



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 30.6.2009  
COM(2009) 348 definitivo

2008/0221 (COD)

Proposta **modificata** di

**DIRETTIVA REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL  
CONSIGLIO**

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

{SEC(2008) 2860}

{SEC(2008) 2861}

## **RELAZIONE**

La Commissione presenta una proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali. La proposta modificata contiene anche modifiche proposte dal Parlamento europeo in prima lettura, che la Commissione accoglie, e miglioramenti tecnici che sono necessari per modificare l'atto da direttiva a regolamento.

### **1. CONTESTO**

Il 13 novembre 2008 la Commissione ha adottato una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali. Tale proposta è stata trasmessa al Parlamento europeo e al Consiglio il 13 novembre 2008.

Il Comitato economico e sociale europeo ha formulato il proprio parere il 12 marzo 2009 e ha proposto degli emendamenti alla proposta della Commissione.

Il Parlamento europeo ha adottato una risoluzione legislativa in prima lettura il 22 aprile 2009.

### **2. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE**

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.

La proposta in materia di etichettatura 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 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) e in questo modo migliorare l'efficienza energetica del trasporto stradale.

### **3. PARERE DELLA COMMISSIONE SUGLI EMENDAMENTI ADOTTATI DAL PARLAMENTO EUROPEO**

Il 22 aprile 2009 il Parlamento europeo ha adottato 42 emendamenti alla proposta. La Commissione ritiene che la maggior parte degli emendamenti del Parlamento europeo possa essere accettata in quanto si tratta di modifiche che non alterano gli obiettivi e la validità politica della proposta e in molti casi rappresentano un miglioramento della stesura originale. La Commissione accetta pertanto integralmente, in parte o previa riformulazione i seguenti emendamenti del Parlamento europeo.

---

<sup>1</sup> Agenzia europea dell'ambiente, Annual European Community Greenhouse Gas Inventory 1990-2005 e Inventory Report 2007, p. 88.

### 3.1. Formato della proposta

Una delle caratteristiche principali degli emendamenti del Parlamento europeo è la modifica del formato della proposta da direttiva a regolamento (**Emendamento 1**). Considerando che un regolamento permette di ridurre i costi di recepimento e garantisce che la data di applicazione del sistema di etichettatura si applichi a tutte le parti interessate nello stesso tempo, la Commissione approva questo cambiamento.

### 3.2. Campo d'applicazione ed altre disposizioni generali (articoli 1-3)

**Finalità e campo d'applicazione:** L'**emendamento 11** spiega che la proposta mira a promuovere, oltre al consumo di carburante, anche l'aderenza sul bagnato e la rumorosità esterna di rotolamento, che è in linea con l'intero sistema di etichettatura. La Commissione pertanto accetta questo emendamento in toto, insieme all'**emendamento 30** che segue la stessa logica. La formulazione del considerando 20 proposta nell'**emendamento 7** è modificata anch'essa per motivi di coerenza.

L'**emendamento 13** elimina i pneumatici immagazzinati dalla definizione di “**punto di vendita**”. Si può accettare un chiarimento della formulazione per indicare che questi magazzini, in cui i pneumatici non sono in vendita per gli utenti finali (come i magazzini per i fornitori) non sono inclusi nella definizione di punto di vendita. La Commissione, tuttavia, ritiene necessario che questi pneumatici immagazzinati nei punti di vendita per gli utenti finali (ad esempio pneumatici immagazzinati dai distributori) rechino un'etichetta; in quanto ciò garantirà la massima visibilità del sistema di etichettatura e consentirà di evitare situazioni in cui solo i pneumatici migliori sono esposti con un'etichetta nel salone di esposizione (qualora previsto). Una situazione di questo tipo minerebbe l'intera efficacia del sistema che si fonda sull'obbligo per i fornitori di esporre le classi di tutti i pneumatici, anche quelli considerati di qualità inferiore. La Commissione accetta questa modifica in parte e previa una riformulazione per tenere i pneumatici immagazzinati nella definizione di punto di vendita, chiarendo che non sono compresi i pneumatici immagazzinati dai fornitori.

L'**emendamento 14** riduce la portata della definizione della documentazione tecnica promozionale (l'elenco di esempi di “documentazione tecnica promozionale” diventa un elenco limitato) escludendone la pubblicità nei media. La Commissione ritiene che l'esclusione della “pubblicità nei media” dovrebbe essere eliminata per motivi di chiarezza, in quanto la “pubblicità nei media” non è definita in nessun modo e gli opuscoli e i siti web dei fornitori possono essere considerati forme di “pubblicità nei media”. Inoltre la formulazione iniziale della proposta stabilisce già con chiarezza che solo gli strumenti promozionali che descrivono i parametri specifici di uno pneumatico sono considerati documentazione tecnica promozionale. Per stabilire cosa comprende la “documentazione tecnica promozionale”, occorre considerare il contenuto delle informazioni date dallo strumento promozionale e non lo strumento.

### 3.3. Responsabilità dei fornitori e dei distributori (articoli da 4 a 6)

**Spiegazione dell'etichetta agli utilizzatori finali:** L'**emendamento 6** prevede la fornitura di informazioni supplementari standardizzate che illustrino ogni parte dell'etichetta. La Commissione condivide questo principio. Come previsto al punto 3, lettera i), dell'allegato III, i fornitori sono tenuti a fornire una spiegazione dei pittogrammi riportati sull'etichetta. Tuttavia, le altre prescrizioni in materia di informazioni, concernenti ad esempio il calcolatore del risparmio di carburante o il sito web dell'UE, sembrano tuttavia

sproporzionate. Il sito web per tutta l'UE e il calcolatore del risparmio di carburante sarebbero molto costosi e non facili da gestire per un'efficacia limitata. Inoltre sorgerebbero problemi per quanto riguarda l'aggiornamento e l'affidabilità dei dati forniti. Sarebbe più indicato trattare l'informazione dei consumatori a livello nazionale. Pertanto l'emendamento è parzialmente accolto, previa riformulazione del nuovo considerando 18.

**Responsabilità dei fornitori di pneumatici:** L'**emendamento 19** impone ai fornitori di dichiarare anche il coefficiente di resistenza al rotolamento misurato nella documentazione tecnica promozionale per i pneumatici C2 e C3. La Commissione può accogliere questo emendamento in quanto non comporta oneri o carichi aggiuntivi per l'industria. L'**emendamento 20** impone ai fornitori di indicare in una banca dati accessibile al pubblico i valori relativi al coefficiente di resistenza al rotolamento, all'indice di aderenza sul bagnato e alla rumorosità esterna di rotolamento misurati durante i test di omologazione per tipo. I valori misurati dichiarati sull'etichetta non sono necessariamente uguali ai valori omologati. Inoltre la Commissione non approva l'istituzione di una banca dati accessibile al pubblico (vedi le osservazioni precedenti sull'emendamento 6). La Commissione accetta pertanto che il coefficiente di resistenza al rotolamento, l'indice di aderenza sul bagnato e la rumorosità esterna di rotolamento dichiarati siano resi pubblici nel sito web del fornitore ma senza che venga specificato se questi valori risultino dalla procedura di omologazione o no.

**Responsabilità dei distributori di pneumatici:** L'**emendamento 24** impone ai distributori di fornire una "versione dettagliata dell'etichetta" agli utenti finali "su o con" la fattura, oltre alle informazioni richieste dall'articolo 5, paragrafo 3. La Commissione ritiene che questa "versione dettagliata dell'etichetta" (ossia le informazioni fornite dopo la decisione di acquisto da parte degli utenti finali) non sarebbe molto utile e non dovrebbe essere obbligatoria al fine di ridurre al minimo l'onere che grava sui distributori. La Commissione accetta tuttavia la formulazione proposta "su o con" la fattura che garantisce una maggiore flessibilità ai distributori circa il modo in cui ottemperano alle prescrizioni dell'articolo 5, paragrafo 3.

**Responsabilità dei fornitori e dei distributori di veicoli:** Gli **emendamenti 25 e 44** migliorano la formulazione iniziale. La Commissione accetta gli emendamenti integralmente.

### **3.4. Osservanza delle prescrizioni in materia di informazione (articoli 7, 8 e 12)**

**Metodi di prova:** L'**emendamento 26** sottolinea che i metodi di prova devono fornire agli utenti finali informazioni affidabili e riproducibili. La Commissione condivide pienamente questa affermazione, ma occorre rielaborare la formulazione per conformarsi alle iniziative in corso in materia di etichettatura. A tal fine viene modificato il considerando 19.

**Vigilanza del mercato e sanzioni:** Gli **emendamenti 8, 27, 28, 29 e 33** mirano a rafforzare le disposizioni in materia di vigilanza del mercato e di sanzioni e la Commissione li accetta in linea di principio. La Commissione prende atto che si tratta di una grave preoccupazione per le parti interessate. La Commissione tuttavia non può accettare la formulazione che opera una distinzione tra sanzioni amministrative e sanzioni penali. Il termine "sanzione" nel diritto comunitario include sanzioni amministrative e penali. Inoltre il regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 fissa già delle regole applicabili alla vigilanza del mercato a partire dal 1° gennaio 2010. Visto che tale regolamento fissa norme estremamente precise in materia di vigilanza del mercato e di sanzioni che vanno nel senso

proposto dagli emendamenti di cui sopra, si propone di inserire un riferimento al regolamento in questione nel considerando 21 e in un nuovo articolo 12 concernente l'applicazione. L'attuale articolo 12 "Sanzioni" viene soppresso in quanto diventa superfluo rispetto all'articolo 41 del regolamento in questione.

### **3.5. Comitatologia e riesame (articoli 11 e 14)**

**Pneumatici da neve e pneumatici invernali:** Gli **emendamenti 4, 12 e 31** introducono la possibilità di adeguare, nell'ambito della comitatologia, il sistema di etichettatura alle specifiche tecniche dei pneumatici da neve o invernali. La Commissione accetta questi emendamenti in linea di principio, ma sorge un problema dovuto alla mancanza di una definizione precisa di pneumatici da neve (che è in fase di elaborazione a livello di UNECE) e l'assenza di definizione di pneumatici invernali. Tenendo conto di queste incertezze, si propone di far riferimento a *"pneumatici progettati principalmente per assicurare sul ghiaccio, sulla neve o in entrambe le situazioni, un comportamento migliore di quello di un pneumatico normale relativamente alla capacità di mettere o mantenere in movimento il veicolo"*, e non a pneumatici da neve o invernali. In questo modo si lascia al comitato di regolamentazione lo spazio necessario per adeguare l'etichetta una volta che saranno rese note le definizioni. Inoltre la formulazione dell'emendamento 31 è modificata per chiarire il mandato della Commissione europea nell'ambito della procedura di comitatologia. La nuova formulazione proposta per l'articolo 11 indica che l'aderenza sul bagnato di questi pneumatici può essere adattato alle loro specificità tecniche nell'ambito della comitatologia. In pratica ciò significa che fino a quando non viene introdotta una misura di esecuzione a tale scopo, questi pneumatici rientrano nel sistema di etichettatura e devono riportare informazioni sul consumo di carburante, l'aderenza sul bagnato e la rumorosità di rotolamento esterna come tutti gli altri pneumatici. Allo stesso scopo è stata adottata una formulazione diversa anche nei considerando 10 e 24.

**Introduzione di nuovi parametri sull'etichetta:** La cancellazione dell'articolo 11, paragrafo 2, mediante l'**emendamento 32** elimina la possibilità di aggiungere nuovi parametri sull'etichetta mediante la procedura di comitatologia. Il considerando 24 è modificato di conseguenza.

**Tempi e portata del riesame:** Gli **emendamenti 10 e 34** elencano alcuni degli elementi di cui tenere conto nel riesame della proposta e impone che questo riesame avvenga tre anni dopo l'entrata in vigore della proposta, invece di cinque anni come inizialmente previsto. La Commissione accettato in linea di principio l'elenco, ma "tre anni" è un periodo troppo breve per un riesame. Di norma occorrono otto anni prima che un sistema di etichettatura incida sulla trasformazione del mercato; tra tre anni non tutti gli utenti finali avranno cambiato i loro pneumatici. Inoltre, la procedura di comitatologia di cui all'articolo 11 prevede la possibilità di adeguare il sistema di etichettatura alle evoluzioni tecnologiche, se necessario.

### **3.6. Data di applicazione (articolo 17)**

**Applicazione anticipata:** L'**emendamento 5** specifica che le parti interessate dovrebbero essere incoraggiate ad etichettare i pneumatici prima della data obbligatoria di applicazione della proposta. Nulla nel testo attuale impedisce di commercializzare pneumatici dotati di etichettatura prima della data di entrata in vigore del regolamento. La Commissione accoglie pertanto questo emendamento.

**Esenzione dalle prescrizioni in materia di etichettatura prima del 1° luglio 2012:**  
L'**emendamento 45** esclude tutti i pneumatici prodotti prima del 1° luglio 2012 dall'obbligo di etichettatura a partire dal 1° novembre 2012. La Commissione non ravvede l'esigenza di esentare i pneumatici prodotti prima del 1° luglio 2012. L'industria avrà avuto da due e tre anni per preparare il sistema di etichettatura, periodo ritenuto sufficiente. Inoltre questo emendamento risulta sproporzionato rispetto ai costi e alla complessità della vigilanza del mercato per gli Stati membri.

#### **4. CONCLUSIONI**

Visto l'articolo 250, paragrafo 2, del trattato CE, la Commissione modifica la sua proposta come segue:

Proposta **modificata** di

**DIRETTIVA REGOLAMENTO 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>2</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>3</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>4</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>5</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>6</sup>.
- (2) La comunicazione della Commissione "Piano d'azione per l'efficienza energetica: Concretizzare le potenzialità"<sup>7</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 del trasporto stradale e quindi alla riduzione delle emissioni.

---

<sup>2</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>3</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>4</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>5</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>6</sup> COM(2008) 433.

<sup>7</sup> COM(2006) 545.

- (4) I pneumatici sono caratterizzati da una serie di parametri tra loro 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~~ **fa più che compensare** il prezzo d'acquisto più elevato dovuto a costi di produzione maggiori.
- (6) [Il regolamento (CE) n. .../... sui requisiti dell'omologazione per tipo riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli]<sup>8</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 conoscere meglio il ruolo dei pneumatici nel rumore del traffico, nell'ambito 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>9</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>8</sup> Proposta COM(2008) 316, in fase di adozione (GU C ... del ..., pag. ...).

<sup>9</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.~~

- (10) **La fornitura di informazioni sull'aderenza sul bagnato potrebbe non rispecchiare le prestazioni originarie dei pneumatici progettati appositamente per la neve e il ghiaccio. Considerando che non sono ancora disponibili metodi di prova armonizzati per questi pneumatici, è opportuno prevedere la possibilità di adeguare la loro aderenza sul bagnato nell'ambito della comitatologia in una fase successiva, ove necessario.**
- (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 **del regolamento** ~~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 concernente l'indicazione del consumo di energia e di altre risorse degli apparecchi domestici, mediante l'etichettatura ed informazioni uniformi relative ai prodotti<sup>10</sup>, è ben 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

---

<sup>10</sup> GUL 297 del 13.10.1992, pag. 16.

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) I potenziali utenti finali dovrebbero disporre di informazioni che illustrino ogni elemento dell'etichetta e la sua importanza. Queste informazioni dovrebbero essere riportate nella documentazione tecnica promozionale, ad esempio nei siti web dei fornitori.**

**(198)** Le informazioni dovrebbero essere fornite in conformità ai metodi armonizzati di prova **che dovrebbero essere affidabili, precisi e riproducibili** di cui al [regolamento (CE) n. .../... sui requisiti dell'omologazione per tipo 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.

**(2019) Al fine di ridurre le emissioni di gas serra e rafforzare la sicurezza dei trasporti stradali alcuni** ~~Qualora gli Stati membri istituiscano~~ **possono istituire** incentivi a favore dei pneumatici **più sicuri** e che riducono il consumo di carburante. ~~e~~ **Occorre determinare categorie di risparmio di carburante e di aderenza sul bagnato minime al di sotto delle quali non possono essere garantiti tali incentivi** per evitare la frammentazione del mercato interno. Incentivi di questo tipo potrebbero costituire aiuti di Stato. ~~La~~ **Il presente regolamento** 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.

**(2120)** Affinché gli obiettivi prestabiliti siano raggiunti e **per garantire condizioni eque nel territorio comunitario** 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 **conformemente al regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93**<sup>11</sup>

**(2224) I fornitori e i distributori di pneumatici dovrebbero essere incoraggiati a conformarsi alle disposizioni del presente regolamento entro il 2012 per accelerare il riconoscimento dell'etichetta e la realizzazione dei suoi benefici.**

**(2324)** È opportuno adottare le misure necessarie per l'applicazione ~~della~~ **del** presente direttiva **regolamento** 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>12</sup>.

**(2422)** 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,~~ **di adeguare**

<sup>11</sup> **GUL 218 del 13.8.2008, pag. 30.**

<sup>12</sup> GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.

l'aderenza sul bagnato di pneumatici progettati appositamente per la neve e il ghiaccio e la facoltà di adeguare gli allegati al progresso tecnico. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali ~~della~~ del presente regolamento direttiva, completandola, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.

**(25) Sarà opportuno effettuare un riesame del presente regolamento per verificare in che misura gli utenti finali comprendono il sistema di etichettatura e la sua capacità di conseguire una trasformazione del mercato.**

HANNO ADOTTATO ~~LA~~ IL PRESENTE DIRETTIVA REGOLAMENTO:

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

~~La~~ Il presente regolamento direttiva si prefigge ~~di diminuire il consumo di carburante di~~ aumentare la sicurezza e l'efficienza ambientale ed economica dei trasporti su strada promuovendo l'uso di pneumatici sicuri e silenziosi che riducono il consumo di carburante.

Il la presente regolamento direttiva istituisce un quadro relativo alle informazioni armonizzate sui parametri dei pneumatici da fornire mediante l'etichettatura, per consentire ai consumatori di fare una scelta consapevole al momento dell'acquisto dei pneumatici.

*Articolo 2*  
*Ambito di applicazione*

1. ~~La~~ Il presente regolamento direttiva si applica ai pneumatici di classe C1, C2 e C3.
2. In deroga al paragrafo 1, ~~la~~ il presente direttiva regolamento non si applica:
  - (a) ai pneumatici ricostruiti;
  - (b) ai pneumatici da fuori strada professionali;
  - (c) pneumatici progettati per essere montati soltanto sui 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 **regolamento direttiva si intendono 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>13</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, o immagazzinati e **e** offerti in vendita **agli utenti finali**, comprese le sale d’esposizione di autovetture per quanto concerne i pneumatici esposti **offerti in vendita agli utenti finali** non montati sui veicoli;
- (4) “documentazione tecnica promozionale”, **manuali tecnici, opuscoli, volantini e cataloghi** ~~tutto il materiale~~ a stampa o **in formato** elettronico, in particolare ~~manuali tecnici, opuscoli, pagine internet, volantini, cataloghi~~, utilizzate **a** nella **promozione commercializzazione** di pneumatici o veicoli e destinate **a** 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.
- (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”, la fornitura, a titolo oneroso o gratuito, di un prodotto affinché sia distribuito o usato sul mercato comunitario nel corso di un’attività commerciale;

---

<sup>13</sup> NB: [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].

- (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.~~(1) ~~Il~~ **I** fornitori garantiscono che i pneumatici di classe C1 e C2 consegnati ai distributori o agli utenti finali recino, 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 della rumorosità esterna 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.~~(2) ~~Il~~ formato dell’autoadesivo di cui al paragrafo 1 è quello prescritto nell’allegato II.

- ~~3.~~(3) ~~Ne~~lla 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 e, **laddove opportuno, le categorie di aderenza sul bagnato dei pneumatici C1, C2 e C3, come previsto nell’allegato I e nell’ordine indicato nell’allegato III; per i pneumatici C2 e C3 è indicato anche il coefficiente di resistenza al rotolamento misurato.**

- 4. I fornitori indicano il coefficiente di resistenza al rotolamento, il valore misurato del rumore esterno di rotolamento e, laddove applicabile, l’indice di aderenza sul bagnato dei pneumatici C1, C2 e C3 nei loro siti web accessibili al pubblico.**

- ~~5.~~(4) ~~Il~~ **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.~~(4) ~~i 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.~~(2) ~~Q~~ **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.~~(3) **P** Per quanto concerne i pneumatici di classe C1, C2 e C3, i distributori forniscono **indicano** la categoria d'appartenenza rispetto al consumo di carburante, il valore misurato del rumore esterno di rotolamento e, laddove applicabile, la classe di appartenenza rispetto all'aderenza sul bagnato, come indicato all'allegato I, su o con le fatture rilasciate 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 veicoli*

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

- ~~1.~~(4) ~~i I~~ fornitori e i distributori di autoveicoli **veicoli** ~~garantiscono che la documentazione tecnica promozionale fornisca~~**ono** 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, **nell'ordine specificato all'allegato III. Tali informazioni sono incluse almeno nella documentazione tecnica promozionale in formato elettronico e sono fornite agli utenti finali prima della vendita del veicolo.**
- ~~2.~~(2) ~~q~~ **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,~~ **l'informazione di cui al paragrafo 1 indica** 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.~~(3) ~~q~~ **Qualora** agli utenti finali sia data la possibilità di scegliere tra diversi tipi di pneumatici da montare su un veicolo nuovo, ~~i fornitori di autoveicoli 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; si applicano le seguenti lettere a) e b):

**(a) qualora agli utenti finali sia data la possibilità di scegliere tra diversi diametri di pneumatici, ma non tra altri parametri del tipo di pneumatico, l'informazione di cui al paragrafo 1 deve indicare per ogni diametro di pneumatico la categoria di appartenenza rispetto al consumo di carburante, all'aderenza sul bagnato e al valore del rumore esterno di rotolamento misurato;**

**(b) salvo nei casi di cui alla lettera a) del presente paragrafo, l'informazione di cui al paragrafo 1 deve indicare la categoria di appartenenza rispetto al consumo di carburante e all'aderenza sul bagnato e il valore del rumore esterno di rotolamento, misurati per tutti i tipi di pneumatici che l'utente finale può scegliere**

~~(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.

**Per la valutazione della conformità, gli Stati membri possono fare riferimento, ove applicabile, alla documentazione relativa all'omologazione per tipo dei pneumatici fornita conformemente al regolamento (CE) N. .... [sui requisiti dell'omologazione per tipo riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli]<sup>14</sup> e alla documentazione tecnica fornita a norma dell'articolo 4, paragrafo 5.**

---

<sup>14</sup> GU C [...] del [ . .2009], pag. [...].

*Articolo 9*  
*Mercato interno*

1. Ove siano rispettate le disposizioni ~~della~~ del presente regolamento ~~direttiva~~, gli Stati membri non vietano né limitano la messa in commercio di pneumatici per motivi attinenti alle informazioni sui prodotti oggetto ~~della~~ del presente regolamento ~~direttiva~~.
2. Salvo qualora sia comprovato il contrario, gli Stati membri considerano le etichette e le informazioni sui prodotti conformi ~~alla~~ al presente ~~direttiva~~ regolamento. Possono chiedere ai fornitori di presentare la documentazione tecnica, conformemente all'articolo 4, paragrafo 5, 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 C in relazione sia al consumo di carburante sia all'aderenza sul bagnato ai sensi dell'allegato I, parti A e B rispettivamente.

*Articolo 11*  
*Modifiche e adeguamenti al progresso tecnico*

Le seguenti misure, intese a modificare elementi non essenziali ~~della~~ presente ~~direttiva~~ regolamento, anche completandolo, 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;~~ adeguamento, laddove opportuno, dell'aderenza sul bagnato, alle specificità tecniche di pneumatici destinati in primo luogo a conseguire, in condizioni di ghiaccio, di neve o in entrambi i casi, prestazioni migliori rispetto ad un pneumatico normale per quanto concerne la capacità del veicolo di iniziare o mantenere il veicolo in movimento.
- (3) adeguamento degli allegati da I a IV al progresso tecnico.

*Articolo 12*  
*Controllo del rispetto delle prescrizioni*

Gli Stati membri provvedono affinché le autorità responsabili per la sorveglianza del mercato verifichino la conformità con le prescrizioni del presente regolamento conformemente al regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, in particolare l'articolo 41 di tale regolamento che stabilisce le sanzioni.



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

1. 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.
2. Le sanzioni previste 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***

1. ~~Entro cinque anni dalla data di applicazione della presente direttiva~~ **regolamento La** Commissione valuta la necessità di riesaminare **il presente regolamento, considerando tra l'altro:** le categorie relative al consumo di carburante e all'aderenza sul bagnato di cui all'allegato I.
  - (a) l'efficacia dell'etichetta in termini di sensibilizzazione dei consumatori;**
  - (b) la necessità di estendere il programma di etichettatura ai pneumatici ricostruiti;**
  - (c) la necessità di introdurre nuovi parametri o categorie di pneumatici;**
  - (d) le informazioni sui parametri dei pneumatici fornite dai fornitori e dai distributori di veicoli agli utenti finali.**
3. La Commissione presenta il risultato di questa valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro 5 anni dalla data di applicazione del presente regolamento.

***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*~~  
~~*Entrata in vigore*~~

2. Il La presente regolamento direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
4. Detto regolamento si applica a decorrere dal 1° novembre 2012.

**Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.**

~~*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. 117<sup>15</sup> e **le sue successive modifiche.**

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)

Pneumatici C1		Pneumatici C2		Pneumatici C3	
RRC in kg/t	Classe di efficienza energetica	RRC in kg/t	Classe di efficienza energetica	RRC in kg/t	Classe di efficienza energetica
$RRC \leq 6,5$	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

<sup>15</sup> GU L 231 del 29.8.2008, pag. 19.

## 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 **e le sue successive modifiche** ~~recante disposizioni uniformi relative all'omologazione dei pneumatici per quanto concerne le emissioni sonore prodotte dal rotolamento e l'aderenza sul bagnato.~~

<i>G</i>	Categorie relative all'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

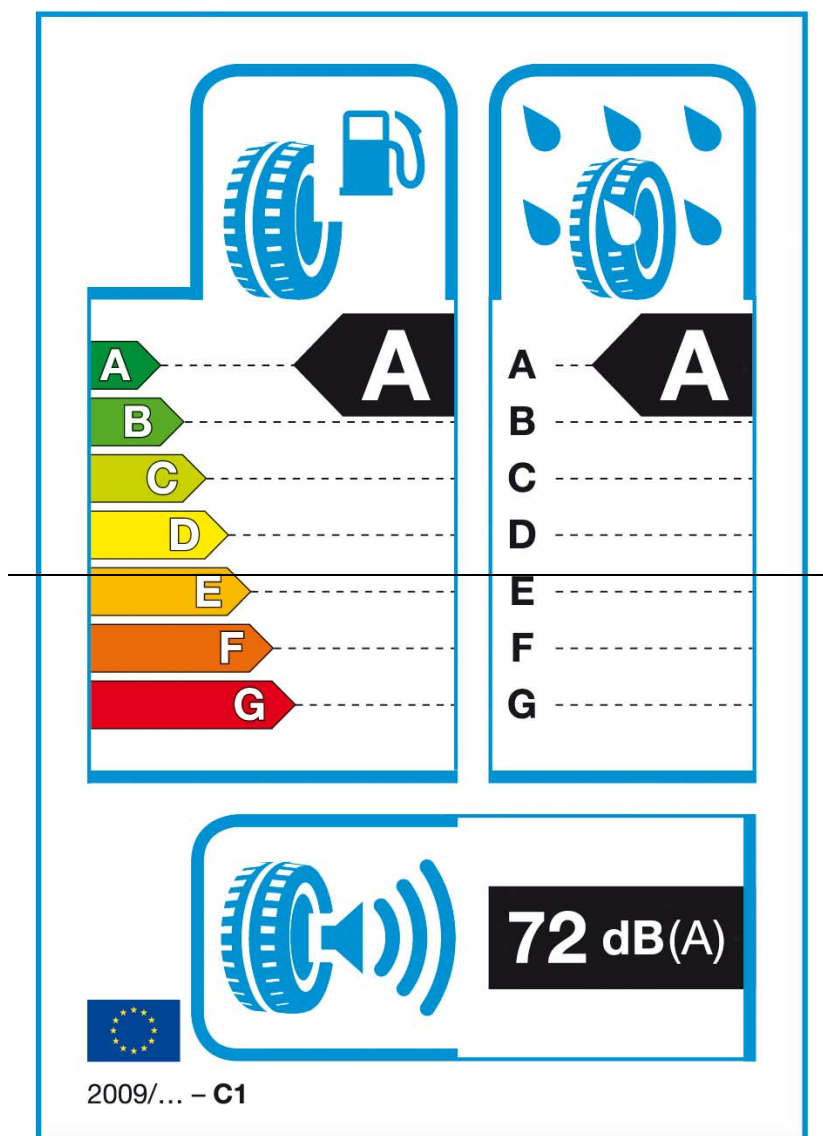
Il valore misurato del rumore esterno di rotolamento è dichiarato in decibel e misurato in conformità al regolamento UN/ECE n. 117 **e le sue successive modifiche** ~~recante disposizioni uniformi relative all'omologazione dei pneumatici per quanto concerne le emissioni sonore prodotte dal rotolamento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

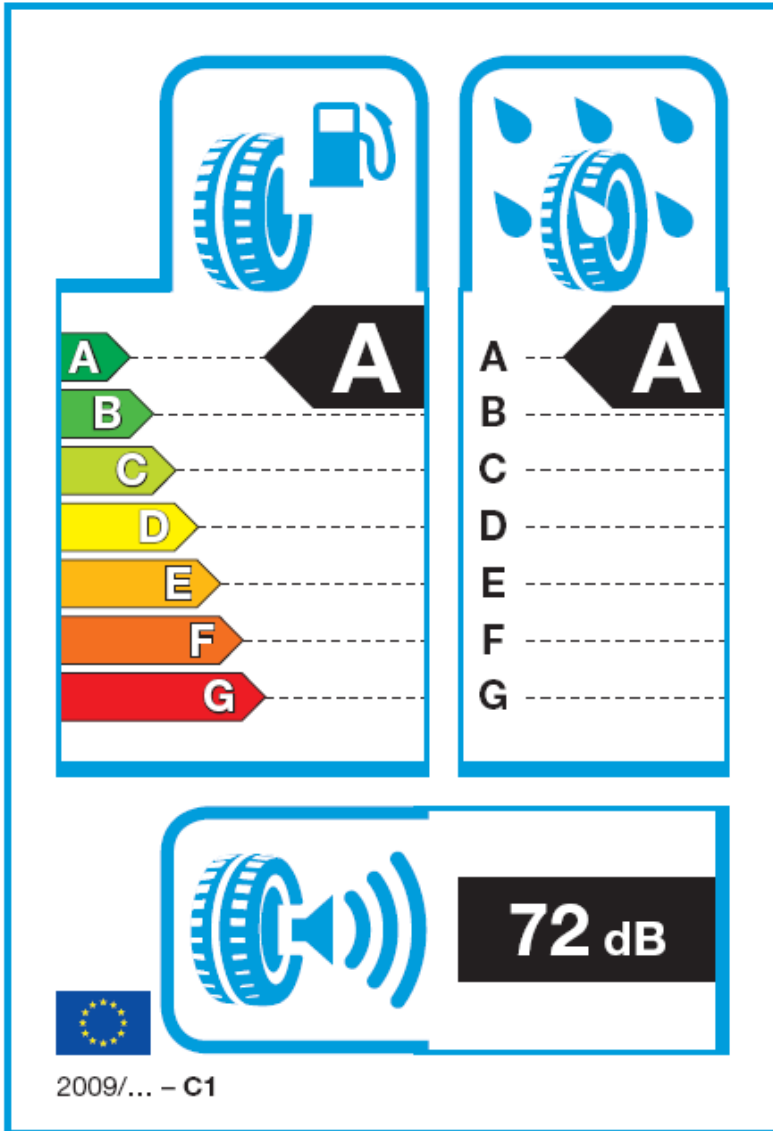
## Allegato II: Formato dell'etichetta

L'autoadesivo di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e all'articolo 5, paragrafo 1, è composto da due parti: (1) un'etichetta stampata nel formato descritto qui 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").

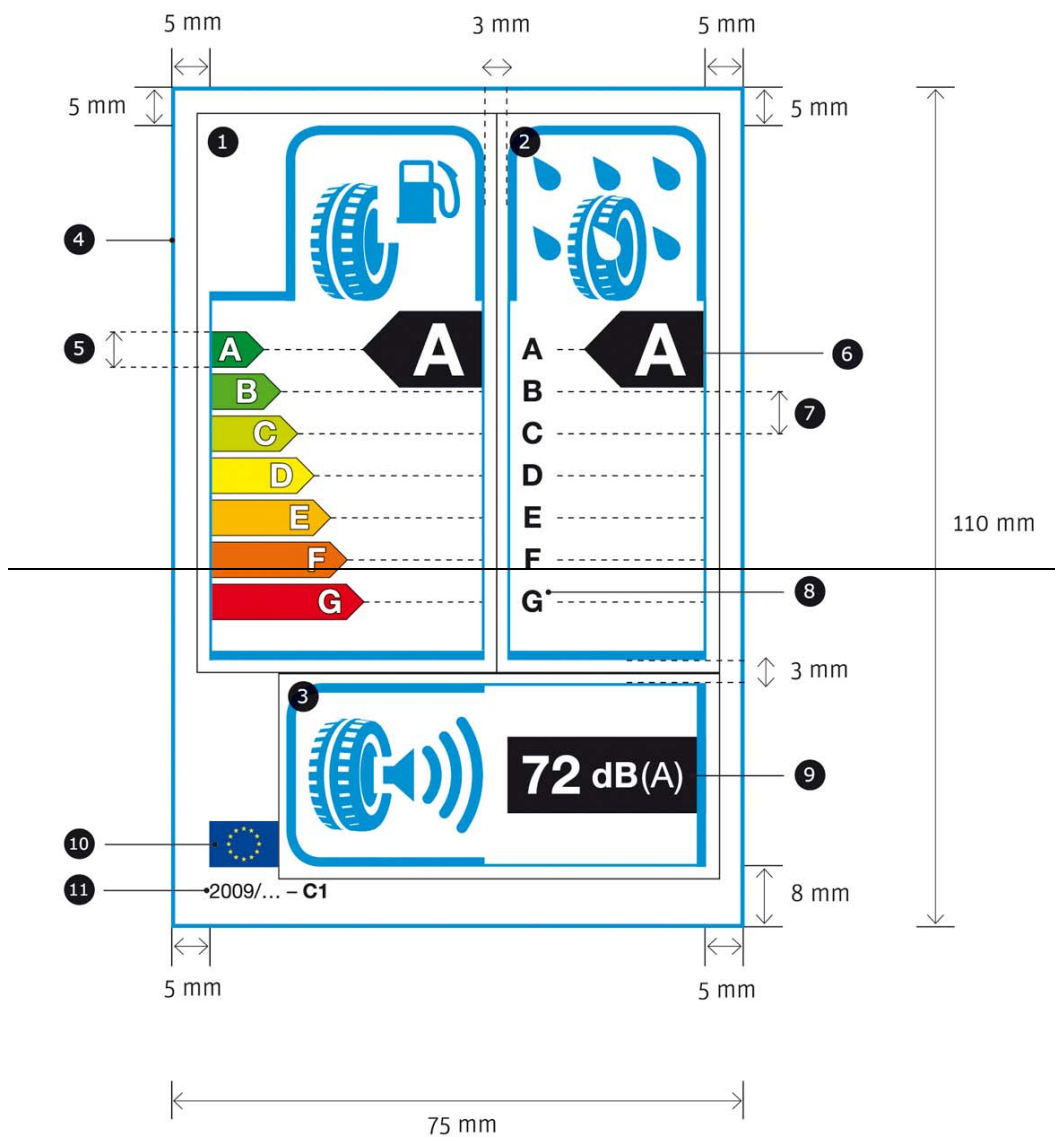
### 1. Struttura dell'etichetta

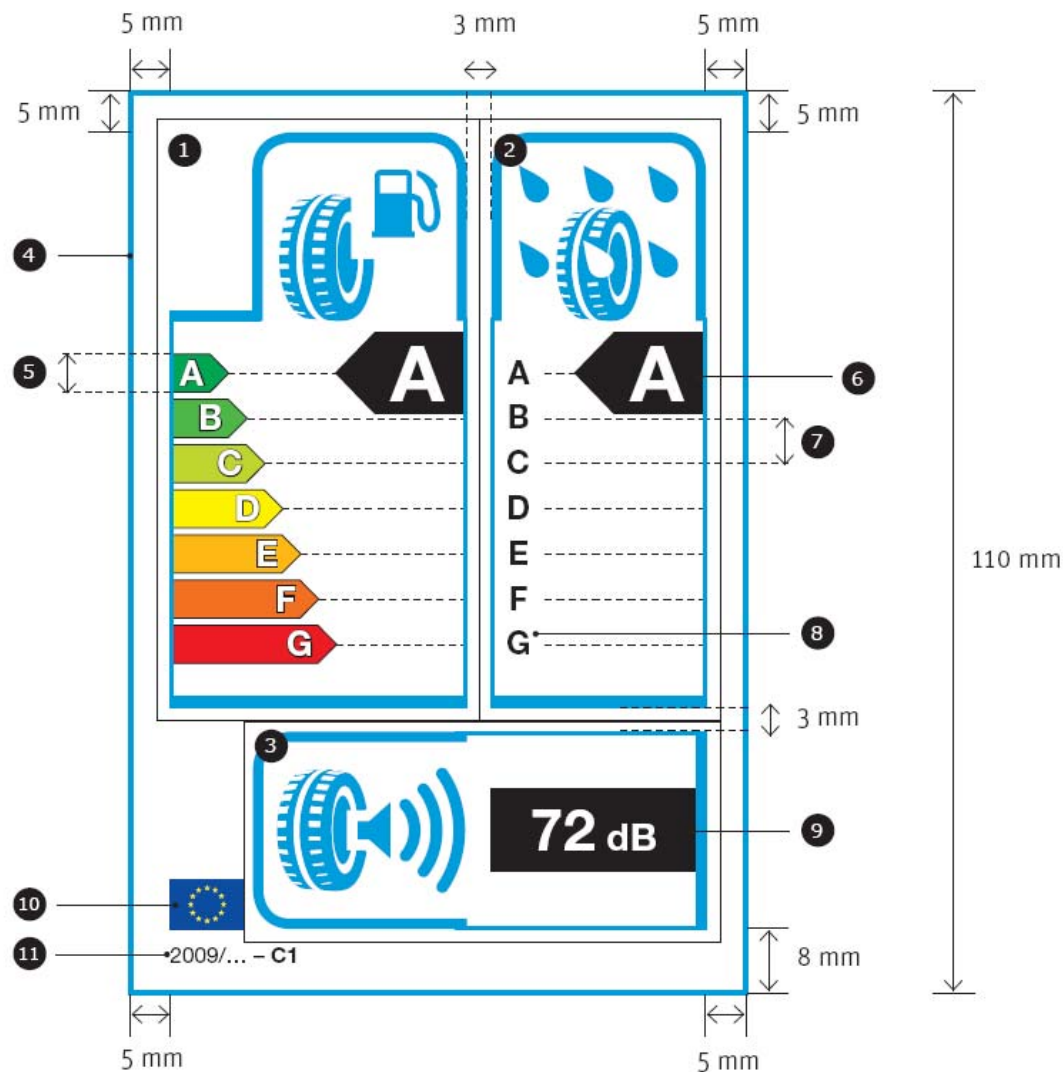
1.1 L'etichetta stampata sull'autoadesivo, di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e all'articolo 5, paragrafo 1, deve essere conforme all'immagine sottostante:





1.2 L'immagine seguente indica le specifiche dell'etichetta:





1.3 L'etichetta deve essere larga almeno 75 mm e alta 110 mm. Se l'etichetta è stampata in un formato superiore, il contenuto deve comunque rimanere proporzionato alle specifiche di cui sopra.

1.4 L'etichetta deve soddisfare le seguenti prescrizioni:

(a) per quanto concerne i colori, si utilizza la quadricromia CMYK – ciano, magenta, giallo e nero – e si indicano in base al seguente esempio: 00-70-X-00: 0% ciano, 70% magenta, 100% giallo, 0% nero;

(b) i numeri indicati di seguito si riferiscono alle didascalie di cui al punto 1.2.

❶ *Consumo di carburante*

Pittogrammi come raffigurati: larghezza: 19,5 mm, altezza: 18,5 mm –  
 Riquadro del 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: 36 mm - Colore: X-10-00-05;



② *Aderenza sul bagnato*

Pittogrammi come raffigurati: 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*

Pittogrammi come raffigurati: 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*

– *Freccia:* 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 del regolamento 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); **per i pneumatici C2 e C3 è indicato anche il coefficiente di resistenza al rotolamento;**
  - (ii) classe relativa all'aderenza sul bagnato (lettere da A a G);
  - (iii) valore misurato del rumore esterno di rotolamento (dB).
  
2. Le informazioni **di cui al punto 1** devono rispettare le prescrizioni seguenti:
  - (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: dapprima si procede alla prova di un solo pneumatico.

- (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.