonstrarea unor comportamente punctuale și temporare. Includerea pe etichetă a celor doi parametri prezentați mai sus este foarte riscantă și nu se recomandă deocamdată.

4.3.2. Detectarea unei serii de efecte negative asupra mediului **demonstrează importanța reducerii uzurii**: pe de o parte, **în apă** sunt prezente particule de **plastic**, chiar dacă procentul de cauciuc este relativ scăzut în rândul lor; pe de altă parte, în aer este prezent **benzopirenul**, deși în concentrații extrem de mici, el fiind generat cel mai probabil de valorificarea energetică. Această substanță duce la rândul său, într-o mare măsură, la formarea **smogului** și provoacă anumite afecțiuni ale căilor respiratorii.

4.4. În general, CESE împărtășește punctul de vedere potrivit căruia **reșaparea pneurilor de tip C3** permite **creșterea economiilor de materii prime și de energie** la nivel mondial. Cu toate acestea, trebuie menționat că numai cei trei parametri specificați în prezent pe etichetă se pot aplica pentru pneurile reșapate și în mod limitat. În cazul datelor referitoare la speranța de viață și la abraziune, responsabilitatea asigurării calității este repartizată într-un mod și mai neclar între producătorul carcasei pneului și societatea de reșapare. Prin urmare, nu se recomandă includerea acestor parametri pe etichetă. Includerea **pneurilor reșapate de tip C1 și C2** în domeniul de aplicare al TLR nu se justifică din punct de vedere economic și ecologic, dată fiind cota lor de piață nesemnificativă. Pe de altă parte, ar trebui să se aibă în vedere posibilitatea de etichetare **voluntară**, de către producători, a acestor pneuri reșapate de tip C1 și C2 pentru a răspunde solicitării cumpărătorilor de a dispune de o etichetare minimală în ce privește performanța.

4.4.1. CESE avertizează cu privire la creșterea exponențială, pe viitor, a numărului de înregistrări în **baza de date pentru înregistrarea produselor**, rezultată din includerea pneurilor **reșapate**, comparativ cu pneurile noi. Combinația formată din societatea de reșapare și producătorul carcasei, numărul de reșapări și diferitele tehnici de reșapare sunt tot atâtea elemente care generează un nou număr de articol. Numărul mare de teste efectuate asupra produselor reprezintă o **sarcină financiară** prea mare pentru producători, majoritatea dintre aceștia fiind IMM-uri, iar consumatorul nu poate să asimileze **varietatea excesivă** de produse.

4.5. CESE consideră că **timpul de pregătire** pentru punerea în aplicare a prezentului regulament este **scurt** și ar trebui prelungit cu un an. În cazul produselor care intră sub incidența acestor dispoziții, ar fi mult mai simplu și mai ușor de gestionat să se ia în considerare mai degrabă **data de fabricație** decât data introducerii pe piață. Într-adevăr, data de fabricație este înscrisă permanent pe pneu și permite reducerea riscului dublei înregistrări în baza de date.

4.6. În plus, noul regulament, în sine, tot nu va permite consumatorilor să compare performanța și prețurile pneurilor în funcție de eficiența consumului de combustibil. Cu toate că informațiile privind consumul sunt adesea disponibile la punctele de vânzare sau în instrucțiunile de utilizare a vehiculelor, majoritatea **consumatorilor** nu dispun încă de **cunoștințe suficiente sau de informații complete** în acest domeniu.

4.6.1. Deoarece **performanțele** pneurilor au **legătură** una cu cealaltă, dar se află, totodată, în **contradicție**, informațiile se vor concentra pe **optimizarea alegerii** dintre acești parametri. Cu toate acestea, acest lucru nu permite consumatorului să facă o alegere în deplină cunoștință de cauză, deoarece nu dispune de **informații cu privire la legătura dintre parametrii** furnizați.

4.6.2. CESE recomandă ca organizațiile profesionale, de la nivel național și european, **organele civile și de poliție** responsabile cu siguranța rutieră și a transporturilor și școlile de șoferi să integreze în programele lor de **educare, comunicare și formare continuă** și în examenele lor cunoștințe din domeniul pneurilor, precum și toți parametrii tehnici și simbolurile care se vor aplica în viitor în conformitate cu regulamentul.

4.6.3. De asemenea, ar fi important ca **producătorul** să se asigure că partenerii săi comerciali, care sunt adesea **vânzători** de pneuri, **informează** în mod adecvat cumpărătorul cu privire la vehiculul vândut sau la pneurile pe care dorește să le achiziționeze și, dacă este posibil, îi propun **opțiuni alternative**, însoțite de recomandări.

4.6.4. În opinia CESE, Uniunea ar trebui să se asigure că statele membre organizează **campanii** de informare și sensibilizare nu doar cu privire la regulamentul, ci și cu privire la alte aspecte legate de pneuri, cum ar fi utilizarea pneurilor adaptate în funcție de anotimp, utilizarea generală a pneurilor etc.

4.7. *Observații pentru reflecții ulterioare*

4.7.1. Pe termen lung, Uniunea ar trebui să ia în considerare introducerea unor informații și a unor sfaturi cu privire la **reciclarea** anvelopelor **scoase din uz**, nu pe etichetă, ci mai degrabă în documentația tehnică și în materialele promoționale tehnice.

4.7.2. După următoarea perioadă de revizuire a regulamentului, ar putea fi util să se analizeze dacă trebuie aplicată o **diferențiere** suplimentară în ceea ce privește **pneurile de zăpadă** (în cadrul testelor, în documentația tehnică și în materialele promoționale tehnice sau pe etichetă).

Bruxelles, 17 octombrie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER