



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 19 novembre 2008 (28.11)
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:
2008/0221 (COD)**

**15920/08
ADD 2**

**ENER 395
ENV 848
TRANS 409
CONSOM 187
CODEC 1588**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 17 novembre 2008

Destinatario: Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante

Oggetto: Documento di lavoro dei servizi della Commissione

- Documento di accompagnamento della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali
- = Sintesi della valutazione d'impatto

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione SEC(2008) 2861.

All.: SEC(2008) 2861



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 13.11.2008
SEC(2008) 2861

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

Documento di accompagnamento della

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

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

{COM(2008) 779}

{SEC(2008) 2860}

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

Documento di accompagnamento della

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

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

Contesto

Nel piano d'azione per l'efficienza energetica (COM(2006) 545) la Commissione europea si è impegnata a considerare la stesura, entro il 2008, di una proposta relativa ad un sistema di etichettatura sul consumo energetico dei pneumatici. **L'obiettivo è di ridurre il consumo di carburante nei veicoli attraverso la penetrazione nel mercato di pneumatici concepiti a tal fine¹.**

La presente valutazione d'impatto rientra nell'approccio integrato volto a ridurre il consumo di carburante dovuto ai pneumatici e migliorare altri parametri fondamentali. Tale approccio combina misure incentrate sull'offerta, mediante standard obbligatori (prescrizioni minime) definiti nella normativa sull'omologazione, e misure incentrate sulla domanda, tramite l'etichettatura. La proposta di regolamento sulla sicurezza generale degli autoveicoli (COM(2008) 316) migliorerà notevolmente la resistenza dei pneumatici al rotolamento (risparmio di carburante), l'aderenza sul bagnato (sicurezza stradale) e la rumorosità esterna di rotolamento (rumore del traffico/salute) introducendo nuove prescrizioni minime relative ai suddetti parametri. La presente valutazione d'impatto si prefigge di valutare l'opportunità di sostenere, mediante il gioco delle forze di mercato, il miglioramento dinamico dei pneumatici in relazione al consumo di carburante al di là delle suddette prescrizioni minime. Tale azione riguarderebbe in particolare il mercato dei pneumatici di ricambio, che costituisce il 78% del mercato dei pneumatici.

I pneumatici sono caratterizzati da una serie di parametri correlati. Migliorare un parametro, quale la resistenza al rotolamento, può avere ripercussioni negative su un altro, ad esempio l'aderenza sul bagnato², mentre perfezionare quest'ultimo parametro può nuocere alla rumorosità esterna di rotolamento. Se è possibile migliorare contemporaneamente varie caratteristiche dei pneumatici con costi di produzione più alti, è anche possibile, avvalendosi di determinati mezzi tecnici, perfezionare un parametro senza costi aggiuntivi ma a discapito di un altro.

Vi sono due modi per far fronte a questo problema: 1) il ricorso a prescrizioni minime che garantiscano un livello soddisfacente di sicurezza e rumorosità esterna di rotolamento e che possano essere rese progressivamente più rigorose, insieme ad un'etichettatura dei pneumatici che fornisca solo informazioni sul consumo di carburante, oppure 2) un'etichettatura dei

¹ Cosiddetti pneumatici a bassa resistenza di rotolamento (LRRT), si veda la definizione nella valutazione d'impatto, riquadro 1.

² Si veda la definizione nella valutazione d'impatto, riquadro 2.

pneumatici che investa vari parametri per incentivare ad ottimizzare tutti i parametri al di là delle prescrizioni minime. Le opzioni strategiche descritte oltre rispecchiano queste alternative.

Opzioni strategiche

- **Opzione 1:** nessuna azione a livello dell'UE. Si tratta dello scenario di riferimento, che prevede la proposta di regolamento sulla sicurezza generale degli autoveicoli che fissa nuove prescrizioni minime per i pneumatici.
- **Opzione 2:** sistema di etichettatura per i pneumatici di classe C1³ basato su un unico criterio, il consumo di carburante, 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 elaborato per i pneumatici di classe C1 (opzioni 2, 3 o 4) ai pneumatici di classe C2 e C3⁴.
- **Opzione 6:** strumenti di mercato e appalti pubblici. Questa opzione non costituisce necessariamente un'alternativa alle opzioni da 2 a 5, bensì potrebbe completarle.

L'**opzione 1** dà risalto ai fattori che attualmente sollecitano a migliorare la resistenza al rotolamento e che influiscono sul consumo di carburante, ovvero 1) le disposizioni legislative che obbligano i costruttori di autovetture a ridurre le emissioni dei veicoli e, di conseguenza, la resistenza al rotolamento dei pneumatici; 2) l'introduzione di prescrizioni minime in materia di RR nella proposta di regolamento sulla sicurezza generale degli autoveicoli; e 3) in misura minore, la richiesta degli operatori del settore dei trasporti su strada, che intendono ridurre i costi per km. La proiezione della trasformazione del mercato basata sulle tendenze osservate finora e sui tre suddetti fattori mostra che la potenziale evoluzione verso pneumatici che riducono il consumo di carburante non riuscirà a realizzarsi completamente senza un intervento a livello comunitario. Ciò si deve ad una carenza del mercato derivante dalla mancanza di informazioni, per cui i consumatori, spesso anche i direttori di importanti parchi veicoli, non sono in grado di valutare con obiettività le caratteristiche dei pneumatici e di mettere a confronto il potenziale aumento del prezzo d'acquisto con il risparmio di carburante durante la fase di utilizzo dei pneumatici.

L'**opzione 2** indica che un sistema d'etichettatura basato su un unico criterio, il consumo di carburante, potrebbe essere più efficace nell'indirizzare il mercato verso i pneumatici capaci di ridurre tale consumo rispetto alle opzioni 3 e 4. I consumatori sono più ricettivi alle informazioni sul consumo di carburante dei pneumatici fornite attraverso un sistema di classificazione, mentre le prescrizioni minime sull'aderenza sul bagnato e la rumorosità

³ Le classi di pneumatici C1, C2 e C3 definite in COM(2008) 316 si riferiscono generalmente ai pneumatici montati su autovetture, veicoli commerciali leggeri e pesanti (si veda il riquadro 3).

⁴ Si veda nota 2.

esterna di rotolamento garantiscono la sicurezza dei conducenti e la riduzione del rumore dovuto al traffico. Un argomento forte a favore dell'introduzione di prescrizioni minime relative all'aderenza sul bagnato è il carattere non negoziabile della sicurezza stradale. D'altro canto, le prescrizioni minime non offrono ai fabbricanti di pneumatici incentivi a lungo termine che li stimolino a continuare ad investire in R&S per ottimizzare i parametri che non compaiono sull'etichetta, dal momento che i consumatori non avranno accesso a tali informazioni.

L'opzione 3 rivela che un sistema di etichettatura basato su due criteri, il consumo di carburante e l'aderenza sul bagnato, può rallentare l'evoluzione del mercato verso pneumatici dotati di migliori prestazioni per quanto concerne il consumo di carburante. Poiché i costi di produzione per ottimizzare contemporaneamente i due suddetti parametri aumenteranno considerevolmente (ad esempio, per ottenere per entrambi i parametri la classe A), è probabile che i consumatori propendano per un pneumatico meno costoso con migliori prestazioni rispetto all'aderenza sul bagnato e prescindano dall'aspetto del risparmio di carburante. È difficile valutare la sicurezza derivante da livelli di aderenza sul bagnato superiori alle prescrizioni minime. In primo luogo, l'interazione tra veicolo e pneumatico svolge un ruolo importante nella prestazione reale di frenatura di un pneumatico su strada; in secondo luogo, vi sono anche altri parametri, quali l'aquaplaning o il comportamento in curva, che incidono sulla sicurezza stradale⁵; in terzo luogo, la condotta di guida è il fattore più cruciale tra le cause di incidente; infine, le statistiche e le banche dati nazionali non consentono di fare un'analisi accurata del rapporto tra aderenza sul bagnato dei pneumatici e cause degli incidenti. Si può tuttavia presumere con tutta probabilità che l'aderenza sul bagnato, ovvero l'accorciamento dello spazio di frenata, può essere determinante per evitare incidenti. Dalla valutazione d'impatto emerge, inoltre, che è possibile migliorare l'aderenza sul bagnato al di là delle prescrizioni minime. Includere questo parametro nel sistema di etichettatura inciterebbe i produttori a perfezionare ulteriormente questo parametro.

L'opzione 4 evidenzia che vi sono ancora molte possibilità di ridurre la rumorosità esterna di rotolamento al di sotto delle prescrizioni minime. Poiché il rumore del traffico stradale è un disturbo non irrilevante e all'origine di problemi per la salute, includere la rumorosità esterna di rotolamento nel sistema di etichettatura può servire a promuovere l'uso di pneumatici a bassa rumorosità e a sensibilizzare l'opinione pubblica, in linea con quanto si prefigge la direttiva 2002/49/CE sul rumore ambientale. La valutazione d'impatto indica, tuttavia, che l'incidenza effettiva sul comportamento dei consumatori è dubbia, soprattutto perché le prove standardizzate possono misurare soltanto il rumore esterno di rotolamento, che non corrisponde necessariamente al rumore interno, il quale dipende dall'interazione tra il pneumatico/veicolo e il manto stradale. L'attuale grado di precisione delle prove neppure consentirebbe una classificazione molto accurata. Si raccomanda pertanto di adottare un approccio intermedio, ovvero limitarsi ad indicare sull'etichetta il valore misurato del rumore esterno di rotolamento.

L'opzione 5 presenta il potenziale massimo di risparmio di carburante, poiché i veicoli delle imprese di trasporti su strada, circolando di più, registrano un consumo annuo superiore a quello delle autovetture. Dalle consultazioni bilaterali con i gestori di parchi veicoli è emerso che il sistema di etichettatura servirebbe ad indirizzare il mercato verso pneumatici che riducono il consumo di carburante: una differenza di 1kg/t per set di pneumatici da camion

⁵ A causa dell'assenza di metodi di prova per questi parametri non è possibile includerli in un sistema di etichettatura (si veda il riquadro 2 della valutazione d'impatto).

rappresenta, ad esempio, un risparmio di carburante del 5% (contro una percentuale media dell'1,5% nel caso delle autovetture). I gestori di parchi veicoli hanno attualmente difficoltà a fare un confronto obiettivo tra le prestazioni dei vari pneumatici in termini di risparmio di carburante, per cui senza un intervento a livello comunitario, il prezzo e il chilometraggio continueranno ad essere i primi e pressoché gli unici parametri di cui essi tengono conto al momento dell'acquisto.

L'**opzione 6** considera gli strumenti di mercato e gli appalti pubblici che potrebbero fungere da misure complementari. Gli strumenti economici o di mercato possono di fatto imprimere un grande impulso all'evoluzione del mercato, ad esempio, diminuendo le tasse applicabili pneumatici che riducono il consumo di carburante e aumentandole per i pneumatici privi di questa caratteristica. Sarebbe questo un modo di rafforzare i segnali sul piano dei prezzi, attribuendo un valore ai costi e ai benefici esterni. Potrebbe rivelarsi un sistema efficace in special modo per il mercato dei parchi veicoli, che in alcuni Stati membri costituisce fino al 50% del mercato automobilistico, dato che i proprietari dei parchi veicoli, non essendo loro stessi a pagare il carburante, possono avere meno interesse ad acquistare pneumatici che rappresentano un risparmio in tal senso. L'esistenza di un sistema di etichettatura potrebbe anche servire alle città, alle imprese e alle autorità pubbliche, al momento di definire le loro politiche di acquisto proattive.

Risultati

Dal confronto delle varie opzioni risulta che il sistema di classificazione per i pneumatici fondato su vari criteri (opzione 4 per la classe C1) dovrebbe essere la soluzione da privilegiare, estendendola ai pneumatici di classe C2 e C3 (opzione 5). L'opzione 5 apporterebbe di fatto i massimi benefici, con un risparmio potenziale compreso tra 0,56 e 1,51 Mtep all'anno, che equivarrebbe a ritirare dalle strade dell'UE da 0,5 a 1,3 milioni di autovetture (ovvero dal 3% all'8% delle nuove immatricolazioni). 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.

Definizione delle categorie relative al consumo di carburante e all'aderenza sul bagnato

Nel definire le categorie relative al consumo di carburante e all'aderenza sul bagnato sono stati considerati vari fattori:

- lo stato delle conoscenze tecniche e le possibilità di realizzazione di pneumatici ancor più efficaci,
- le prescrizioni minime stabilite nella proposta di regolamento sulla sicurezza generale degli autoveicoli, che definirà le categorie più basse,
- i costi di produzione necessari per raggiungere un determinato livello di consumo di carburante o di aderenza sul bagnato che, considerati alla luce del risparmio di carburante o della maggiore sicurezza che generano, danno un'indicazione dei livelli di convenienza verso cui si può ragionevolmente presumere che evolva il mercato,
- la precisione dei metodi di prova, che può condizionare l'ampiezza delle categorie,

- le possibilità di una corretta differenziazione dei prodotti. Con il sistema di classificazione s'intende ovviamente incentivare sia gli utenti finali ad acquistare pneumatici più sicuri e più efficaci riguardo al consumo di carburante, sia i fabbricanti a mettere in commercio pneumatici con tali caratteristiche.

L'assenza di metodi di prova per verificare l'aderenza sul bagnato dei pneumatici di classe C2 e C3 non consente al momento di adottare una classificazione per queste classi di pneumatici rispetto al suddetto parametro. È stato tuttavia messo in evidenza il notevole potenziale di risparmio di carburante in questi due segmenti di mercato. La valutazione d'impatto raccomanda pertanto l'adozione immediata, nella proposta di direttiva sull'etichettatura dei pneumatici, delle categorie relative al consumo di carburante per i pneumatici di classe C2 e C3, seguita, se del caso, dall'estensione della classificazione in base all'aderenza sul bagnato alle due suddette classi, secondo la procedura di comitato, non appena saranno approvati dei metodi di prova (secondo il settore, entro il 2010).

Presentazione delle informazioni

La presentazione del sistema di etichettatura sarà determinante per la sua riuscita, poiché spesso e contrariamente a quanto accade per altri gruppi di prodotti, quali gli apparecchi domestici, i consumatori non hanno accesso ai pneumatici. L'analisi dell'impatto individua due modi per fornire le informazioni nella maniera più efficace:

- il primo consiste nel far sì che il sistema di etichettatura (nel senso più ampio, che include la classificazione rispetto al consumo di carburante e all'aderenza sul bagnato, nonché il valore misurato del rumore esterno di rotolamento, dati non necessariamente pubblicati nello stesso formato con cui appaiono sull'etichetta) sia disponibile su strumenti informatici e in tutta la documentazione tecnica, quali opuscoli e cataloghi. In tal modo i consumatori e gli utenti finali avranno accesso alle informazioni prima di decidere sull'acquisto;
- l'altro consiste nel garantire che il sistema di etichettatura raggiunga i distributori. La maggior parte dei consumatori è ad essi che si affida al momento di scegliere i pneumatici di ricambio ed è perciò essenziale che tutti i distributori abbiano facile accesso all'etichetta. Dal momento che essi conoscono già gli autoadesivi apposti attualmente sui pneumatici dai fabbricanti, utilizzandoli come metodo di lavoro per individuare facilmente la marca, le dimensioni e l'indice di carico, si propone di includere l'etichetta, rendendola chiaramente visibile, su tali autoadesivi. In conformità con il principio di proporzionalità dei costi, le informazioni sull'etichetta sarebbero fornite sotto forma di pittogrammi, in modo da evitare di doverle tradurre nella lingua del paese in cui i pneumatici sono consegnati. Poiché si tratta di prodotti fabbricati in pochi stabilimenti, da cui vengono distribuiti in tutto il mercato dell'UE-27, la traduzione degli autoadesivi richiederebbe costi logistici sproporzionati.

Entrambe le disposizioni comportano costi minimi, in quanto gli strumenti di comunicazione e gli autoadesivi esistono già.

Costi della proposta

Dalla valutazione dell'impatto emerge che i costi della proposta, escludendo i costi abituali di trasposizione di una direttiva nel diritto interno, sarebbero minimi. Per ridurre gli oneri amministrativi a carico dei fabbricanti si utilizzerebbero le stesse prove definite nella

normativa sull'omologazione dei pneumatici. L'autodichiarazione dovrebbe anch'essa servire a ridurre i costi delle prove, stimati al massimo intorno a 0,03 EUR per pneumatico.

L'etichettatura dei pneumatici non dovrebbe 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 sui parametri dei pneumatici, in modo che la concorrenza non si basi unicamente sui prezzi.