



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 13.11.2008  
COM(2008) 779 definitivo

2008/0221 (COD)

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri  
parametri fondamentali**

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2008) 2860}

{SEC(2008) 2861}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

Considerando che il 23% delle emissioni totali di CO<sub>2</sub> proviene dai trasporti su strada<sup>1</sup>, ridurre l'intensità energetica e le emissioni dei veicoli è una grande sfida per l'UE.

Il piano d'azione per l'efficienza energetica<sup>2</sup> e la comunicazione "Rendere i trasporti più ecologici"<sup>3</sup> annunciavano per il 2008 una proposta sull'etichettatura dei pneumatici per indicarne il consumo di energia. L'obiettivo è di orientare il mercato verso pneumatici che riducano il consumo di carburante, i cosiddetti pneumatici a bassa resistenza di rotolamento (LRRT).

La presente proposta segue un approccio integrato in materia di pneumatici, grazie al quale saranno fornite informazioni standardizzate non solo sul consumo di carburante, ma anche sull'aderenza sul bagnato e sulla rumorosità esterna di rotolamento, in modo che i consumatori e gli utenti finali possano fare una scelta consapevole. Puntando sul gioco delle forze di mercato, la proposta intende migliorare in modo dinamico tutti i parametri al di là delle prescrizioni minime stabilite per l'omologazione (la procedura che dà accesso al mercato dell'UE).

- **Contesto generale**

I pneumatici possono svolgere un ruolo significativo nella riduzione dell'intensità energetica dei trasporti e nella diminuzione delle emissioni, in quanto rappresentano dal 20% al 30% del consumo totale di carburante nei veicoli. Si tratta della quantità impiegata per vincere la resistenza al rotolamento (RR), che deriva principalmente dalla "perdita isteretica" (perdita di energia attraverso il riscaldamento e la deformazione delle ruote durante il rotolamento). Grazie alle nuove tecnologie è possibile ridurre la RR, che attualmente varia da un determinato valore al suo doppio, a seconda del tipo di pneumatico. Per le autovetture, ad esempio, la differenza di consumo di carburante tra il set di pneumatici di peggiore e migliore prestazione può essere del 10%.

Dagli studi realizzati in materia emerge che i pneumatici che riducono il consumo di carburante sono vantaggiosi in termini di costo, in quanto la differenza di prezzo dei pneumatici migliori è compensata dal risparmio che si realizzerà nel corso del loro utilizzo. Vi è pertanto un interesse diretto per gli acquirenti, che vedranno ridotta la loro spesa in carburante, e per la società nel suo insieme, che beneficerà della riduzione delle emissioni dovute ai trasporti su strada. Le ripercussioni a livello dell'UE potrebbero essere spettacolari; lo studio esterno realizzato nell'ambito della valutazione dell'impatto indica un risparmio potenziale compreso tra 0,56 e 1,51 Mtep all'anno, a

---

<sup>1</sup> Agenzia europea per l'ambiente, Rapporto annuale relativo alle emissioni di gas ad effetto serra nella Comunità 1990-2005 e Rapporto 2007, pag. 88.

<sup>2</sup> COM(2006) 545.

<sup>3</sup> COM(2008) 433.

seconda della rapidità con cui evolve il mercato. Ciò equivarrebbe a ritirare dalle strade dell'UE da 0,5 a 1,3 milioni di autovetture (ovvero dal 3 all'8% delle nuove immatricolazioni).

I miglioramenti della RR sono stati e continueranno ad essere introdotti nel mercato del prodotto assemblato<sup>4</sup> dai produttori di automobili incentivati a dotare i loro veicoli di pneumatici che riducono il consumo di carburante, per ridurre le emissioni del veicolo misurate in base alla normativa sull'omologazione. Il regolamento sulla sicurezza generale degli autoveicoli<sup>5</sup> vieterà inoltre i pneumatici che determinano un maggior consumo di carburante, introducendo obblighi minimi in materia di RR. La trasformazione del mercato indotta mediante questi due fattori non raggiungerà tuttavia un livello ottimale se gli utenti finali non disporranno delle dovute informazioni, in particolare per quanto riguarda il mercato dei ricambi.

In questo segmento, che rappresenta il 78% del mercato complessivo<sup>6</sup>, i consumatori e le imprese non hanno accesso a dati obiettivi sulla resistenza al rotolamento e non possono pertanto valutare l'aumento del prezzo d'acquisto rispetto al risparmio di carburante. Le indagini di mercato hanno inoltre mostrato che i consumatori sarebbero interessati ad acquistare pneumatici che permettono di ridurre il consumo di carburante.

I vari parametri che misurano la prestazione dei pneumatici sono correlati tra loro: intervenire su uno, ad esempio l'efficienza energetica, può avere ripercussioni negative su altri, quale l'aderenza sul bagnato, mentre ottimizzare quest'ultimo parametro può nuocere alla rumorosità esterna di rotolamento. Si è visto che è possibile migliorare l'aderenza sul bagnato e la rumorosità esterna di rotolamento al di là delle prescrizioni minime stabilite nella normativa sull'omologazione<sup>7</sup>. È pertanto nell'interesse pubblico cercare di ottimizzare di questi due parametri, oltre alla resistenza al rotolamento.

Con l'introduzione di un sistema di etichettatura per i pneumatici a livello comunitario s'intende rispondere all'evoluzione insufficiente del mercato, dovuta alla mancanza di informazioni, verso pneumatici che riducono il consumo di carburante. Tale sistema permetterebbe ai consumatori di fare scelte consapevoli, spingerebbe i fabbricanti di pneumatici a perfezionare i loro prodotti e contribuirebbe a sensibilizzare l'opinione pubblica.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

La proposta sull'etichettatura dei pneumatici rientra nell'approccio integrato volto a ridurre il consumo di carburante e a diminuire le emissioni nei trasporti stradali. Incentrata sulla domanda, completerà la normativa sull'omologazione dei pneumatici, che verte invece sull'offerta introducendo prescrizioni minime. Mentre la proposta di regolamento sulla sicurezza generale degli autoveicoli prevede l'entrata in vigore, nell'ottobre del 2012, di prescrizioni minime in materia di resistenza al rotolamento, aderenza sul bagnato e rumorosità esterna di rotolamento, che garantiranno un livello uniforme della qualità dei pneumatici, il sistema di etichettatura indurrà a migliorare

---

<sup>4</sup> Pneumatici montati su veicoli nuovi, che costituiscono il 22% del mercato.

<sup>5</sup> Proposta COM(2008) 316, in fase di adozione (GU C ... del ..., pag. ...).

<sup>6</sup> Pneumatici che sostituiscono quelli originali usurati, di norma dopo 40 000 km per le autovetture.

<sup>7</sup> COM(2008) 316, si veda nota 5.

ulteriormente tali caratteristiche rispetto ai livelli ivi stabiliti. In un contesto di maggiore concorrenza nel mercato dei pneumatici, saranno in tal modo garantite condizioni eque, con la possibilità che i fabbricanti sfruttino la diversificazione dei prodotti per cui la concorrenza non si baserà solo sui prezzi, ma anche sulla qualità dei prodotti. È altresì probabile che diminuiscano gli ostacoli legati alla reputazione che rendono difficile l'accesso ai nuovi operatori. Le imprese, da parte loro, vedranno migliorare il rendimento dei loro investimenti in R&S, dal momento che i consumatori e gli utenti finali avranno accesso ad informazioni obiettive, affidabili e comparabili sui parametri dei pneumatici.

L'impiego di metodi di prova armonizzati e precisi sarà fondamentale per ottenere informazioni comparabili su tali parametri. Per ridurre gli oneri amministrativi a carico dei fabbricanti e i costi delle prove, si dovrebbero applicare gli stessi metodi definiti nella normativa sull'omologazione dei pneumatici.

- **Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione**

Grazie al sistema di etichettatura energetica i pneumatici che riducono il consumo di carburante penetreranno più facilmente nel mercato, contribuendo in tal modo a far raggiungere, entro il 2020, il potenziale risparmio energetico del 20% avanzato nel piano d'azione per l'efficienza energetica<sup>8</sup>, e in seguito approvato dal Consiglio "Energia", dal Consiglio europeo e dal Parlamento europeo<sup>9</sup>.

La proposta è in linea con il riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri<sup>10</sup>, nonché con il contributo del gruppo di alto livello CARS 21<sup>11</sup>. La strategia si fonda su un approccio integrato volto a raggiungere l'obiettivo di 120 g/km CO<sub>2</sub> entro il 2012 nel seguente modo: uno strumento legislativo sulle emissioni delle autovetture misurate in sede di omologazione<sup>12</sup> fissa il valore di 130 g/km, mentre un'ulteriore riduzione di 10 g/km o equivalente si consegnerà tramite un elenco ristretto di misure supplementari, nel quale rientra la promozione di pneumatici che riducono il consumo di carburante. Anche le sinergie con la proposta rivista sull'etichettatura delle autovetture<sup>13</sup> aumenteranno il riconoscimento del sistema di etichettatura dei pneumatici.

L'intento di indirizzare il mercato verso pneumatici che riducono il consumo di carburante è conforme alla strategia di Lisbona e alla nuova strategia in materia di sviluppo sostenibile, poiché incoraggia gli investimenti in R&S, offre condizioni eque di concorrenza e riduce l'impronta di carbonio dei trasporti su strada, contribuendo in

---

<sup>8</sup> COM(2006) 545.

<sup>9</sup> Consiglio TTE (trasporti, telecomunicazioni e energia) del 23 novembre 2006, 15210/06; Consiglio europeo di Bruxelles dell'8 e 9 marzo 2007 - Conclusioni della presidenza, 7224/07; risoluzione del Parlamento europeo del 24 ottobre 2007 sulla strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri (2007/2119(INI)), punto 32.

<sup>10</sup> COM(2007) 19.

<sup>11</sup> COM(2007) 22.

<sup>12</sup> COM(2007) 856.

<sup>13</sup> Rifusione della direttiva 1999/94/CE.

tal modo a realizzare l'obiettivo strategico della mobilità sostenibile.

Uno degli obiettivi fondamentali definiti nel programma comunitario di Lisbona 2008-2010<sup>14</sup> è la promozione di "una politica industriale mirata a un modello di produzione e di consumo più sostenibile", elaborato ulteriormente nel piano d'azione "Produzione e consumo sostenibili" e "Politica industriale sostenibile"<sup>15</sup>.

L'etichettatura dei pneumatici concorrerà peraltro a far raggiungere l'obiettivo stabilito nella strategia per la politica dei consumatori dell'UE 2007-2013<sup>16</sup> che invoca "maggiori poteri per i consumatori", in quanto consentirà loro di acquistare pneumatici di ricambio con conoscenza di causa.

## 2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

### • Consultazione delle parti interessate

#### Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di quanti hanno risposto

Le parti interessate sono state costantemente sentite lungo tutto il processo nell'ambito di riunioni bilaterali e varie consultazioni con i rappresentanti di Stati membri, ONG, organizzazioni dei consumatori, associazioni di imprese, fabbricanti di pneumatici, gestori di parchi veicoli, distributori di pneumatici e costruttori di automobili.

- Le prime reazioni sono state raccolte nel corso della consultazione pubblica lanciata dalla DG ENTR sulla sicurezza avanzata dei veicoli a motore, realizzata da agosto a ottobre 2007, che includeva una proposta di classificazione dei pneumatici in base al consumo di carburante. Tale disposizione è stata alla fine ritirata dalla proposta della DG ENTR per poterla analizzare più a fondo, ma i risultati emersi da questa consultazione sono stati presi in considerazione.

- Una riunione di esperti cui hanno preso parte i rappresentanti dei fabbricanti di pneumatici si è tenuta il 21 aprile 2008 per chiarire alcune questioni tecniche.

- Un gruppo di lavoro con le parti interessate ha avuto luogo il 26 maggio 2008. Nel sito Europa sono stati pubblicati il documento di lavoro utilizzato in quest'occasione, contenente le domande da sottoporre alle parti interessate sulle opzioni strategiche possibili, le risposte fornite e il verbale della giornata.

#### Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

La consultazione delle parti interessate è servita a definire le opzioni strategiche e la struttura che si potrebbe dare al sistema di etichettatura. Tutte le risposte pervenute durante il processo di consultazione erano in genere favorevoli all'introduzione di un sistema di etichettatura, sebbene con qualche riserva in merito ad alcune questioni tecniche:

---

<sup>14</sup> COM(2007) 804.

<sup>15</sup> COM(2008) 397/3.

<sup>16</sup> COM(2007) 99.

- la prima consultazione pubblica lanciata dalla DG ENTR ha messo in luce l'esigenza di evitare, nel momento in cui si concepisce un sistema di etichettatura dei pneumatici volto a ridurre il consumo di carburante, di mettere in secondo piano le caratteristiche dei pneumatici legate alla sicurezza. I fabbricanti di pneumatici hanno messo a punto un "approccio integrato alle prestazioni dei pneumatici", che invita a tenere conto simultaneamente di tutti i parametri pertinenti. Approccio che è stato preso in considerazione all'atto di elaborare il sistema di etichettatura, che prevede una classificazione in base a vari criteri;

- è stato chiesto che si stabilissero categorie più ambiziose per classificare i pneumatici in base al consumo di carburante e che si seguisse lo stesso sistema utilizzato per gli apparecchi domestici (la classificazione da A a G)<sup>17</sup>. Sulla scorta dello studio esterno, sono state condotte ricerche approfondite per determinare esattamente lo stato delle conoscenze tecniche, le possibilità di realizzazione di pneumatici ancor più efficaci dal punto di vista del risparmio di carburante e i relativi costi di produzione. I risultati di tali ricerche sono stati presi in considerazione nel definire le categorie in base al consumo di carburante, facendo in modo che la categoria A sia sufficientemente esigente da indirizzare il mercato verso pneumatici che riducono il consumo di carburante, ma garantisca nel contempo che rimangano convenienti per gli utenti finali, in altre parole, che il risparmio di carburante ne compensi l'aumento del costo d'acquisto;

- alcune parti interessate hanno chiesto di includere la rumorosità esterna di rotolamento nel sistema di etichettatura. La rumorosità esterna di rotolamento, che in origine non rientrava nella valutazione d'impatto, è stata quindi presa in considerazione;

- è stata infine dibattuta a lungo l'opportunità di includere nel sistema di etichettatura i pneumatici di classe C2 e C3 (pneumatici installati su veicoli commerciali leggeri e pesanti). Le imprese di trasporti su strada, tra cui la loro federazione, l'Unione internazionale dei trasporti stradali (IRU), hanno sollecitato ad includere queste classi di pneumatici nel sistema di etichettatura. Dal momento che la valutazione d'impatto ha mostrato che esiste un notevole potenziale di risparmio di carburante in questi mercati, è stato deciso di includere i suddetti pneumatici nel campo d'applicazione della proposta legislativa.

Tra il 28 aprile e il 30 maggio 2008 si è svolta su internet una consultazione aperta. La Commissione ha ricevuto 14 risposte. I risultati sono disponibili alla pagina [http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under\\_discussion\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm).

- **Ricorso al parere di esperti**

*Settori scientifici/di competenza interessati*

Uno studio esterno, previo alla valutazione d'impatto, è stato realizzato dallo European

---

<sup>17</sup> Direttiva 1992/75/CE.

Policy Evaluation Consortium da dicembre 2007 a luglio 2008.

### Metodologia applicata

Lo studio considerava gli elementi tecnici su cui poggia l'elaborazione del sistema di etichettatura, in particolare l'equilibrio tra i parametri dei pneumatici, la struttura del mercato e l'analisi dei costi/benefici.

Le categorie relative al consumo di carburante e all'aderenza sul bagnato sono state elaborate tenendo conto in particolare dei seguenti fattori: 1) lo stato delle conoscenze tecniche, 2) i costi di produzione necessari per avere un determinato livello di resistenza di rotolamento o di aderenza sul bagnato che, considerati alla luce del risparmio di carburante o della maggiore sicurezza che generano, determinano i 3) livelli di convenienza verso cui si può ragionevolmente presumere che evolva il mercato, 4) la precisione dei metodi di prova, che può condizionare l'ampiezza delle categorie.

### Principali organizzazioni/esperti consultati

Rappresentanti degli Stati membri, ONG, organizzazioni dei consumatori, associazioni di imprese, fabbricanti di pneumatici, distributori di pneumatici e costruttori di automobili.

### Sintesi dei pareri pervenuti e utilizzati

Non è stata evocata l'esistenza di rischi potenzialmente gravi con conseguenze irreversibili.

Il contributo tecnico e l'analisi costi/benefici sono stati inclusi nella valutazione d'impatto.

### Mezzi impiegati per rendere accessibile al pubblico il parere degli esperti

Lo studio esterno può essere scaricato a partire dalla pagina [http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under\\_discussion\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm).

#### • **Valutazione dell'impatto**

La valutazione dell'impatto ha preso in considerazione le seguenti opzioni strategiche per indirizzare il mercato verso pneumatici che riducono il consumo di carburante.

- Opzione 1: nessuna azione a livello dell'UE. Si tratta dello scenario di riferimento, che prevede l'adozione di prescrizioni minime in materia di resistenza al rotolamento, proposte nel regolamento sulla sicurezza generale degli autoveicoli, come pure gli incentivi esistenti destinati ai costruttori di automobili affinché installino nei loro veicoli pneumatici che riducano il consumo di carburante, riducendo in tal modo i livelli di emissioni misurate in base alla normativa sull'omologazione.
- Opzione 2: sistema di etichettatura per i pneumatici delle autovetture (classe C1) basato su un unico criterio, il consumo di carburante (resistenza al rotolamento), con prescrizioni minime per altri parametri (aderenza sul bagnato e rumorosità esterna di

rotolamento).

- Opzione 3: sistema di etichettatura per i pneumatici di classe C1 basato su due criteri, il consumo di carburante e l'aderenza sul bagnato, con prescrizioni minime riguardo alla rumorosità esterna di rotolamento.
- Opzione 4: sistema di etichettatura per i pneumatici di classe C1 basato su più criteri, il consumo di carburante, l'aderenza sul bagnato e la rumorosità esterna di rotolamento.
- Opzione 5: estensione del sistema di etichettatura concepito per i pneumatici di classe C1 (opzioni 2, 3 e 4) ai pneumatici di classe C2 e C3.
- Opzione 6: strumenti di mercato e appalti pubblici.

Dal confronto delle varie opzioni risulta che il sistema di classificazione per i pneumatici di classe C1 fondato su vari criteri (opzione 4) è quello che apporta i benefici maggiori quando lo si estende ai pneumatici di classe C2 e C3 (opzione 5). La penetrazione più lenta nel mercato, rispetto all'opzione 2 (etichettatura in base ad un unico criterio), dei pneumatici che riducono il consumo di carburante sarebbe compensata da un aumento della sicurezza, mentre l'estensione del sistema ai pneumatici di classe C2 e C3 aumenterebbe notevolmente il risparmio totale di carburante.

Nell'ambito del programma di lavoro la Commissione ha effettuato una valutazione d'impatto; la relativa relazione è disponibile al seguente indirizzo: [http://ec.europa.eu/governance/impact/cia\\_2008\\_en.htm](http://ec.europa.eu/governance/impact/cia_2008_en.htm)

### **3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

#### **• Sintesi delle misure proposte**

La proposta riguarda la creazione di un sistema di etichettatura dei pneumatici che riporti i parametri relativi al consumo di carburante, aderenza sul bagnato e rumorosità esterna di rotolamento, applicabile ai pneumatici di classe C1, C2 e C3 (pneumatici montati in autovetture, veicoli commerciali leggeri e pesanti). Classificando i pneumatici in base alle loro prestazioni, tale sistema offrirà ai consumatori, alle imprese e ai dettaglianti informazioni armonizzate e di facile comprensione. Garantirà che le informazioni siano messe a disposizione degli utenti finali su vari supporti (mezzi elettronici, cataloghi, adesivi ecc.).

#### **• Base giuridica**

La base giuridica della proposta è l'articolo 95 del trattato.

#### **• Principio di sussidiarietà**

Si applica il principio di sussidiarietà in quanto la proposta non rientra tra le competenze esclusive della Comunità.



Gli obiettivi della proposta non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri per le ragioni seguenti.

Come è stato messo in evidenza per l'attuazione della direttiva sull'etichettatura delle automobili<sup>18</sup>, l'esistenza di 27 sistemi di etichettatura diversi, oltre a rappresentare un onere considerevole per i costruttori, che devono classificare i loro prodotti in funzione del paese nel quale li vendono, non favorisce la trasformazione del mercato. Le differenze che si riscontrano nell'etichettatura di uno stesso prodotto disorientano i consumatori e ne pregiudicano la capacità di operare una scelta consapevole. Inoltre, gli Stati membri, le organizzazioni di consumatori e i fabbricanti di pneumatici si sono espressi a favore di un sistema di etichettatura armonizzato.

Gli obiettivi dell'azione proposta possono essere realizzati meglio a livello comunitario per le ragioni seguenti.

Un sistema di etichettatura armonizzato ridurrà gli oneri amministrativi a carico degli Stati membri e dei fabbricanti di pneumatici. Eviterà la frammentazione del mercato interno e offrirà condizioni eque di concorrenza.

La proposta si limita ad armonizzare le informazioni dei prodotti; l'attuazione e la sorveglianza del mercato spettano agli Stati membri.

La proposta è pertanto conforme al principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per i motivi indicati qui di seguito.

La proposta non va al di là di quanto necessario per raggiungere gli obiettivi della legislazione proposta. La procedura per le prove è quella prevista per l'omologazione, per diminuire i costi a carico dei fabbricanti di pneumatici. L'autodichiarazione dovrebbe anch'essa servire a ridurre i costi delle prove, stimati al massimo intorno a 0,03 EUR per pneumatico.

Si propone inoltre di elaborare un autoadesivo sul quale raffigurare l'etichetta, in un formato comprensibile senza dover ricorrere alla traduzione. Per ridurre al minimo i costi logistici, l'uso di simboli assicurerà la comprensione del sistema di etichettatura, senza obbligare i fabbricanti o i distributori di pneumatici ad apporre un autoadesivo apposito in tutte le lingue ufficiali dell'UE. Per spiegare l'etichetta saranno fornite via internet informazioni complementari nella lingua pertinente. Affinché i consumatori riconoscano facilmente il contenuto dell'etichetta si ricorrerà peraltro ad una grafica simile a quella usata per le etichette degli elettrodomestici nell'ambito della direttiva sull'indicazione del consumo di energia degli apparecchi domestici.

L'etichettatura dei pneumatici non deve comportare un aumento del prezzo di questi prodotti. Il mercato continuerà ad offrire pneumatici a basso costo; l'unico cambiamento sarà costituito dalle informazioni oggettive fornite ai consumatori sulla qualità dei pneumatici, in modo che la concorrenza non avvenga unicamente sui prezzi

---

<sup>18</sup> Direttiva 1999/94/CE.

ma in base alle reali prestazioni del prodotto.

- **Scelta degli strumenti**

Strumenti proposti: direttiva.

Altri strumenti non sarebbero opportuni per le ragioni di seguito indicate.

La sorveglianza del mercato e il rispetto della direttiva saranno fondamentali per la riuscita del sistema. Gli Stati membri devono pertanto mettere a punto proprie procedure di sorveglianza. Le campagne di presentazione del sistema di etichettatura destinate ai consumatori e agli utenti finali saranno realizzate meglio a livello nazionale. Si propone quindi di adottare una direttiva da recepire nella legislazione degli Stati membri.

La proposta si avvale dell' "impostazione per livelli separati", secondo la quale le disposizioni fondamentali della direttiva saranno adottate per codecisione, mentre le specifiche tecniche e l'adeguamento al progresso tecnico saranno adottati in base alla procedura di comitato, secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

Nessuna.

#### **5. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI**

- **Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'accordo SEE ed è quindi opportuno estenderlo allo Spazio economico europeo.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali**

**Testo rilevante ai fini del SEE**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95,

vista la proposta della Commissione<sup>19</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>20</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>21</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>22</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La mobilità sostenibile è una grande sfida per la Comunità, di fronte al cambiamento climatico e alla necessità di sostenere la competitività europea, come è stato messo in evidenza nella comunicazione della Commissione "Rendere i trasporti più ecologici"<sup>23</sup>.
- (2) La comunicazione della Commissione "Piano d'azione per l'efficienza energetica: Concretizzare le potenzialità"<sup>24</sup> ha messo in luce la possibilità di ridurre il consumo totale di energia del 20% entro il 2020, presentando un elenco di azioni mirate, tra le quali l'etichettatura dei pneumatici.
- (3) I pneumatici, soprattutto a causa della resistenza al rotolamento, rappresentano tra il 20 e il 30% del consumo di carburante dei veicoli. Una riduzione della resistenza al rotolamento dei pneumatici può pertanto contribuire in maniera significativa all'efficienza energetica dei trasporti su strada e quindi alla diminuzione delle emissioni.

---

<sup>19</sup> GU C ... del ..., pag....

<sup>20</sup> GU C ... del ..., pag....

<sup>21</sup> GU C ... del ..., pag....

<sup>22</sup> GU C ... del ..., pag....

<sup>23</sup> COM(2008) 433.

<sup>24</sup> COM(2006) 545.

- (4) I pneumatici sono caratterizzati da una serie di parametri correlati. Migliorare un parametro, quale l'efficienza energetica, può avere ripercussioni negative su altri, ad esempio l'aderenza sul bagnato, mentre perfezionare quest'ultimo parametro può nuocere alla rumorosità esterna di rotolamento. Occorre incoraggiare i fabbricanti di pneumatici ad ottimizzare tutti i parametri.
- (5) I pneumatici che riducono il consumo di carburante sono convenienti dal punto di vista dei costi, in quanto il risparmio di carburante compensa notevolmente il prezzo d'acquisto più alto dovuto a costi di produzione maggiori.
- (6) [Il regolamento (CE) n. .../... sui requisiti dell'omologazione per tipo riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli]<sup>25</sup> fissa prescrizioni minime sulla resistenza al rotolamento dei pneumatici. Grazie agli sviluppi tecnologici è possibile ridurre in modo significativo le perdite di energia dovute alla resistenza del pneumatico al rotolamento al di là delle prescrizioni minime. Per ridurre l'impatto ambientale dei trasporti su strada è pertanto opportuno fissare disposizioni che incoraggino gli utenti finali ad acquistare pneumatici che riducono il consumo di carburante, fornendo informazioni armonizzate su questo parametro.
- (7) Il rumore del traffico stradale è un disturbo non irrilevante ed ha effetti nocivi sulla salute. [Il regolamento (CE) n. .../... sui requisiti dell'omologazione per tipo riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli] fissa prescrizioni minime sulla rumorosità esterna di rotolamento dei pneumatici. Grazie agli sviluppi tecnologici è possibile ridurre in modo significativo la rumorosità esterna di rotolamento al di là delle prescrizioni minime. Per ridurre il rumore del traffico stradale è pertanto opportuno fissare disposizioni che incoraggino gli utenti finali ad acquistare pneumatici che riducono la rumorosità esterna di rotolamento, fornendo informazioni armonizzate su questo parametro.
- (8) Fornendo informazioni armonizzate sulla rumorosità esterna di rotolamento dei pneumatici si favorirebbe anche l'attuazione di misure contro il rumore prodotto dal traffico stradale e si contribuirebbe a far meglio conoscere il ruolo dei pneumatici nel rumore del traffico, nel quadro della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale<sup>26</sup>.
- (9) [Il regolamento (CE) n. .../... sui requisiti dell'omologazione per tipo riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli] fissa prescrizioni minime sull'aderenza sul bagnato dei pneumatici. Grazie agli sviluppi tecnologici è possibile migliorare in modo significativo l'aderenza sul bagnato al di là delle prescrizioni minime, riducendo in tal modo lo spazio di frenata sul bagnato. Per migliorare la sicurezza stradale è pertanto opportuno fissare disposizioni che incoraggino gli utenti finali ad acquistare pneumatici che abbiano una buona aderenza sul bagnato, fornendo informazioni armonizzate su questo parametro.
- (10) Vi sono anche altri parametri, quali l'aquaplaning o il comportamento in curva, che incidono sulla sicurezza stradale. In questa fase, tuttavia, non si dispone ancora di

---

<sup>25</sup> Proposta COM(2008) 316, in fase di adozione (GU C ... del ..., pag. ...).

<sup>26</sup> GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12.

metodi di prova armonizzati per questi parametri. Occorre pertanto prevedere la possibilità, in una fase successiva e se necessario, di fissare disposizioni sull'armonizzazione delle informazioni destinate agli utenti finali sui suddetti parametri.

- (11) Le informazioni sui parametri dei pneumatici fornite sotto forma di etichetta standard possono influenzare gli utenti finali nei loro acquisti, facendoli propendere per pneumatici più sicuri, silenziosi e che riducono il consumo di carburante. I fabbricanti di pneumatici dovrebbero a loro volta essere indotti a ottimizzare questi parametri, gettando così le basi per un consumo e una produzione più sostenibili.
- (12) Se le norme applicabili all'etichettatura dei pneumatici variassero da uno Stato membro all'altro si ostacolerebbero gli scambi intracomunitari e aumenterebbero gli oneri amministrativi e il costo delle prove a carico dei fabbricanti di pneumatici.
- (13) I pneumatici di ricambio rappresentano il 78% del mercato. È pertanto giustificato informare gli utenti finali sulle caratteristiche di questo tipo di pneumatici così come su quelle dei pneumatici montati nei veicoli nuovi.
- (14) I consumatori, tra cui i gestori di parchi veicoli e le imprese di trasporto, hanno bisogno di essere più informati sulla capacità dei pneumatici di ridurre il consumo di carburante, dal momento che non possono facilmente mettere a confronto le caratteristiche delle varie marche di pneumatici in assenza di un sistema di etichettatura e di prove armonizzate. È quindi opportuno includere i pneumatici di classe C1, C2 e C3 nel campo d'applicazione della direttiva.
- (15) L'etichetta energetica che classifica i prodotti in base ad una scala da A a G, applicata agli apparecchi domestici in conformità della direttiva 92/75/CEE del Consiglio concernente l'indicazione del consumo di energia e di altre risorse degli apparecchi domestici, mediante l'etichettatura ed informazioni uniformi relative ai prodotti<sup>27</sup>, è del tutto nota ai consumatori e si è dimostrata efficace nell'incentivare l'uso di apparecchi a minor consumo d'energia. Sarebbe opportuno avvalersi dello stesso sistema per indicare il consumo di carburante dei pneumatici.
- (16) La presenza di un'etichetta sui pneumatici nei punti di vendita, nonché nella documentazione tecnica promozionale, dovrebbe far sì che i distributori e i potenziali utenti finali ricevano informazioni armonizzate sulle caratteristiche dei pneumatici in relazione al consumo di carburante, all'aderenza sul bagnato e alla rumorosità esterna di rotolamento.
- (17) Alcuni utenti finali scelgono i loro pneumatici prima di recarsi nel punto di vendita o li comprano per corrispondenza. Affinché anch'essi possano scegliere il prodotto con consapevolezza in base ad informazioni armonizzate su consumo di carburante, aderenza sul bagnato e rumorosità esterna di rotolamento, è opportuno che le etichette compaiano in tutta la documentazione tecnica promozionale, anche in quella reperibile via internet.
- (18) Le informazioni dovrebbero essere fornite in conformità ai metodi armonizzati di prova di cui al [regolamento (CE) n. .../.... sui requisiti dell'omologazione per tipo

---

<sup>27</sup> GUL 297 del 13.10.1992, pag. 16.

riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli], in modo che gli utenti finali possano mettere a confronto pneumatici diversi e i fabbricanti ridurre la spesa per le prove.

- (19) Qualora gli Stati membri istituiscano incentivi a favore dei pneumatici che riducono il consumo di carburante, occorre determinare categorie di risparmio minimo di carburante per evitare la frammentazione del mercato interno. Incentivi di questo tipo potrebbero costituire aiuti di Stato. La presente direttiva non pregiudica gli esiti di eventuali procedimenti futuri in materia di aiuti di Stato che possano essere avviati a norma degli articoli 87 e 88 del trattato.
- (20) Affinché gli obiettivi prestabiliti siano raggiunti è fondamentale che i fabbricanti, i fornitori e i distributori rispettino le disposizioni relative all'etichettatura. Spetta pertanto agli Stati membri verificare che ciò avvenga sorvegliando il mercato e compiendo regolari controlli ex post.
- (21) È opportuno adottare le misure necessarie per l'applicazione della presente direttiva conformemente alla decisione 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione<sup>28</sup>.
- (22) In particolare, occorre conferire alla Commissione la facoltà di introdurre prescrizioni sulla classificazione dei pneumatici di classe C2 e C3 in relazione all'aderenza sul bagnato, come pure rispetto ad altri parametri fondamentali diversi dal consumo di carburante, aderenza sul bagnato e rumorosità esterna di rotolamento, e la facoltà di adeguare gli allegati al progresso tecnico. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, completandola, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

### ***Articolo 1*** ***Finalità e campo d'applicazione***

La presente direttiva si prefigge di diminuire il consumo di carburante dei trasporti su strada promuovendo l'uso di pneumatici che riducono il consumo di carburante.

La presente direttiva istituisce un quadro relativo alle informazioni sui parametri dei pneumatici da fornire mediante l'etichettatura.

### ***Articolo 2*** ***Campo d'applicazione***

1. La presente direttiva si applica ai pneumatici di classe C1, C2 e C3.
2. In deroga al paragrafo 1, la presente direttiva non si applica:

---

<sup>28</sup> GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- a) ai pneumatici ricostruiti;
- b) ai pneumatici da fuori strada professionali;
- c) ai pneumatici progettati per essere montati soltanto su veicoli immatricolati per la prima volta prima del 1° ottobre 1990;
- d) ai pneumatici di scorta ad uso temporaneo di tipo T;
- e) ai pneumatici di categorie di velocità inferiori a 80 km/h;
- f) ai pneumatici il cui diametro nominale non superi 254 mm o sia superiore a 635 mm;
- g) ai pneumatici muniti di dispositivi supplementari volti a migliorare le caratteristiche di trazione, quali i pneumatici chiodati.

### **Articolo 3** **Definizioni**

Ai fini della presente direttiva s'intende per:

- (1) "pneumatici di classe C1, C2 e C3", le classi di pneumatici di cui all'articolo 8 del [regolamento (CE) n. .../.... sui requisiti dell'omologazione per tipo riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli]<sup>29</sup>;
- (2) "pneumatico di scorta a uso temporaneo di tipo T", un pneumatico di scorta destinato a un uso temporaneo ad una pressione più elevata di quella ammessa per pneumatici standard e rinforzati;
- (3) "punto di vendita", un luogo in cui i pneumatici sono esposti, immagazzinati o offerti in vendita, comprese le sale d'esposizione di autovetture per quanto concerne i pneumatici esposti non montati sui veicoli;
- (4) "documentazione tecnica promozionale", tutto il materiale a stampa o elettronico, in particolare manuali tecnici, opuscoli, pagine internet, volantini, cataloghi, utilizzato nella commercializzazione di pneumatici o veicoli e destinato agli utenti finali o ai distributori, che descrive i parametri specifici di un pneumatico;
- (5) "documentazione tecnica", le informazioni relative ai pneumatici, tra cui il fabbricante e la marca; la descrizione del tipo o del gruppo di pneumatici oggetto della dichiarazione delle categorie di appartenenza rispetto al consumo di carburante, aderenza sul bagnato e valore misurato del rumore esterno di rotolamento; i risultati delle prove e la precisione delle stesse.

---

<sup>29</sup> [NB: la classificazione dei pneumatici attualmente prevista dalla proposta di regolamento (COM(2008)316) omette i veicoli commerciali leggeri (N1). È stato concordato a livello di Consiglio di rivedere la definizione proposta nell'articolo 8 di COM(2008) 316 per includere i pneumatici di classe N1; l'accordo sarà raggiunto entro ottobre, prima dell'adozione della presente proposta di direttiva sull'etichettatura dei pneumatici. La presente nota ha fini informativi durante l'iter legislativo e deve essere soppressa al momento dell'adozione].

- (6) "fabbricante", una persona fisica o giuridica che fabbrica un prodotto oppure lo fa progettare o fabbricare e lo commercializza apponendovi il proprio nome o marchio;
- (7) "importatore", una persona fisica o giuridica stabilita nella Comunità che immette sul mercato comunitario un prodotto proveniente da un paese terzo;
- (8) "fornitore", il fabbricante, il suo rappresentante autorizzato nella Comunità o l'importatore;
- (9) "distributore", una persona fisica o giuridica nella catena di fornitura, che non sia il fornitore o l'importatore, che mette in commercio un pneumatico;
- (10) "messa in commercio" indica la fornitura, a titolo oneroso o gratuito, di un prodotto affinché sia distribuito o usato sul mercato comunitario nel corso di un'attività commerciale;
- (11) "utente finale", un consumatore, anche un gestore di parco veicoli o un'impresa di trasporti stradali, che acquista o si suppone che acquisterà un pneumatico;
- (12) "parametro fondamentale", un parametro del pneumatico, quale la resistenza al rotolamento, l'aderenza sul bagnato o la rumorosità esterna di rotolamento, che durante l'uso ha un impatto rilevante sull'ambiente, sulla sicurezza stradale o sulla salute.

#### ***Articolo 4*** ***Responsabilità dei fornitori di pneumatici***

Gli Stati membri provvedono affinché i fornitori di pneumatici si conformino alle seguenti prescrizioni:

- (1) i fornitori garantiscono che i pneumatici di classe C1 e C2 consegnati ai distributori o agli utenti finali rechino, nel battistrada del pneumatico, un autoadesivo indicante la categoria di appartenenza rispetto al consumo di carburante, di cui all'allegato I, parte A, e il valore misurato del rumore esterno di rotolamento, di cui all'allegato I, parte C; le etichette dei pneumatici di classe C1 indicano anche la categoria di appartenenza rispetto all'aderenza sul bagnato, di cui all'allegato I, parte B;
- (2) il formato dell'autoadesivo di cui al paragrafo 1 è quello prescritto nell'allegato II;
- (3) nella documentazione tecnica promozionale i fornitori dichiarano le categorie d'appartenenza rispetto al consumo di carburante e all'aderenza sul bagnato, nonché il valore misurato del rumore esterno di rotolamento, come previsto nell'allegato I e nell'ordine indicato nell'allegato III;
- (4) i fornitori mettono la documentazione tecnica a disposizione delle autorità nazionali, su richiesta, per un periodo di almeno cinque anni dalla data di messa in commercio dell'ultimo pneumatico di un determinato tipo; la documentazione tecnica è sufficientemente dettagliata da consentire alle autorità di verificare la precisione delle informazioni indicate sull'etichetta in relazione al consumo di carburante, aderenza sul bagnato e rumorosità esterna di rotolamento.



**Articolo 5**  
**Responsabilità dei distributori di pneumatici**

Gli Stati membri provvedono affinché i distributori di pneumatici si conformino alle seguenti prescrizioni:

- (1) i distributori garantiscono che i pneumatici, nel punto di vendita, rechino in una posizione chiaramente visibile l'autoadesivo consegnato dai fornitori in conformità all'articolo 4, paragrafo 1;
- (2) qualora i pneumatici offerti in vendita non siano visibili agli utenti finali, i distributori informano questi ultimi circa le categorie d'appartenenza dei pneumatici rispetto al consumo di carburante e all'aderenza sul bagnato, nonché il valore misurato del rumore esterno di rotolamento;
- (3) per quanto concerne i pneumatici di classe C1 e C2, i distributori indicano la categoria d'appartenenza rispetto al consumo di carburante e il valore misurato del rumore esterno di rotolamento al momento del rilascio delle fatture agli utenti finali all'atto dell'acquisto dei pneumatici. Per quanto riguarda i pneumatici di classe C1, è indicata anche la categoria di appartenenza rispetto all'aderenza sul bagnato.

**Articolo 6**  
**Responsabilità dei fornitori e dei distributori di autovetture**

Gli Stati membri provvedono affinché i fornitori e i distributori di autovetture si conformino alle seguenti prescrizioni:

- (1) i fornitori e i distributori di autovetture garantiscono che la documentazione tecnica promozionale fornisca informazioni sui pneumatici montati sui veicoli nuovi; tali informazioni includono la categoria di appartenenza rispetto al consumo di carburante, di cui all'allegato I, parte A, il valore misurato del rumore esterno di rotolamento, di cui all'allegato I, parte C e, per i pneumatici di classe C1, la categoria di appartenenza rispetto all'aderenza sul bagnato, di cui all'allegato I, parte B;
- (2) qualora diversi tipi di pneumatici possano essere montati su un veicolo nuovo, ma agli utenti finali non sia data la possibilità di scelta, la documentazione tecnica promozionale indica, nell'ordine di cui all'allegato III, le categorie più basse d'appartenenza rispetto al consumo di carburante e all'aderenza sul bagnato, nonché il valore massimo misurato del rumore esterno di rotolamento di questi tipi di pneumatici;
- (3) qualora agli utenti finali sia data la possibilità di scegliere tra diversi tipi di pneumatici da montare su un veicolo nuovo, i fornitori di autovetture dichiarano nella documentazione tecnica promozionale, nell'ordine di cui all'allegato III, le categorie d'appartenenza rispetto al consumo di carburante e all'aderenza sul bagnato, nonché il valore misurato del rumore esterno di rotolamento di questi tipi di pneumatici;
- (4) qualora agli utenti finali sia data la possibilità di scegliere tra diversi tipi di pneumatici da montare su un veicolo nuovo, i distributori di autovetture forniscono, prima della vendita, informazioni sulle categorie d'appartenenza rispetto al consumo

di carburante e all'aderenza sul bagnato, nonché il valore misurato del rumore esterno di rotolamento di questi tipi di pneumatici.

**Articolo 7**  
**Metodi di prova armonizzati**

Le informazioni da fornire a norma degli articoli 4, 5 e 6 sulle categorie d'appartenenza rispetto al consumo di carburante e all'aderenza sul bagnato, nonché il valore misurato del rumore esterno di rotolamento dei pneumatici si ottengono avvalendosi dei metodi di prova armonizzati di cui all'allegato I.

**Articolo 8**  
**Procedura di verifica**

Gli Stati membri valutano la conformità delle categorie dichiarate rispetto al consumo di carburante e all'aderenza sul bagnato ai sensi dell'allegato I, parti A e B, e del valore misurato del rumore esterno di rotolamento ai sensi dell'allegato I, parte C, in conformità alla procedura di cui all'allegato IV.

**Articolo 9**  
**Mercato interno**

1. Ove siano rispettate le disposizioni della presente direttiva, gli Stati membri non vietano né limitano la messa in commercio di pneumatici per motivi attinenti alle informazioni sui prodotti oggetto della presente direttiva.
2. Salvo qualora sia comprovato il contrario, gli Stati membri considerano le etichette e le informazioni sui prodotti conformi alla presente direttiva. Possono chiedere ai fornitori di presentare la documentazione tecnica al fine di valutare la precisione dei valori dichiarati.

**Articolo 10**  
**Incentivi**

Gli Stati membri non offrono incentivi a favore di pneumatici inferiori alla categoria di consumo di carburante C ai sensi dell'allegato I, parte A.

**Articolo 11**  
**Modifica e adeguamento al progresso tecnico**

Le seguenti misure volte a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 2:

- (1) introduzione di prescrizioni sulla classificazione dei pneumatici di classe C2 e C3 in relazione all'aderenza sul bagnato, purché si disponga di metodi di prova armonizzati;

- (2) introduzione di prescrizioni concernenti altri parametri fondamentali nella misura in cui tali parametri si ripercuotono sull'ambiente, sulla salute o sulla sicurezza, purché si disponga di metodi di prova armonizzati e a condizione che tali prescrizioni siano convenienti in termini economici;
- (3) adeguamento degli allegati da I a IV al progresso tecnico.

### ***Articolo 12*** ***Sanzioni***

Gli Stati membri stabiliscono le norme riguardanti le sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni di diritto interno adottate a norma della presente direttiva e prendono tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le suddette disposizioni entro diciotto mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva e la informano immediatamente di ogni eventuale modifica successiva.

### ***Articolo 13*** ***Comitato***

1. La Commissione è assistita da un comitato.
2. Nei casi in cui si fa riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, in combinato disposto con l'articolo 8.

### ***Articolo 14*** ***Riesame***

Entro cinque anni dalla data di applicazione della presente direttiva, la Commissione valuta la necessità di riesaminare le categorie relative al consumo di carburante e all'aderenza sul bagnato di cui all'allegato I.

### ***Articolo 15*** ***Recepimento***

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il 1° novembre 2011 le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 1° novembre 2012.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

#### *Articolo 16*

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

#### *Articolo 17*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il Presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il Presidente*

**ALLEGATO I**  
**Classificazione dei parametri dei pneumatici**

**Parte A: categorie relative al consumo di carburante**

La categoria relativa al consumo di carburante deve essere determinata in base al coefficiente di resistenza al rotolamento (*RRC*), secondo una scala da A a G indicata di seguito, con misurazioni effettuate in conformità del [regolamento UN/ECE n. ..., *riferimento alla GU da aggiungersi prima dell'adozione definitiva della direttiva*].

Se un tipo di pneumatico è omologato per più di una classe di pneumatici (ad esempio, C1 e C2), la scala utilizzata per determinarne l'appartenenza alla categoria relativa al consumo di carburante deve essere quella applicabile alla classe più alta (ovvero C2 e non C1)

<b>Pneumatici C1</b>		<b>Pneumatici C2</b>		<b>Pneumatici C3</b>	
<i>RRC</i> in kg/t	Categoria consumo di carburante	<i>RRC</i> in kg/t	Categoria consumo di carburante	<i>RRC</i> in kg/t	Categoria consumo di carburante
$RRC \leq 6.5$	A	$RRC \leq 5.5$	A	$RRC \leq 4.0$	A
$6.6 \leq RRC \leq 7.7$	B	$5.6 \leq RRC \leq 6.7$	B	$4.1 \leq RRC \leq 5.0$	B
$7.8 \leq RRC \leq 9.0$	C	$6.8 \leq RRC \leq 8.0$	C	$5.1 \leq RRC \leq 6.0$	C
Vuoto	D	Vuoto	D	$6.1 \leq RRC \leq 7.0$	D
$9.1 \leq RRC \leq 10.5$	E	$8.1 \leq RRC \leq 9.2$	E	$7.1 \leq RRC \leq 8.0$	E
$10.6 \leq RRC \leq 12.0$	F	$9.3 \leq RRC \leq 10.5$	F	$RRC \geq 8.1$	F
$RRC \geq 12.1$	G	$RRC \geq 10.6$	G	Vuoto	G

## Parte B: categorie relative all'aderenza sul bagnato

La categoria relativa all'aderenza sul bagnato per i pneumatici di classe C1 deve essere determinata in base all'indice di aderenza sul bagnato ( $G$ ), secondo la scala da A a G indicata di seguito, con misurazioni effettuate in conformità al regolamento UN/ECE n. 117 recante disposizioni uniformi relative all'omologazione dei pneumatici per quanto concerne le emissioni sonore prodotte dal rotolamento e l'aderenza sul bagnato<sup>30</sup>.

$G$	Categoria aderenza sul bagnato
$155 \leq G$	A
$140 \leq G \leq 154$	B
$125 \leq G \leq 139$	C
Vuoto	D
$110 \leq G \leq 124$	E
$G \leq 109$	F
Vuoto	G

## Parte C: rumorosità esterna di rotolamento

Il valore misurato del rumore esterno di rotolamento è dichiarato in decibel e misurato in conformità al regolamento UN/ECE n. 117 recante disposizioni uniformi relative all'omologazione dei pneumatici per quanto concerne le emissioni sonore prodotte dal rotolamento e l'aderenza sul bagnato.

---

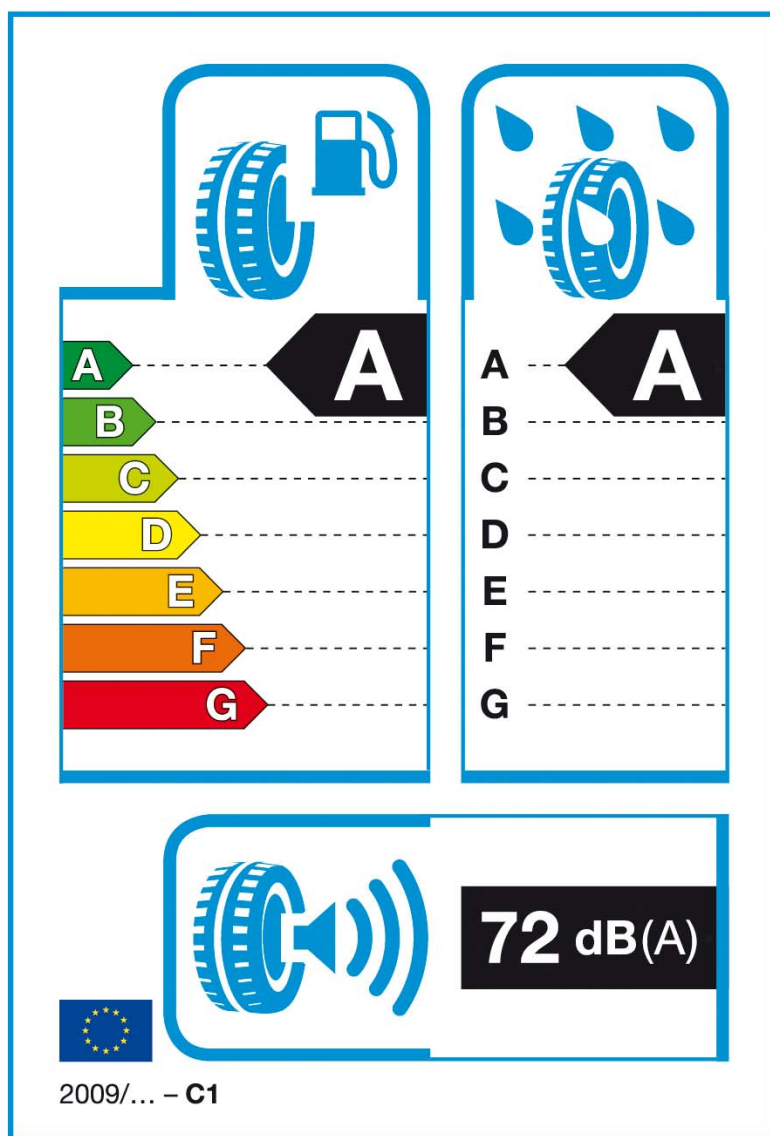
<sup>30</sup> GUL 231 del 29.8.2008, pag. 19.

## Allegato II: formato dell'etichetta

L'autoadesivo di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e all'articolo 5, paragrafo 1, è composto da due parti: 1) un'etichetta stampata secondo il formato indicato di seguito e 2) uno spazio in cui figurano il nome del fornitore e la gamma di pneumatici, le dimensioni, l'indice di carico, la categoria di velocità e altre specifiche tecniche (in appresso "spazio della marca").

### 1. Modello dell'etichetta

1.1 L'etichetta stampata sull'autoadesivo, di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e all'articolo 5, paragrafo 1, deve essere conforme all'immagine sottostante:







la classificazione: tratto: 1 pt – Estremità del riquadro: tratto: 3,5 pt, larghezza: 36 mm - Colore: X-10-00-05.

② *Aderenza sul bagnato*

Pittogramma: larghezza: 19 mm, altezza: 19 mm – Riquadro per il pittogramma: tratto: 3,5 pt, larghezza: 26 mm, altezza: 23 mm – Riquadro per la classificazione: tratto: 1 pt – Estremità del riquadro: tratto: 3,5 pt, larghezza: 26 mm - Colore: X-10-00-05.

③ *Rumorosità esterna di rotolamento*

Pittogramma: larghezza: 23 mm, altezza: 15 mm – Riquadro per il pittogramma: tratto: 3,5 pt, larghezza: 26 mm, altezza: 24 mm – Riquadro per il valore: tratto: 1 pt – Estremità del riquadro: tratto: 3,5 pt, altezza: 24 mm - Colore: X-10-00-05.

④ *Bordo dell'etichetta: tratto: 1,5 pt – Colore: X-10-00-05.*

⑤ *Scala A-G*

– *Frecce*: altezza: 4,75 mm, spazio intermedio: 0,75 mm, tratto nero: 0,5 pt – colori:

- 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.

– *Testo*: Helvetica Bold 12 pt, 100% bianco, contorno nero: 0,5 pt.

⑥ *Classificazione*

– *Frecce*: larghezza: 16 mm, altezza: 10 mm, 100% nero.

– *Testo*: Helvetica Bold 27 pt, 100% bianco.

⑦ *Linee della scala: tratto: 0,5 pt, spaziatura tratteggiata: 5,5 mm, 100% nero.*

⑧ *Testo della scala: Helvetica Bold 11 pt, 100% nero.*

⑨ *Valore del rumore*

– *Riquadro*: larghezza: 25 mm, altezza: 10 mm, 100% nero.

– *Testo*: Helvetica Bold 20 pt, 100% bianco.

– *Testo dell'unità*: Helvetica Bold Regular per '(A)' 13 pt, 100% bianco.

⑩ *Simbolo UE*: larghezza: 9 mm, altezza: 6 mm.

⑪ *Riferimento della direttiva*: Helvetica Regular 7,5 pt, 100% nero.

*Riferimento della classe di pneumatico*: Helvetica Bold 7,5 pt, 100% nero.

c) Lo sfondo deve essere bianco.

1.5 La classe di pneumatico (C1, C2 o C3) deve essere indicata nell'etichetta nel formato prescritto nell'immagine di cui al punto 1.2.

## **2. Spazio della marca**

2.1 I fornitori devono aggiungere sull'autoadesivo, oltre all'etichetta, il proprio nome, la gamma di pneumatici, le dimensioni, l'indice di carico, la categoria di velocità e altre specifiche tecniche in qualsiasi colore, formato e grafica, a condizione che lo spazio occupato da tali dati sia in un rapporto massimo di 4:5 con le dimensioni dell'etichetta e purché il messaggio che li accompagna non sia in contrasto con il messaggio dell'etichetta.

**Allegato III**  
**Informazioni fornite nella documentazione tecnica promozionale**

1. Le informazioni sui pneumatici sono fornite nell'ordine seguente:
  - (i) classe relativa al consumo di carburante (lettere da A a G);
  - (ii) classe relativa all'aderenza sul bagnato (lettere da A a G);
  - (iii) valore misurato del rumore esterno di rotolamento (dB).
2. Tali informazioni devono soddisfare le seguenti prescrizioni:
  - (i) essere di facile lettura;
  - (ii) essere di facile comprensione;
  - (iii) se la classificazione di un determinato tipo di pneumatico varia a seconda delle dimensioni o di altri parametri, si indica lo scarto tra il pneumatico che offre le migliori prestazioni e quello peggiore.
3. I fornitori devono inoltre mettere a disposizione sul loro sito web:
  - (i) una spiegazione dei pittogrammi stampati sull'etichetta;
  - (ii) una dichiarazione che metta in rilievo il fatto che un effettivo risparmio di carburante e la sicurezza stradale dipendono fortemente dal comportamento del conducente, in particolare:
    - una guida compatibile con l'ambiente può ridurre notevolmente il consumo di carburante;
    - la pressione dei pneumatici deve essere controllata regolarmente per una massima aderenza sul bagnato e un alto risparmio di carburante;
    - occorre sempre rispettare le distanze di sicurezza.

#### **Allegato IV: Procedura di verifica**

La conformità delle categorie dichiarate rispetto al consumo di carburante e all'aderenza sul bagnato, come pure il valore misurato del rumore esterno di rotolamento sono valutati per ogni tipo o gruppo di pneumatico definito dal fornitore, in base alla procedura seguente:

- (1) dapprima si procede alla prova di un solo pneumatico. Se il valore misurato è conforme alla classe dichiarata o al valore misurato del rumore esterno di rotolamento, la prova si considera superata;
- (2) se il valore misurato non è conforme alla classe dichiarata o al valore misurato del rumore esterno di rotolamento, si verificano altri tre pneumatici. Il valore medio ricavato dalla misurazione dei quattro pneumatici sottoposti a prova è utilizzato per valutare la conformità alle informazioni dichiarate.