

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'etichettatura degli pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali

COM(2008) 779 def. — 2008/0221 (COD)

(2009/C 228/15)

Il Consiglio, in data 17 dicembre 2008, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 95 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla:

«Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'etichettatura degli pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali»

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 12 marzo 2009, sulla base del progetto predisposto dal relatore RANOCCHIARI.

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 25 marzo 2009, nel corso della 452a sessione plenaria, ha adottato il seguente parere con 130 voti favorevoli e 5 astensioni.

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il CESE condivide la scelta della Commissione europea che, dopo aver proposto un regolamento sulla sicurezza generale dei veicoli, in via di approvazione, prevede già un sistema di certificazione dei valori che saranno stabiliti in quel regolamento per quanto attiene a tre parametri fondamentali degli pneumatici e cioè il consumo dei carburanti, la sicurezza e la rumorosità.

1.2 Il CESE apprezza altresì che attraverso la certificazione si intenda fornire direttamente al consumatore strumenti di conoscenza in grado di orientarlo verso acquisti più consapevoli degli pneumatici di ricambio che saranno fabbricati dopo l'approvazione della presente proposta, pneumatici, che coprono il 78 % del mercato europeo.

1.3 Per quanto riguarda invece gli pneumatici di primo impianto, montati cioè dai costruttori di autoveicoli, il CESE ritiene l'iniziativa superflua in quanto la normativa vigente impone già ai costruttori di fornire i dati in questione al momento della omologazione della vettura e poi con la documentazione tecnica promozionale e i manuali d'uso delle vetture.

1.4 Sul mezzo proposto dalla Commissione per informare i consumatori, e cioè una etichetta autoadesiva da apporre sullo pneumatico, il CESE suggerisce di prevedere anche un'alternativa per il caso, non infrequente, di smarrimento o danneggiamento dell'etichetta.

1.5 Infine il CESE auspica che, sulla scorta di quanto previsto per la sicurezza generale degli autoveicoli, anche in questo caso

si adotti la forma legislativa del regolamento anziché della direttiva, assicurando tempi e modalità di controllo uniformi presso tutti gli Stati membri.

2. Introduzione

2.1 Il piano d'azione per l'efficienza energetica si propone, come noto, un risparmio del 20 % entro il 2020 attraverso una serie di misure che riducendo l'intensità energetica contribuiscono alla diminuzione dei consumi e quindi dell'inquinamento ambientale.

2.2 In questo quadro, particolare e costante attenzione è rivolta al sistema dei trasporti su strada, responsabili di oltre il 20 % delle emissioni di CO₂.

2.3 Oltre ai numerosi interventi già operativi o in corso di approvazione riguardanti l'autoveicolo, il legislatore europeo ha inteso intervenire anche sulle prestazioni degli pneumatici che, rappresentando l'unico elemento di connessione tra il veicolo e la strada, sono chiamati a contribuire anzitutto alla sicurezza degli automobilisti ma anche al contenimento del consumo di carburante.

2.4 A questo scopo la proposta di regolamento della Commissione europea sulla sicurezza generale dei veicoli, attualmente in discussione al Parlamento europeo ⁽¹⁾, intende, tra l'altro, stabilire nuovi, più stringenti parametri in merito alla omologazione degli pneumatici, sia in termini di consumo di carburante che di sicurezza che infine di rumorosità.

⁽¹⁾ COM(2008) 316 def. su cui il CESE ha già espresso il proprio parere nel corso della sessione plenaria del 14 gennaio 2009 (cfr. parere CESE 37/2009).

2.5 In tema di risparmio energetico va infatti ricordato che gli pneumatici possono incidere fino al 20 % sul consumo di carburante del veicolo a causa della resistenza al rotolamento (RR), cioè la perdita di energia dovuta alla resistenza al moto, causata a sua volta dal riscaldamento e deformazione delle ruote durante il rotolamento. Va anche aggiunto che la RR come pure il rumore degli pneumatici sono influenzati in maniera determinante dalle condizioni del fondo stradale, condizioni che in certi casi possono vanificare i miglioramenti tecnologici degli pneumatici.

3. La proposta della Commissione europea

3.1 La proposta di direttiva in esame si prefigge lo scopo di garantire informazioni standardizzate agli utenti anzitutto sul consumo di carburante originato da una diversa resistenza al rotolamento, ma anche sulla diversa aderenza sul bagnato e sulla rumorosità del rotolamento, tre dei parametri che sono oggetto della già citata proposta di regolamento COM(2008) 316 def.

3.2 Nelle intenzioni della Commissione il consumatore potrà non solo conoscere gli obblighi minimi che saranno previsti in materia di RR ma soprattutto scegliere pneumatici con RR ancora minore, con conseguente riduzione dei consumi. Per le autovetture, infatti, la differenza di consumo tra set di pneumatici con diversa RR, potrà arrivare, grazie alle nuove tecnologie, fino al 10 %.

3.3 Quanto sopra è particolarmente importante per il mercato dei ricambi che rappresenta il 78 % del totale. Infatti per gli pneumatici montati dai costruttori sui veicoli nuovi (22 % del mercato) informazioni e dati relativi al consumo sono opportunamente pubblicizzati dalle case costruttrici di automobili al momento dell'acquisto e riportati sui manuali d'uso dei veicoli. Per contro sul mercato dei ricambi i consumatori non dispongono di informazioni in grado di raffrontare la differenza di prezzo degli pneumatici in rapporto alla loro incidenza sui consumi di carburante.

3.4 Poiché inoltre le prestazioni degli pneumatici sono correlate ma anche in conflitto fra di loro (RR nei confronti dell'aderenza sul bagnato e quest'ultima con la rumorosità da rotolamento), l'informazione potrà dar conto dell'ottimizzazione raggiungibile tra i tre parametri principali, consentendo al consumatore una scelta consapevole.

3.5 La proposta della Commissione prevede quindi una «etichetta energetica autoadesiva» da applicare sugli pneumatici, con una scala di classificazione dalla A alla G, per RR e aderenza sul bagnato, sulla falsariga di quanto già realizzato per l'etichettatura degli apparecchi elettrodomestici, con l'aggiunta dell'indicazione della rumorosità espressa in decibel.

3.6 La proposta affida agli Stati membri il controllo delle disposizioni che riguarderanno l'etichettatura, come pure la determinazione delle sanzioni in caso di violazione della normativa.

4. Osservazioni generali

4.1 Il CESE appoggia l'iniziativa della Commissione intesa da una parte ad assicurare un modello di consumo più sostenibile e dall'altra a dotare i consumatori di maggiori conoscenze che consentiranno un acquisto più consapevole degli pneumatici di ricambio, non solo per quanto riguarda i consumi ma anche per altri parametri quali l'aderenza sul bagnato e la rumorosità. Il consumatore sarà quindi in grado di valutare se il maggior costo di uno pneumatico rispetto ad un altro è compensato dai vantaggi offerti da migliori prestazioni. Un consumatore più informato contribuirà ad elevare la concorrenza tra i costruttori indotti a perfezionare i loro prodotti.

4.2 In effetti, il proposito iniziale della Commissione europea era quello di limitare l'informazione al dato relativo al consumo di carburante; l'aggiunta degli altri due parametri è scaturita dagli esiti della consultazione pubblica lanciata sull'argomento. Pur approvando la scelta finale, il CESE teme tuttavia che tale scelta renderà più difficile la gestione dei dati e i relativi controlli.

4.3 Il CESE esprime invece qualche perplessità sul mezzo suggerito per informare i consumatori dei dati in questione. Prevedendo solo ed esclusivamente una etichetta autoadesiva si rischia infatti di non raggiungere sempre il risultato atteso.

4.3.1 L'acquirente normalmente non vede gli pneumatici di ricambio prima che vengano prelevati dal magazzino del punto di vendita e montati sulla vettura. Inoltre può accadere che nello stesso magazzino o nel punto di vendita l'etichetta si stacchi e si perda o venga riapplicata per errore ad uno pneumatico diverso. Ancora più probabile il caso in cui le etichette vengano smarrite durante il trasporto o il magazzinoaggio, specie per gli pneumatici con rivestimento in silicone che rende più difficile l'incollaggio. L'esperienza per quanto riguarda le etichette dei produttori che già accompagnano gli pneumatici insegna che una percentuale certamente non trascurabile si perde o è gravemente danneggiata durante il trasporto e la movimentazione degli pneumatici che - si ricorda - non sono imballati individualmente, per evidenti motivi di costo ⁽¹⁾.

4.3.2 A parere del CESE è pertanto necessario prevedere anche una soluzione alternativa nel caso di indisponibilità della etichetta autoadesiva. In tale caso si dovrebbe consentire al venditore di rilasciare insieme alla fattura una etichetta/documento che riporti esattamente i dati previsti nell'etichetta autoadesiva, dati che ha comunque ricevuto dal produttore.

⁽¹⁾ L'Associazione europea del settore ETRMA (*European Tyre and Rubber Manufacturer Association*) indica una percentuale tra il 10 e il 15 % di etichette perse durante il trasporto e la movimentazione degli pneumatici.

4.4 Per quanto poi riguarda gli pneumatici montati sui veicoli nuovi l'etichettatura sembra invece un costo superfluo. La legislazione esistente definisce già come i costruttori di auto devono informare l'acquirente circa i consumi e le emissioni di CO₂ a seguito dell'omologazione del veicolo. Situazione analoga si riscontra per quanto riguarda l'aderenza sul bagnato e il rumore, anch'essi già regolati in sede di omologazione delle autovetture come riconosce la stessa Commissione nella relazione che accompagna la proposta.

È inoltre interesse dei costruttori stessi utilizzare sempre pneumatici di «ultima generazione tecnologica» al fine di ridurre le emissioni di CO₂ dai 130 g/km previsti ai 120 g/km ottenibili con tecnologie alternative al motore, ivi compresi gli pneumatici.

4.4.1 Si potrebbe in questo caso richiedere al commerciante, che spesso è anche venditore di pneumatici, di fornire al cliente un documento integrativo riportante i parametri richiesti dalla legge ai quali si conformano gli pneumatici della vettura che sta vendendo, proponendo anche, laddove possibile, una scelta alternativa. Un'iniziativa del genere avrebbe anche una funzione di supporto alle campagne di informazione e sensibilizzazione che gli Stati membri saranno chiamati a fare sull'argomento.

4.5 Il CESE è a conoscenza della richiesta avanzata dalle industrie del settore ⁽¹⁾ che vorrebbero trasformare la presente proposta da direttiva in regolamento. Le ragioni addotte appaiono condivisibili in quanto il regolamento assicurerebbe tempi di applicazione e standard di controllo uniformi in tutti gli Stati membri come è già previsto per la già citata sicurezza generale degli autoveicoli dalla quale discende la presente proposta.

4.5.1 Il CESE si augura pertanto che in sede di discussione tra Commissione, Parlamento e Consiglio si possa pervenire ad un accordo in merito, come accaduto già in altre occasioni riguardanti materie sensibili quali la sicurezza e l'ambiente.

4.5.2 In effetti, il CESE ritiene fondamentale dotare gli Stati membri di regole certe ed uniformi per un accurato controllo della rispondenza degli pneumatici ai requisiti richiesti, controllo particolarmente importante in un mercato che registra una significativa presenza di prodotti di provenienza extraeuropea.

5. Osservazioni particolari

5.1 Il CESE apprezza che la Commissione abbia escluso dalla normativa proposta gli pneumatici ricostruiti e fuoristrada professionali, che il CESE stesso nel già citato parere sulla sicurezza generale dei veicoli aveva consigliato di escludere dalla nuova normativa, fatti salvi ovviamente i requisiti di sicurezza previsti.

5.2 Sempre in linea con il suo parere sulla sicurezza generale dei veicoli, il CESE raccomanda infine che:

- a) siano esentati dalla legislazione gli pneumatici la cui data di fabbricazione sia antecedente alla entrata in vigore della legislazione stessa. La catena distributiva del settore ha costantemente sul mercato europeo una media di 80 milioni di pneumatici. L'applicazione delle etichette autoadesive su questi pneumatici già distribuiti risulterebbe impraticabile;
- b) l'industria ha necessità di almeno 18 mesi di *lead time* per realizzare le misure che saranno adottate.

Bruxelles, 25 marzo 2009

Il Presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Mario SEPI

⁽¹⁾ ETRMA: *European Tyre and Rubber Manufacturer Association*.