



Bruxelles, 8.11.2017
COM(2017) 658 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**Valutazione della necessità di riesaminare il regolamento (CE) n. 1222/2009 del
Parlamento europeo e del Consiglio sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al
consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali**

1. INTRODUZIONE

La presente relazione presenta i risultati della valutazione della necessità di riesaminare il regolamento (CE) n. 1222/2009¹ del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali (il "regolamento sull'etichettatura dei pneumatici"). Conformemente all'articolo 14 del regolamento, il riesame riguardava in particolare:

- l'efficacia dell'etichetta in termini di sensibilizzazione degli utenti finali, specie laddove le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), siano efficaci quanto quelle dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), dal punto di vista del contributo agli obiettivi del presente regolamento;
- le informazioni sui parametri dei pneumatici fornite da distributori (commercianti) e fornitori di veicoli agli utenti finali;
- la necessità di estendere il programma di etichettatura ai pneumatici ricostruiti;
- la necessità di introdurre nuovi parametri, quali il chilometraggio.

Sono stati esaminati anche altri aspetti, tra cui la possibilità di adeguare l'aderenza sul bagnato dei pneumatici destinati in primo luogo a prestazioni migliori in condizioni di ghiaccio e/o neve rispetto a un pneumatico normale, in conformità all'articolo 11, lettera b), del regolamento, la possibilità di creare una banca dati e la necessità di potenziare le attività di vigilanza del mercato.

A sostegno della revisione del regolamento è stato condotto uno studio specifico².

2. NORMATIVA IN MATERIA DI ETICHETTATURA DEI PNEUMATICI

Il regolamento sull'etichettatura dei pneumatici è stato adottato nell'ambito delle iniziative volte a promuovere la mobilità sostenibile nell'UE.

Il regolamento disciplina i pneumatici per autovetture (pneumatici di classe C1³), veicoli commerciali leggeri (pneumatici di classe C2) e veicoli pesanti (pneumatici di classe C3). Non si applica, invece, ai pneumatici ricostruiti, ai pneumatici chiodati e ai pneumatici destinati a una serie di usi specifici, come i pneumatici per le corse automobilistiche e i pneumatici di scorta.

Il regolamento prevede tre parametri tra loro correlati riguardanti le prestazioni dei pneumatici e ne definisce le categorie: il consumo di carburante (in base alla resistenza al rotolamento), l'aderenza sul bagnato e la rumorosità esterna di rotolamento.

La categoria relativa al consumo di carburante dei pneumatici è definita in base al coefficiente di resistenza al rotolamento (RRC) ed è indicata sull'etichetta tramite una scala di colori compresa tra la lettera "A" e la lettera "G", dove la migliore categoria rispetto al consumo di carburante (categoria A) è contrassegnata dall'RRC più basso.

¹ [GU L 342 del 22.12.2009, pag. 46.](#)

² Viegand Maagøe A/S, [Review study on the Regulation \(EC\) No 1222/2009 on the labelling of tyres](#), March 2016.

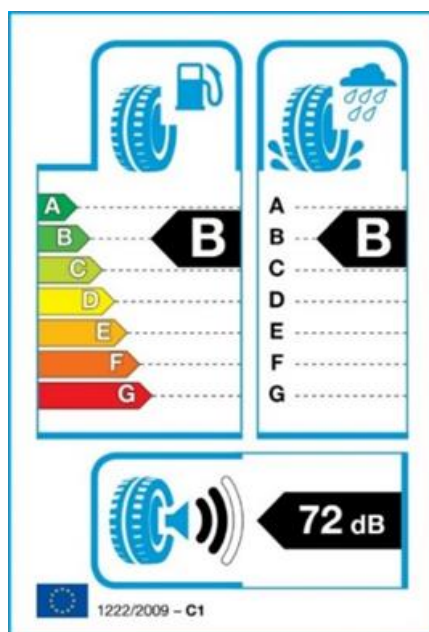
³ Pneumatici di classe C1, C2 e C3 sono termini giuridici definiti nel regolamento (CE) n. 661/2009. Si riferiscono a pneumatici destinati prevalentemente ad autovetture, veicoli commerciali leggeri e veicoli pesanti.

La prestazione relativa alla sicurezza dei pneumatici è descritta dal parametro concernente l'aderenza sul bagnato, ossia dalla capacità di un pneumatico di frenare su una superficie bagnata. La categoria relativa all'aderenza sul bagnato è determinata in base all'indice di aderenza sul bagnato secondo una scala da "A" a "G" in cui le categorie migliori sono contrassegnate dai valori più alti dell'indice di aderenza sul bagnato.

Il rumore esterno di rotolamento si riferisce al rumore dei pneumatici percepito da un astante, vale a dire al di fuori della vettura, ed è misurato in decibel (dB). La categoria relativa al rumore esterno di rotolamento è rappresentata sull'etichetta da una a tre "onde sonore".

Il livello di prestazione per questi tre parametri sull'etichetta è dichiarato dai fabbricanti senza verifiche da parte di terzi.

Per i pneumatici di classe C1 e C2 le categorie sono riportate su un'etichetta o su un autoadesivo (un'etichetta con uno spazio per i dati della marca). Per tutti e tre i tipi di pneumatici, le informazioni riguardanti le categorie relative al consumo di carburante, all'aderenza sul bagnato e al rumore esterno di rotolamento e il valore del rumore misurato sono riportate nel materiale tecnico promozionale, ad esempio nei siti web dei fornitori.



Lo scopo principale del regolamento sull'etichettatura dei pneumatici è aumentare la sicurezza e l'efficienza ambientale ed economica dei trasporti su strada promuovendo l'uso di pneumatici sicuri, con un minor rumore esterno di rotolamento ed efficienti dal punto di vista del consumo di carburante. Si prefigge inoltre di fornire ai consumatori maggiori informazioni mediante un'etichetta standard, in modo da influenzarli nei loro acquisti. Il consumo di carburante è direttamente correlato alle preoccupazioni dell'UE concernenti la sicurezza dell'approvvigionamento energetico, la sua dipendenza dalle importazioni di energia e la necessità di far fronte ai cambiamenti climatici.

Considerando che il settore dei trasporti concorre per un terzo al consumo energetico dell'Unione europea, il miglioramento dell'efficienza dei trasporti su strada dal punto di vista del consumo di carburante riveste un ruolo importante nella risoluzione di tali problemi. I pneumatici sono responsabili per il 20-30% del consumo di carburante di un veicolo, in ragione della loro resistenza al rotolamento. Ridurre la resistenza al rotolamento è pertanto fondamentale per migliorare l'efficienza dei pneumatici in termini di consumo di carburante e

per ridurre le emissioni di gas a effetto serra. L'ottimizzazione dell'aderenza sul bagnato dei pneumatici comporterà una riduzione degli incidenti e del numero di feriti e vittime. Il rumore delle strade rappresenta il carico di malattia dovuto a fattori ambientali più pericoloso dopo le particelle. Introdurre nell'UE l'obbligo di utilizzare esclusivamente pneumatici appartenenti alla migliore categoria relativa al rumore esterno di rotolamento può contribuire a ridurre gli impatti del rumore sulla salute.

3. AMBITO DI APPLICAZIONE DELL'ANALISI

L'analisi si prefiggeva l'obiettivo di accertare se, dalla data di applicazione del regolamento sull'etichettatura dei pneumatici, fossero rimasti margini di miglioramento dei parametri di prestazione dei pneumatici in relazione al consumo di carburante, all'aderenza sul bagnato e al rumore esterno.

Sono state esaminate le disposizioni di attuazione e garanzia del rispetto del regolamento nell'UE dal novembre 2012, data della sua applicazione, e i requisiti in materia di appalti pubblici previsti dalla direttiva 2012/27/UE⁴ sull'efficienza energetica e concernenti il regolamento sull'etichettatura dei pneumatici.

L'analisi ha preso in considerazione, come fonti d'ispirazione, le pertinenti disposizioni della direttiva 2010/30/UE⁵ sull'etichettatura energetica, come rivista dal regolamento (UE) 2017/1369 del Parlamento europeo e del Consiglio (regolamento sull'etichettatura energetica)⁶.

E' stato anche tenuto conto delle disposizioni pertinenti per i pneumatici del regolamento (CE) n. 661/2009⁷ relativo all'omologazione, che è stato concepito per escludere dal mercato i prodotti con le prestazioni più scarse per i medesimi parametri (resistenza al rotolamento, aderenza sul bagnato e rumore esterno).

In particolare, l'analisi si è soffermata sui seguenti punti:

1. la misura in cui le prestazioni medie del mercato sono migliorate dalla data di applicazione del regolamento;
2. l'efficacia dell'etichetta in termini di sensibilizzazione degli utenti finali e di miglioramento dell'efficienza energetica, dell'aderenza sul bagnato e dell'impatto del rumore;
3. la chiarezza e l'accuratezza delle informazioni sui parametri dei pneumatici messe a disposizione degli utenti finali da fornitori e distributori di veicoli; il miglioramento delle informazioni precedenti la vendita, compresa la visibilità dell'etichetta;
4. l'esonero di alcune tipologie di pneumatici (pneumatici ricostruiti e chiodati) dal sistema di etichettatura;
5. la non inclusione di altri parametri, come il chilometraggio e l'abrasione;
6. il non adeguamento del sistema di classificazione in relazione all'aderenza sul bagnato ai pneumatici destinati in primo luogo a prestazioni migliori in condizioni di ghiaccio e/o neve;

⁴ Articolo 6 e allegato III.

⁵ Direttiva 2010/30/UE (GU L 153 del 18.6.2010, pag. 1).

⁶ Regolamento (UE) 2017/1369 (GU L 198 del 28.7.2017, pag. 1).

⁷ Regolamento (CE) n. 661/2009 (GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1).

7. la creazione di una banca dati;
8. la vigilanza del mercato e la garanzia del rispetto del regolamento.

4. RISULTATI

4.1. Sviluppo del mercato

Il regolamento sull'etichettatura dei pneumatici si applica dal novembre 2012. Per quanto riguarda il “consumo di carburante” e “l'aderenza sul bagnato”, tra il 2013 e il 2015 si è registrato un incremento della presenza di pneumatici con prestazioni migliori, in parte come conseguenza dell'introduzione dell'etichetta. Tale tendenza, tuttavia, è stata meno pronunciata per il “rumore esterno di rotolamento”.

Dal 2013 al 2015 è migliorata l'efficienza media in termini sia di consumo di carburante sia di aderenza sul bagnato per tutti i tipi di pneumatici.

Per le categorie migliori di efficienza energetica (classi A e B) la penetrazione del mercato è ancora estremamente bassa (<1% per tutti i tipi di pneumatici), il che dimostra che esiste ancora un ampio margine di miglioramento.

Per quanto riguarda l'aderenza sul bagnato, la quota di mercato della categoria B è elevata per tutti i tipi di pneumatici (superiore al 40%) e soddisfacente per la categoria A (circa il 15%).

Per quanto concerne il rumore esterno di rotolamento, tra il 2013 e il 2015 non c'è stato un miglioramento reale, soprattutto perché l'industria ha puntato perlopiù a migliorare gli altri parametri, dal momento che il rumore esterno di rotolamento è considerato dagli utenti finali il parametro meno importante, come è emerso dall'indagine condotta nell'ambito dello studio a sostegno del riesame.

Inoltre, meno dello 0,5% dei pneumatici immessi sul mercato è contrassegnato dall'etichetta A sia per il consumo di carburante che per l'aderenza sul bagnato, in ragione dei costi più elevati e dell'equilibrio tecnico tra questi due parametri.

L'impatto del sistema di etichettatura fino al 2020 è stato stimato in 35 PJ⁸ (o 0,8 Mtep⁹) all'anno, con un corrispondente risparmio di emissioni di CO₂ pari a 2,5 Mton all'anno¹⁰.

4.2. Sensibilizzazione dei consumatori e chiarezza dell'etichetta

Dall'indagine presso i consumatori condotta nell'ambito dello studio a sostegno del riesame è emerso che più della metà dei proprietari di autovetture non conosceva l'etichetta per i pneumatici.

Inoltre, gli utenti finali di pneumatici di classe C2 e C3 e alcuni utenti finali di pneumatici di classe C1 spesso non acquistano i pneumatici direttamente, bensì nell'ambito di contratti di noleggio e soluzioni per il parco veicoli.

Le campagne di sensibilizzazione potrebbero fare riferimento al calcolatore del risparmio di carburante presente sul sito web della Commissione dell'UE¹¹, che permette agli utenti finali di calcolare i potenziali risparmi di carburante riconducibili all'uso dei pneumatici.

⁸ PJ o petajoule: 10¹⁵ joule.

⁹ Mtep: milioni di tonnellate equivalenti petrolio.

¹⁰ In base al modello standard creato per lo studio a sostegno della revisione del regolamento sull'etichettatura dei pneumatici.

Un altro aspetto correlato alle attività di sensibilizzazione, benché non specificamente evidenziato dall'indagine, riguarda i requisiti in materia di appalti pubblici di cui alla direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica. Per promuovere l'uso di pneumatici efficienti sotto il profilo energetico è importante che gli Stati membri garantiscano che i rispettivi governi centrali siano al corrente dell'obbligo di acquistare pneumatici appartenenti alla categoria più alta per quanto riguarda il consumo di carburante. Tale requisito dovrebbe inoltre essere inserito nelle gare di appalto per contratti di servizio, in conformità con l'obbligo di cui all'allegato III della direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica.

L'indagine ha anche rilevato un progresso continuo della sensibilizzazione degli utenti e della loro comprensione dell'etichetta.

La comprensione dell'etichetta dei pneumatici da parte dei consumatori è generalmente buona. I consumatori ai quali è stata mostrata l'etichetta erano in grado, pur non avendola mai vista prima, di comprenderne le informazioni. Gli intervistati hanno giudicato il pittogramma raffigurante il rumore esterno di rotolamento come il meno facile da decifrare (percentuale di comprensione del 60%), mentre l'etichetta relativa all'aderenza sul bagnato è stata considerata la più comprensibile (81%) seguita dal parametro riguardante il consumo di carburante (73%).

L'indagine ha evidenziato che la sicurezza costituisce la maggiore preoccupazione per i consumatori al momento dell'acquisto dei pneumatici, per cui la maggior parte di essi considera l'aderenza sul bagnato come il più importante tra i parametri dell'etichettatura. Anche prendendo in esame altri parametri non presenti sull'etichetta (come il prezzo e la marca), l'aderenza sul bagnato rimane il fattore più importante, seguito dal prezzo.

L'industria, i commercianti e le organizzazioni dei consumatori raccomandano di organizzare campagne di promozione dell'etichetta al fine di migliorarne la conoscenza da parte dei consumatori e di spiegarne il significato. I gruppi destinatari dovrebbero essere gli utenti finali dei pneumatici delle classi C1, C2 e C3. Le campagne di sensibilizzazione destinate agli utenti finali di pneumatici della classe C1, tuttavia, sono le più importanti perché rappresentano la quota di vendite di pneumatici più consistente.

Si potrebbero organizzare campagne di sensibilizzazione a livello nazionale, ad opera delle autorità degli Stati membri, o a livello di UE a cura della Commissione, oppure a entrambi i livelli. Per poter raggiungere più efficacemente gli utenti finali sarebbe utile coinvolgere nelle campagne i fornitori e i distributori di pneumatici. Alcuni Stati membri hanno già promosso campagne di sensibilizzazione sull'etichetta dei pneumatici o sono in procinto di farlo. Si dovrebbe tener conto delle esperienze e delle raccomandazioni scaturite da tali campagne.

4.3. Accuratezza delle informazioni, miglioramento delle informazioni preventiva

In generale, i consumatori trovano l'etichetta utile e chiara. Una percentuale rilevante di consumatori nutre un livello di fiducia elevato o medio nei confronti delle informazioni riportate sull'etichetta. Molti consumatori hanno dichiarato che una stretta del controllo del mercato e un incremento delle sanzioni in caso di non conformità accrescerebbero la loro fiducia. Ciò riecheggia le risposte dei fornitori di pneumatici e delle associazioni dei commercianti, i quali hanno anch'essi chiesto un inasprimento della vigilanza del mercato.

¹¹. [Calcolatore](#): i risparmi sono calcolati sulla base delle prestazioni in termini di efficienza energetica dei pneumatici e della distanza in chilometri che è possibile percorrere con un treno di pneumatici.

Quanto all'accuratezza delle informazioni, occorre precisare che svariate organizzazioni di consumatori hanno manifestato preoccupazione per l'etichetta dei pneumatici dell'UE, che a detta loro sopravvaluterebbe le prestazioni dei pneumatici, in quanto dai test da loro effettuati risultano valori diversi. Non specificano tuttavia se tale differenza riguarda tutti e tre i parametri o soltanto uno o due. Le organizzazioni dei consumatori criticano altresì il fatto che l'etichetta dei pneumatici dell'UE sia il frutto di un processo di "autodichiarazione", quindi svincolata dalla certificazione di terzi.

Molti consumatori, inoltre, chiedono maggiori informazioni sotto forma di prove indipendenti effettuate da associazioni di consumatori o dalle autorità, oppure la creazione di una banca dati pubblica contenente i dati sui pneumatici tratti dal sistema di etichettatura.

La maggior parte dei consumatori acquista i pneumatici in appositi punti di vendita o presso le officine, ma soltanto circa un terzo di loro ha visto i pneumatici in esposizione prima dell'ultimo acquisto. Oltretutto, le autorità di vigilanza del mercato hanno osservato, nelle ispezioni condotte presso i punti di vendita, che soltanto alcuni modelli di pneumatici sono esposti, mentre i restanti sono tenuti in magazzino. Ciò significa che i consumatori spesso non hanno la possibilità di vedere i pneumatici, e dunque nemmeno l'etichetta, prima dell'acquisto. In aggiunta, poiché le prestazioni dei pneumatici peggiorano con il passare del tempo, anche quando i pneumatici sono conservati sugli scaffali, si potrebbe vagliare l'opportunità di informare i consumatori in merito alla data di fabbricazione, per esempio riportando questo dato nella scheda informativa del prodotto, insieme a un'indicazione del calo medio delle prestazioni che può essere atteso.

Tali pratiche non sono compatibili con l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento, secondo cui i distributori devono informare gli utenti finali circa i parametri di prestazione riportati sull'etichetta qualora i pneumatici offerti in vendita non siano visibili a questi ultimi. Pertanto, si potrebbe considerare l'opportunità di ampliare e chiarire tali disposizioni per garantire che le informazioni presenti sull'etichetta siano rese note prima della vendita.

I fornitori e distributori di veicoli dovrebbero essere tenuti a fornire le informazioni che figurano nell'etichetta dei pneumatici per il tipo o i tipi di pneumatici da montare sui veicoli, anche nelle situazioni in cui l'utente finale non ha la possibilità di scegliere tra i diversi tipi di pneumatici da montare sul veicolo offerto in vendita. Le informazioni potrebbero essere inserite, per esempio, nel materiale tecnico promozionale fornito all'utente finale.

Presso il punto di vendita l'etichetta dei pneumatici può essere esibita come etichetta stampata in prossimità del pneumatico oppure come autoadesivo applicato al pneumatico. Per la maggior parte dei consumatori l'autoadesivo applicato sul battistrada del pneumatico rappresenta l'elemento più visibile. Tuttavia, il fatto che la maggior parte dei pneumatici non sia esposta rende irrilevante la modalità di esibizione dell'etichetta.

Dall'indagine è emerso che la percentuale degli acquisti di pneumatici online è in aumento. Per tale ragione è sempre più importante esibire l'etichetta e le informazioni pertinenti quando i pneumatici sono offerti in vendita online.

4.4. Esonero di alcuni tipi di pneumatici (pneumatici ricostruiti e chiodati)

Pneumatici ricostruiti

La ricostruzione di pneumatici è un processo usato per estendere la durata dei pneumatici usati. Quando un pneumatico viene ricostruito, il battistrada consumato è sostituito da uno nuovo. La sostituzione può essere ripetuta fintantoché è assicurata l'integrità della carcassa.

La ricostruzione dei pneumatici garantisce un risparmio sotto il profilo sia energetico che materiale.

La prestazione dei pneumatici ricostruiti è determinata dalla combinazione di carcassa, battistrada e processo di ricostruzione applicato. Il principale problema legato all'inclusione di pneumatici ricostruiti nel sistema di etichettatura è dato dalla necessità di stabilire i tre parametri di prestazione (consumo di carburante, aderenza sul bagnato e rumore esterno di rotolamento) per ciascuna combinazione. Poiché i pneumatici ricostruiti sono prodotti in piccole serie, il costo delle prove condotte per ciascuna combinazione renderebbe le operazioni di ricostruzione economicamente non sostenibili, in particolare per le piccole e medie imprese.

I metodi di misurazione e gli strumenti usati per calcolare i parametri di prestazione riportati sull'etichetta per i pneumatici ricostruiti di classe C3 sono in fase di elaborazione.

Prima di decidere se includere i pneumatici ricostruiti di classe C3 nell'ambito di applicazione del regolamento sull'etichettatura dei pneumatici occorrerebbe effettuare un'attenta valutazione di tali metodi e strumenti. Alla valutazione dovrebbero partecipare tutte le parti interessate pertinenti come l'industria dei pneumatici, le società di ricostruzione, le autorità di vigilanza del mercato e le organizzazioni non governative pertinenti.

Pneumatici chiodati

I pneumatici chiodati sono usati prevalentemente in Finlandia, Svezia e Norvegia, dove costituiscono il 12% del mercato dei pneumatici (rispetto allo 0,25% del resto dell'UE). In molti Stati membri l'uso di pneumatici chiodati è vietato e nella maggior parte di altri paesi è limitato ai mesi invernali. L'esigua quota di mercato limita il potenziale di risparmio di carburante e quindi l'inclusione dei pneumatici chiodati nel sistema di etichettatura. Occorre inoltre considerare il principale problema a livello ambientale dovuto all'uso di pneumatici chiodati, ossia l'inquinamento da particelle causato dall'usura del manto stradale. La sua portata è tale che i paesi nordici hanno regolamentato la progettazione dei pneumatici per limitarne l'impatto.

Con le attuali norme che disciplinano le prove non è possibile testare la resistenza al rotolamento e l'aderenza sul bagnato dei pneumatici chiodati. Sia nella prova di resistenza al rotolamento che nella prova di aderenza sul bagnato è permessa soltanto una limitata rugosità superficiale (strada o tamburi meccanici). L'uso di chiodi su queste superfici durante la prova le danneggerebbe a tal punto che esse non sarebbero più conformi alle norme.

4.5. Chilometraggio e abrasione

Chilometraggio

L'impatto ambientale ed economico di un incremento del chilometraggio dei pneumatici dipende esclusivamente dagli effetti che esso produrrebbe sulla resistenza al rotolamento. Se l'aumento del chilometraggio si ottenesse a scapito di una maggiore resistenza al rotolamento, gli impatti sarebbero molto probabilmente negativi, a causa di un maggior consumo di carburante nella fase di utilizzo. Sussiste inoltre il rischio di riduzione dell'aderenza sul bagnato.

Il chilometraggio è un parametro importante per gli utenti finali, ma la sua inclusione non è possibile per il momento, poiché non esiste un metodo di prova standardizzato che sia affidabile, accurato e riproducibile per stabilire il numero di chilometri che i pneumatici possono percorrere. Un metodo di questo genere dovrebbe essere sviluppato per fornire tali

informazioni fondamentali ai consumatori, ma è noto che il chilometraggio calcolato utilizzando un metodo di prova standardizzato può essere significativamente diverso rispetto al chilometraggio misurato dai consumatori in condizioni d'uso reali. Se ciò accadesse, vi sarebbe il rischio che i consumatori perdano la fiducia nell'etichetta.

Benché il chilometraggio sia direttamente correlato all'usura del battistrada durante l'uso del pneumatico (che può dipendere dalla pressione dei pneumatici, dal manto stradale, dal carico e dal tipo di guida), occorre tener presente che i pneumatici si usurano anche con l'età o con l'esposizione alla luce del sole (raggi ultravioletti), al calore, alla pioggia, ecc. Di conseguenza, la durata dei pneumatici dipende anche dall'esposizione ai fenomeni atmosferici durante l'uso e dalla rigidità degli stessi, cosa che avviene anche per gli altri parametri riportati sull'etichetta, come il consumo di carburante.

Affinché continuino ad avere fiducia nell'etichetta, quindi, i consumatori dovrebbero essere resi edotti delle potenziali cause di tali differenze e di come ridurle (migliore controllo della pressione, stile di guida ecc.).

Le norme UTQG (Uniform Tire Quality Grading) rappresentano l'unico metodo di prova standardizzato, che si applica esclusivamente ai pneumatici di classe C1. Il metodo prevede che i pneumatici siano utilizzati per un totale di 7 200 miglia (11 600 km), il che comporta un onere economico eccessivo (si potrebbe considerare il ricorso a una metodologia di prova in laboratorio più economica). Il chilometraggio misurato non corrisponderà al chilometraggio registrato in condizioni d'uso reali da parte dell'utente finale, poiché fattori esterni quali la pressione dei pneumatici, il manto stradale, il carico e lo stile di guida influenzano notevolmente l'usura dei pneumatici e il chilometraggio.

L'industria e le autorità di vigilanza del mercato concordano che non è possibile misurare il chilometraggio con l'accuratezza richiesta per l'etichettatura e le autorità non ritengono possibile vigilare il mercato in relazione a tale requisito. Inoltre, l'industria dei pneumatici, le autorità di vigilanza del mercato e le organizzazioni del settore concordano all'unanimità che introdurre il parametro del chilometraggio nel sistema di etichettatura dei pneumatici sarebbe estremamente oneroso e non aiuterebbe i consumatori a scegliere pneumatici migliori. Questo aspetto, tuttavia, che è strettamente correlato all'abrasione, potrebbe essere ulteriormente esaminato nell'ambito di una futura revisione del regolamento.

Abrasione

L'abrasione, ossia la rimozione di materiali dal pneumatico nel corso della sua interazione con il manto stradale, è correlata ai chilometri percorsi dai pneumatici. I materiali rimossi, ossia le particelle dovute all'usura del pneumatico durante il suo utilizzo su strada (Tyre Road Wear Particles, TRWP), contribuiscono all'inquinamento atmosferico da particelle. Poiché altre fonti di inquinamento atmosferico, tra cui le emissioni delle autovetture, sono in fase di regolamentazione, l'importanza relativa delle TRWP è destinata a crescere. Tuttavia, il contributo di tali materiali all'inquinamento atmosferico e all'inquinamento da microplastiche degli oceani rimane ancora incerto e non è stato tuttora elaborato un metodo di misurazione standardizzato. Alcuni recenti studi riconoscono nei pneumatici una fonte potenzialmente rilevante di inquinamento da microplastiche degli oceani¹².

Come nel caso del chilometraggio, l'abrasione dipende ampiamente da fattori esterni (vale a dire pressione dei pneumatici, manto stradale, carico, tipo di guida, ecc.). Il sistema di etichettatura dei pneumatici potrebbe non essere necessariamente adatto per la regolazione

¹² Studio sull'[inquinamento primario da microplastiche](#), pag. 31 e studio [sulla provenienza dei rifiuti marini](#) pag. 365.

delle emissioni di TRWP. Questo aspetto, tuttavia, potrebbe essere ulteriormente esaminato nell'ambito di una futura revisione del regolamento, che dovrebbe tener conto delle crescenti preoccupazioni per l'inquinamento atmosferico e l'inquinamento da microplastiche degli oceani e per le conseguenze sull'ambiente e la salute umana.

Il contenuto chimico dei materiali di cui sono composti i pneumatici, che è importante per gli effetti delle TRWP sulla salute, è già disciplinato dal regolamento REACH¹³.

Si fa inoltre presente che questo aspetto potrebbe essere esaminato anche nell'ambito della legislazione in materia di omologazione dei pneumatici¹⁴.

4.6. Aderenza sulla neve e sul ghiaccio

Nel sistema di etichettatura dei pneumatici, l'indice di aderenza sul bagnato è usato come misura di sicurezza. Vi è tuttavia il rischio di ingannare i consumatori che acquistano pneumatici per condizioni invernali, poiché i pneumatici destinati a prestazioni migliori in condizioni di neve e ghiaccio spesso hanno un'aderenza sul bagnato peggiore rispetto ai pneumatici estivi standard¹⁵. L'inclusione nel sistema di etichettatura di prestazioni in condizioni di neve e ghiaccio consentirebbe di affrontare un problema riguardante la sicurezza e fornirebbe ai consumatori informazioni più complete, che potrebbero in ultima analisi accrescere la fiducia nell'etichetta, soprattutto nelle regioni nordiche. In tale contesto, si potrebbe anche valutare l'opportunità di informare i consumatori in merito all'importanza dell'età del pneumatico, poiché in presenza di basse temperature le prestazioni dei pneumatici peggiorano drasticamente con il passare del tempo.

Il termine “pneumatico invernale” è definito nel regolamento (CE) n. 661/2009 e nel regolamento n. 117 UNECE come “un pneumatico il cui battistrada abbia una scolpitura, una composizione o una struttura progettate soprattutto per ottenere su suolo innevato prestazioni migliori di quelle di un pneumatico normale riguardo alla sua capacità di mettere o mantenere in moto il veicolo”. Questi pneumatici possono essere contrassegnati dalla marcatura “M+S”, che corrisponde a un'autodichiarazione del fabbricante per pneumatici che si ritiene siano caratterizzati da prestazioni migliori in condizioni di fango e/o neve. Attualmente, tuttavia, non sono previsti ulteriori requisiti o prove delle prestazioni per la marcatura “M+S”.

Il termine “pneumatico invernale destinato a essere usato in condizioni di neve estreme” è definito nel regolamento n. 117 UNECE come “un pneumatico il cui battistrada abbia una scolpitura, una miscela o una struttura progettate per un uso specifico in condizioni di neve estreme” e che soddisfa taluni requisiti per poter essere contrassegnato sul fianco dal simbolo 3-PMSF (3 Peak Mountain Snow Flake). Questi pneumatici sono denominati anche “pneumatici per la stagione invernale” e sono obbligatori in svariati Stati membri in condizioni climatiche invernali.

¹³ Regolamento (CE) n. 1907/2006 (REACH) (GU L 396 del 30.12.2006, pag. 1).

¹⁴ Regolamento (CE) n. 661/2009 (GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1).

¹⁵ Al termine “pneumatico estivo” non corrisponde una definizione giuridica di un prodotto specifico. Il termine si riferisce piuttosto a un pneumatico normale da utilizzare preferibilmente nei mesi invernali in condizioni di clima non rigido. Per informazione, esistono i “pneumatici quattro stagioni”, vale a dire pneumatici che possono essere usati in condizioni atmosferiche sia estive che invernali, stando alla dichiarazione del fabbricante. Nemmeno a questo termine corrisponde una definizione giuridica. In genere sono contrassegnati dalla marcatura “M+S” (Mud and Snow) ma non rientrano necessariamente nella certificazione 3-PMSF approvata (3 Peak Mountain Snow Flake, il simbolo di un fiocco di neve racchiuso nel profilo di una montagna con tre cime) come avviene invece per il termine giuridicamente definito “pneumatico per condizioni di neve estreme”. Queste diverse classificazioni dei pneumatici (“estivo” e “quattro stagioni”) corrispondono alla dichiarazione del fabbricante, senza ulteriori requisiti e senza la necessità di effettuare prove delle prestazioni.

Sia il termine “pneumatico invernale” sia il termine “pneumatico invernale destinato a essere usato in condizioni di neve estreme” si applicano indifferentemente ai tipi di pneumatici delle classi C1, C2 e C3. Un’altra categoria di pneumatici destinati all’uso in condizioni invernali è quella dei “pneumatici invernali nordici”, vale a dire pneumatici non chiodati progettati appositamente per il ghiaccio e il ghiaccio acquoso. Non esiste attualmente una definizione giuridica di pneumatici invernali nordici, mentre una norma ISO per una prova delle prestazioni sul ghiaccio simile alla prova delle prestazioni sulla neve usata per i pneumatici destinati all’uso in condizioni di neve estreme è attualmente in fase di elaborazione e dovrebbe essere approntata nel corso del 2017. La prova delle prestazioni sul ghiaccio è valida soltanto per pneumatici di classe C1.

Per quanto concerne le prestazioni di aderenza sulla neve, le prove e la marcatura 3-PMSF rappresentano la soluzione più adatta, poiché sono già ampiamente impiegate dall’industria dei pneumatici e quindi hanno costi di esecuzione bassi. Queste informazioni aggiuntive compensano il punteggio medio solitamente basso relativo all’aderenza sul bagnato riportato sull’etichetta UE.

Per i “pneumatici invernali nordici” (ossia pneumatici per l’uso in condizioni di ghiaccio), la norma ISO attesa, unitamente a un valore soglia e al pittogramma corrispondente, potrebbe rappresentare una soluzione altrettanto utile. Tali pneumatici spesso presentano sull’etichetta i valori di aderenza sul bagnato più bassi.

In entrambi i casi (pneumatici invernali e pneumatici da ghiaccio), le informazioni aggiuntive riportate sull’etichetta, se disponibili, dovrebbero riguardare soltanto i pneumatici certificati da terzi al termine di una procedura di prova normalizzata. Ciò è necessario per mantenere e rafforzare la fiducia dei consumatori nei confronti dell’etichetta.

4.7. Banca dati per la registrazione

Lo studio di riesame ha valutato l’opportunità di creare una banca dati per la registrazione delle etichette dei pneumatici e della relativa documentazione tecnica a livello di UE, allo scopo di migliorare il controllo del rispetto delle norme. Dall’esame è emerso che questa soluzione potrebbe essere utile per fornire informazioni di mercato ai responsabili delle decisioni politiche e per facilitare la vigilanza del mercato, e potrebbe essere utilizzata come strumento di informazione dei consumatori. Potrebbe inoltre apportare una maggiore trasparenza sui metodi e sulle condizioni di prova usati dai fornitori, di cui a detta di alcune autorità di vigilanza del mercato si sentirebbe la necessità. Per gli utenti finali la banca dati potrebbe fornire informazioni utili sui parametri che figurano in etichetta prima dell’acquisto.

Un’eventuale banca dati dovrebbe essere complementare all’attuale banca dati del sistema di informazione e comunicazione per la vigilanza del mercato (ICSMS)¹⁶, che contiene informazioni sui prodotti in circolazione nell’UE non conformi alla normativa dell’UE in materia di prodotti, così come alla banca dati che sarà istituita ai sensi del regolamento rivisto (UE) 2017/1369 sull’etichettatura energetica. La riflessione su un’eventuale banca dati per la registrazione dei pneumatici potrà attingere all’esperienza raccolta con la futura banca dati per l’etichettatura energetica.

¹⁶ Si tratta di una banca dati intra UE di proprietà della Commissione europea, usata per l’archiviazione e lo scambio di informazioni tra gli Stati membri e la Commissione su questioni concernenti le attività di controllo.

4.8. Vigilanza del mercato e garanzia del rispetto della legislazione

Le attività di vigilanza del mercato variano a seconda degli Stati membri, sui quali ricade la responsabilità di svolgerle. Il tipo di vigilanza del mercato prevalente è costituito dalle ispezioni presso i punti di vendita. Alcune autorità hanno ispezionato la documentazione tecnica ma pochissime hanno effettuato prove di laboratorio per verificare i valori riportati sull'etichetta. Secondo le autorità di vigilanza del mercato, il costo elevato e il numero insufficiente di strutture di prova accreditate rappresentano i principali ostacoli allo svolgimento di prove di laboratorio dei pneumatici.

Lo scarso livello di vigilanza del mercato mina la fiducia dei consumatori e dà ai commercianti al dettaglio l'impressione che l'etichettatura dei pneumatici non rientri tra le priorità delle autorità.

La maggior parte degli Stati membri considera il programma d'azione comune cofinanziato dall'UE sulle prove per l'etichettatura dei pneumatici¹⁷ un'opportunità per iniziare a effettuare prove di laboratorio. Scopo dell'azione comune è ottenere maggiori dati di prova e sviluppare le migliori prassi per le prove a fini di vigilanza del mercato.

Alcune delle prove condotte dalle autorità di vigilanza del mercato evidenziano che i risultati potrebbero discostarsi dai valori riportati sull'etichetta, anche quando lo stesso modello di pneumatico è testato in percorsi/laboratori di prova accreditati diversi, senza che sia possibile individuare esattamente se il problema è lo stesso per tutti e tre i parametri o soltanto per alcuni. Lo stesso problema è stato riferito da numerose riviste automobilistiche e organizzazioni di consumatori che hanno effettuato le prove. Senza la possibilità di stabilire con precisione le cause, le autorità di vigilanza del mercato ritengono che il problema possa in gran parte essere dovuto:

- al metodo di misurazione stesso (in particolare per l'aderenza sul bagnato);
- alle diverse condizioni in cui sono state condotte le prove;
- all'errata applicazione dei metodi di prova; e
- all'assenza di trasparenza circa le condizioni usate per le prove e per il calcolo dei valori riportati sull'etichetta.

Dall'esperienza acquisita finora dall'industria e dalle autorità di vigilanza del mercato in relazione alle norme concernenti le prove di aderenza sul bagnato si evince che è possibile migliorare l'accuratezza del metodo di prova: ad esempio, si potrebbe rivedere l'insieme delle condizioni di prova e/o delle formule matematiche che permettono di allineare i risultati quando le prove sono eseguite in condizioni diverse (località diverse o diversi momenti dell'anno). Questo è un aspetto importante da considerare in futuro, dato che la sicurezza costituisce la preoccupazione principale dei consumatori al momento dell'acquisto dei pneumatici. Quanto alle prove di rumore e di resistenza al rotolamento, la situazione è meno delicata. Per misurare la resistenza al rotolamento dei pneumatici (che dà un'indicazione del consumo di carburante) è stata creata una rete di "laboratori di riferimento"¹⁸ per ottimizzare l'accuratezza e la riproducibilità dei risultati attraverso una procedura di allineamento dei macchinari di prova.

¹⁷ Progetto di vigilanza del mercato "MSTyr15" della Commissione, finanziato nell'ambito di Orizzonte 2020 per migliorare la garanzia del rispetto del regolamento (CE) n. 1222/2009 sull'etichettatura dei pneumatici con autorità di vigilanza del mercato più efficaci (formazione, linee guida, ecc.). Cfr. www.mstyr15.eu.

¹⁸ [Comunicazione della Commissione \(GU C 86 del 23.3.2012, pag. 3\).](#)

Il regolamento sull'etichettatura dei pneumatici in sé non contiene disposizioni dettagliate sulla vigilanza del mercato e sulla garanzia del rispetto delle sue disposizioni, ma fa riferimento alle disposizioni del regolamento (CE) n. 765/2008¹⁹, che contiene norme generali sulla vigilanza del mercato e sui controlli dei prodotti che entrano nel mercato dell'UE. Il regolamento (UE) 2017/1369 sull'etichettatura energetica dell'UE contiene invece disposizioni più dettagliate sulla vigilanza del mercato, che vanno ad aggiungersi a quelle riportate nel regolamento (CE) n. 765/2008. Le misure di esecuzione a norma del regolamento sull'etichettatura energetica devono inoltre comprendere una descrizione dettagliata del contenuto della documentazione tecnica da rendere disponibile alle autorità di vigilanza del mercato a fini ispettivi.

Benché le disposizioni sulla garanzia del rispetto delle disposizioni siano meno dettagliate nel regolamento sull'etichettatura dei pneumatici, le autorità di vigilanza del mercato in genere non lamentano una mancanza dei poteri necessari per effettuare ispezioni e applicare sanzioni in relazione al programma di etichettatura dei pneumatici.

Le autorità di vigilanza del mercato e le organizzazioni dei consumatori sono più preoccupate per le spese delle prove, per la scarsa chiarezza dei metodi di prova e per l'inaccuratezza dei risultati delle prove condotte.

5. CONCLUSIONI

Lo studio di riesame ha messo in evidenza le potenzialità di semplificazione e maggiore efficacia della normativa in vigore. Esiste, in particolare, un importante margine di manovra per garantire ulteriori risparmi di carburante nonché per migliorare ulteriormente gli aspetti della sicurezza stradale e del rumore di rotolamento.

Lo studio di riesame, e le interviste condotte nel suo ambito a fornitori e distributori di pneumatici (commercianti), autorità di vigilanza del mercato, organizzazioni dei consumatori e ONG attive in campo ambientale, hanno messo in luce una serie di interventi che potrebbero migliorare il regolamento e la sua attuazione.

Sono stati individuati margini di manovra per migliorare la chiarezza, l'accuratezza, l'affidabilità e la rappresentatività dell'etichetta e perché gli Stati membri possano meglio garantire il rispetto del regolamento, per esempio ottimizzando le prove di misurazione, rafforzando la vigilanza del mercato e considerando altre opzioni.

Tra gli utenti finali vi è scarsa conoscenza dell'esistenza dell'etichetta e vi sono alcuni altri aspetti che potrebbero contribuire a notevoli risparmi energetici, evitando al tempo stesso un incremento sproporzionato dei costi e della complessità del sistema.

L'impatto potenziale è considerevole. Risolvendo le criticità individuate nella presente relazione sarebbe possibile orientare il mercato verso la produzione di pneumatici con prestazioni migliori. Se entro il 2030 tutti i tipi di pneumatici rientrassero nella categoria B relativa al consumo di carburante (anziché la categoria C, come da attuali previsioni), nel 2030 si potrebbe avere un potenziale risparmio energetico annuo di 256 PJ (o 6,1 Mtep), corrispondente a un risparmio annuo di emissioni di CO₂ di 18,6 Mton.

La Commissione esaminerà ulteriormente gli aspetti evidenziati nella presente relazione e potrebbe proporre a tempo debito un regolamento rivisto sull'etichettatura dei pneumatici.

¹⁹ Regolamento (CE) n. 765/2008 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).