

# PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

---

*Documento di seduta*

**A6-0218/2009**

2.4.2009

**\*\*\*I**

## **RELAZIONE**

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio  
sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri  
parametri fondamentali  
(COM(2008)0779 – C6-0411/2008 – 2008/0221(COD))

Commissione per l'industria, la ricerca e l'energia

Relatore: Ivo Belet

### ***Significato dei simboli utilizzati***

- \* Procedura di consultazione  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*I Procedura di cooperazione (prima lettura)  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*II Procedura di cooperazione (seconda lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune  
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per  
respingere o emendare la posizione comune*
- \*\*\* Parere conforme  
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei  
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE  
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- \*\*\*I Procedura di codecisione (prima lettura)  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*\*II Procedura di codecisione (seconda lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune  
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per  
respingere o emendare la posizione comune*
- \*\*\*III Procedura di codecisione (terza lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune*

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

### ***Emendamenti a un testo legislativo***

Negli emendamenti del Parlamento il testo modificato è evidenziato in ***corsivo grassetto***. Per gli atti modificativi, nel caso in cui il Parlamento intenda emendare una disposizione esistente che la Commissione non propone di modificare, le parti immutate di tale disposizione sono evidenziate in ***grassetto semplice*** e le eventuali soppressioni sono segnalate con l'indicazione [...]. L'evidenziazione in *corsivo chiaro* è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	5
MOTIVAZIONE.....	33
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'AMBIENTE, LA SANITÀ PUBBLICA E LA SICUREZZA ALIMENTARE.....	36
PROCEDURA .....	51



## PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali (COM(2008)0779 – C6-0411/2008 – 2008/0221(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

*Il Parlamento europeo,*

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2008)0779),
  - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e l'articolo 95 del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0411/2008),
  - visto l'articolo 51 del suo regolamento,
  - visti la relazione della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia e il parere della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (A6-0218/2009),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
  2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
  3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

### Emendamento 1

#### Proposta di regolamento

##### Titolo

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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

*(L'emendamento si applica all'intero testo. La sua approvazione implica le corrispondenti modifiche in tutto il testo).*

## Motivazione

*Lo strumento scelto dovrebbe essere, logicamente, un regolamento. L'omologazione degli autoveicoli per quanto riguarda la sicurezza (COM(2008)0316) che verte sull'offerta introducendo prescrizioni minime, deve essere completata, secondo la motivazione della Commissione, da questa proposta incentrata sulla domanda. Ciò dovrebbe garantire un livello uniforme della qualità degli pneumatici. Il regolamento garantisce che le disposizioni relative agli obblighi di etichettatura siano applicate direttamente, dal momento che non si richiede il recepimento nella legislazione nazionale.*

### Emendamento 2

#### Proposta di regolamento Considerando 4

##### *Testo della Commissione*

(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.

##### *Emendamento*

(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, ***senza pregiudicare i livelli di sicurezza già conseguiti.***

## Motivazione

*Occorre chiarire che la sicurezza è la priorità principale.*

### Emendamento 3

#### Proposta di regolamento Considerando 6 bis (nuovo)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***(6 bis) Al fine di aumentare la comprensione e la sensibilizzazione riguardo alla resistenza al rotolamento, un calcolatore del risparmio di carburante, come quello già esistente per i pneumatici C3, costituirebbe uno strumento efficace per dimostrare i***

**risparmi potenziali di carburante, denaro  
e CO<sub>2</sub>.**

*Motivazione*

*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. Un calcolatore del risparmio di carburante permetterebbe ai consumatori di scegliere con cognizione di causa.*

**Emendamento 4**

**Proposta di regolamento  
Considerando 10 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(10 bis) I pneumatici da neve e i pneumatici invernali hanno parametri specifici non del tutto comparabili con quelli dei pneumatici normali. Al fine di garantire che gli utenti finali possano prendere decisioni giuste e consapevoli, i parametri di tali pneumatici dovrebbero essere indicati in modo tale da essere equiparati ai pneumatici normali.***

*Motivazione*

*Nella proposta non vi è alcuna disposizione specifica per i pneumatici da neve (o pneumatici invernali). Si tratta di un'omissione, poiché i loro parametri (come l'aderenza sul bagnato) non sono comparabili a quelli di pneumatici normali. L'etichettatura di questo tipo di pneumatici dovrebbe quindi essere adeguata in modo da rifletterne le specifiche. Ciò rientra nella procedura di comitatologia, poiché le scale di classificazione e i metodi di prova non sono ancora stati stabiliti.*

**Emendamento 5**

**Proposta di regolamento  
Considerando 11 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(11 bis) I fabbricanti, i fornitori e i distributori di pneumatici dovrebbero essere incoraggiati a conformarsi alle disposizioni del presente regolamento***

*prima del 2012, per accelerare il riconoscimento del sistema di etichettatura e il conseguimento dei relativi benefici.*

*Motivazione*

*L'introduzione il più rapida possibile del sistema di etichettatura, in un primo tempo su base volontaria, favorirà il riconoscimento di tale sistema da parte dei consumatori e permetterà di conseguire in tempi più brevi una riduzione del consumo di carburante, delle emissioni di CO<sub>2</sub> e dell'inquinamento acustico causato dal traffico stradale.*

**Emendamento 6**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 17 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(17 bis) È opportuno che agli acquirenti potenziali siano fornite informazioni supplementari standardizzate che illustrino ogni parte dell'etichetta, ossia consumo di carburante, aderenza sul bagnato e rumorosità, e la relativa rilevanza, includendo anche un calcolatore del risparmio di carburante che indichi il risparmio medio di carburante e la riduzione media di CO<sub>2</sub> e dei costi. Tali informazioni dovrebbero essere fornite sul sito web dell'Unione europea relativo all'etichettatura dei pneumatici nonché mediante opuscoli e cartelloni informativi in tutti i punti vendita. L'indirizzo del sito web dovrebbe essere chiaramente indicato sull'etichetta nonché in tutta la documentazione tecnica promozionale.*

*Motivazione*

*Una fonte di informazione centrale, indipendente ed autorevole è essenziale ai fini della trasparenza e dell'accettazione da parte dell'opinione pubblica del sistema di etichettatura. Il sito fornirà spiegazioni semplici e brevi di ciascun pittogramma. Il sito dovrebbe spiegare la logica alla base del sistema e i benefici per i conducenti e gli autotrasportatori, come pure il contributo globale alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del rumore stradale. La Commissione europea deve elaborare e mantenere tale sito, nella sua veste di autorità per il*



sistema di etichettatura, al fine di garantire che le stesse informazioni siano fornite a tutti i consumatori nell'UE.

## Emendamento 7

### Proposta di regolamento Considerando 19

#### *Testo della Commissione*

(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.

#### *Emendamento*

(19) **Al fine di rispondere alla sfida di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> del trasporto stradale, è opportuno che** gli Stati membri istituiscano incentivi a favore dei pneumatici che riducono il consumo di carburante. **Tali incentivi sono conformi agli** articoli 87 e 88 del trattato. **Al fine di evitare la frammentazione del mercato interno è necessario determinare categorie di risparmio minimo di carburante.**

#### *Motivazione*

*Uno strumento importante ai fini della riduzione di CO<sub>2</sub> da parte degli Stati membri è l'istituzione di incentivi (fiscali) a favore di pneumatici più sostenibili. Tali incentivi dovrebbero essere conformi con le norme in materia di aiuti di Stato e dovrebbero essere intesi a promuovere i pneumatici maggiormente efficienti dal punto di vista del consumo di carburante.*

## Emendamento 8

### Proposta di regolamento Considerando 20

#### *Testo della Commissione*

(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.

#### *Emendamento*

(20) Affinché gli obiettivi prestabiliti siano raggiunti **e per garantire condizioni eque all'interno della Comunità, è** fondamentale che i fabbricanti, i fornitori e i distributori rispettino le disposizioni relative all'etichettatura. Spetta pertanto agli Stati membri **stabilire misure efficaci, anche** sorvegliando il mercato, compiendo

**regolari controlli ex post e comminando sanzioni efficaci, tali da garantire l'attuazione delle disposizioni del presente regolamento.**

*Motivazione*

*Per garantire condizioni eque per tutti i produttori di pneumatici, sia all'interno della Comunità sia nei confronti dei concorrenti internazionali, è essenziale che le disposizioni del presente regolamento siano attuate con forza in ciascuno Stato membro.*

**Emendamento 9**

**Proposta di regolamento  
Considerando 20 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(20 bis) Gli Stati membri devono sforzarsi, in sede di attuazione delle disposizioni pertinenti del presente regolamento, di astenersi dall'adottare misure che impongano obblighi ingiustificati, burocratici e eccessivamente complessi alle piccole e medie imprese (PMI) e, qualora possibile, di tenere presenti le speciali necessità e i vincoli finanziari e amministrativi delle PMI.***

*Motivazione*

*Le PMI non dispongono delle stesse risorse finanziarie e amministrative delle imprese di maggiori dimensioni. Esse sono inoltre particolarmente sensibili ai sistemi rigidi e burocratizzati. È quindi necessario sottolineare quanto sia importante che gli Stati membri tengano conto della vulnerabilità delle PMI nell'applicazione delle disposizioni del regolamento in esame.*

**Emendamento 10**

**Proposta di regolamento  
Considerando 20 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(20 ter) Ai fini di una corretta valutazione dell'attuazione del presente regolamento,***

*si dovrebbe eseguire un riesame inteso ad accertare se siano necessarie modifiche. Tale riesame dovrebbe incentrarsi in particolare sulla comprensione dell'etichetta da parte dei consumatori, incluso il parametro relativo alla rumorosità e sull'adeguamento agli sviluppi tecnologici.*

## **Emendamento 11**

### **Proposta di regolamento Articolo 1**

#### *Testo della Commissione*

*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.

#### *Emendamento*

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

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

#### *Motivazione*

*Per sottolineare l'approccio integrato del presente regolamento.*

## **Emendamento 12**

### **Proposta di regolamento Articolo 3 – punto 2 bis (nuovo)**

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**(2 bis) "pneumatico invernale" indica un pneumatico la cui scolpitura, composizione o struttura del battistrada sono destinate principalmente a ottenere su suolo innevato prestazioni migliori di**

*quelle di un pneumatico normale  
riguardo alla sua capacità di avviare o  
mantenere il moto del veicolo;*

*Motivazione*

*Le definizioni contenute nella proposta in esame dovrebbero essere allineate al testo che è stato adottato recentemente per la proposta di regolamento concernente l'omologazione relativa alla sicurezza generale degli autoveicoli.*

**Emendamento 13**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 3 – punto 3**

*Testo della Commissione*

(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;

*Emendamento*

(3) "punto di vendita", un luogo in cui i pneumatici sono esposti o offerti in vendita, comprese le sale d'esposizione di autovetture per quanto concerne i pneumatici esposti non montati sui veicoli;

*Motivazione*

*I pneumatici possono essere immagazzinati in centri logistici o in magazzini non accessibili ai consumatori, i quali non dovrebbero pertanto essere considerati come "punti vendita".*

**Emendamento 14**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 3 – punto 4**

*Testo della Commissione*

(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;

*Emendamento*

(4) "documentazione tecnica promozionale", manuali tecnici, opuscoli, **volantini e cataloghi a stampa, elettronici o pubblicati su Internet, diversi dalla pubblicità nei media, utilizzati** nella commercializzazione di pneumatici o veicoli e **destinati** agli utenti finali o ai distributori, che **descrivono** i parametri specifici di un pneumatico;

*Motivazione*

*L'emendamento chiarisce la natura della documentazione tecnica in forma stampata o elettronica (per esempio, Internet) diversa dalla pubblicità nei mezzi di comunicazione, (per esempio la stampa, Internet, la televisione, ecc.).*

**Emendamento 15**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 3 – punto 5 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(5 bis) "calcolatore del risparmio di carburante", uno strumento fornito sui siti web dedicati all'etichettatura dei pneumatici per presentare il risparmio medio potenziale di carburante, di CO<sub>2</sub> e in termini di costi per i pneumatici di classe C1, C2 e C3;***

*Motivazione*

*Emendamento inteso a dimostrare i vantaggi diretti per i consumatori in termini di consumo di carburante e di costi come pure i vantaggi per l'ambiente.*

**Emendamento 16**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 3 – punto 5 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(5 ter) "sito web dell'Unione europea relativo all'etichettatura dei pneumatici", una fonte centrale on line di informazioni esplicative e supplementari, gestita dalla Commissione, relativamente a ciascuna delle voci dell'etichetta del pneumatico e comprendente un calcolatore del risparmio di carburante;***

*Motivazione*

*Una fonte di informazione centrale, indipendente e autorevole è essenziale ai fini della trasparenza e dell'accettazione da parte dell'opinione pubblica del sistema di etichettatura. Il*

sito fornirà spiegazioni semplici e brevi di ciascun pittogramma. Il sito dovrebbe spiegare la logica alla base del sistema e i benefici per i conducenti e gli autotrasportatori, come pure il contributo globale alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del rumore stradale. La Commissione europea deve elaborare e mantenere tale sito, nella sua veste di autorità per il sistema di etichettatura, al fine di garantire che le stesse informazioni siano fornite ai consumatori in tutta l'UE.

## **Emendamento 17**

### **Proposta di regolamento Articolo 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

#### **Articolo 3 bis**

##### **Competenze della Commissione**

**1. La Commissione istituisce e gestisce, entro il settembre 2010, il sito web dell'Unione europea relativo all'etichettatura dei pneumatici, quale fonte centrale di informazioni esplicative su ogni voce dell'etichetta.**

**Ai distributori di pneumatici e veicoli sono consegnati opuscoli e cartelloni esplicativi che riportano le stesse informazioni essenziali figuranti nel sito web.**

**Gli opuscoli e i cartelloni esplicativi saranno forniti nelle lingue appropriate nel punto vendita.**

**Il sito web, gli opuscoli e i cartelloni comprendono:**

**(i) una spiegazione dei pittogrammi stampati sull'etichetta;**

**(ii) un calcolatore del risparmio di carburante che illustra il potenziale risparmio di carburante e di denaro e la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> ottenibili montando pneumatici a bassa resistenza al rotolamento per i modelli delle classi C1, C2 e C3;**

**(iii) 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 che:*

- 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.*

*2. Per comunicare ai consumatori le conseguenze della scelta dei pneumatici per i futuri risparmi di carburante, la Commissione stabilisce per ogni classe di pneumatici (C1, C2, C3) una formula che consente di calcolare il consumo extra di carburante o il risparmio di carburante durante l'arco di vita di una serie completa di pneumatici, rispetto a un pneumatico di classe C della stessa categoria. Le formule utilizzano i seguenti fattori:*

- stima dell'arco di vita medio UE, in km, della classe di pneumatici;*
- stima della media UE di consumo di carburante effettivo per km guidati da un veicolo munito di pneumatici della classe interessata;*
- stima della percentuale di risparmio di carburante ottenuta per kg/t di resistenza al rotolamento ridotta per un veicolo munito di pneumatici della classe interessata.*

*Formule e risultati in termini di consumo di carburante, costi monetari ed emissioni di CO<sub>2</sub> sono messi a disposizione del pubblico tramite il sito web dell'UE relativo all'etichettatura dei pneumatici e possono essere riprodotti sui siti web di fabbricanti, distributori e rivenditori.*

*3. La Commissione definisce orientamenti per fabbricanti, fornitori e distributori sulle modalità di presentazione delle*

**informazioni pertinenti dell'etichetta nella documentazione tecnica e promozionale, comprese, ove necessario, raccomandazioni per grafici.**

#### Motivazione

*Tale nuovo articolo insiste sulle responsabilità della Commissione relativamente al sito web, al calcolo e alla comunicazione su un calcolatore del risparmio di carburante, e ad orientamenti sulle informazioni fornite dall'etichetta.*

*È necessario definire, a livello comunitario, le formule comuni stando alle quali i futuri risparmi di carburante, o le spese ulteriori per il carburante, devono essere calcolati e presentati.*

*Le informazioni presentate tramite vari materiali tecnici promozionali devono avere un'identità visiva prontamente riconoscibile, definita a livello europeo, ed essere presentati ai potenziali acquirenti mettendoli in evidenza.*

### Emendamento 18

#### Proposta di regolamento

#### Articolo 4 – paragrafi 1 e 2

##### *Testo della Commissione*

(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;

##### *Emendamento*

(1) i fornitori garantiscono che i pneumatici di classe C1 e C2 consegnati ai distributori *e* agli utenti finali **siano dotati di un'etichetta, da apporre in vari modi o mediante un autoadesivo incollato sul battistrada, sulla quale siano indicati il consumo di carburante e la classe di appartenenza rispetto all'aderenza sul bagnato nonché il valore misurato del rumore esterno di rotolamento, di cui, rispettivamente, all'allegato I, parti A, B e C;**

(2) il formato dell'autoadesivo *e dell'etichetta* di cui al paragrafo 1 è quello prescritto nell'allegato II;



## Emendamento 19

### Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

(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;

#### *Emendamento*

(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. ***Per i pneumatici C2 e C3 va indicato anche il coefficiente di resistenza al rotolamento misurato;***

## Emendamento 20

### Proposta di regolamento Articolo 4 – punto 4 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***(4 bis) i fornitori indicano i valori relativi al coefficiente di resistenza al rotolamento (espresso in kg/t), all'indice di aderenza sul bagnato (espresso come indice di prestazione G, comparato al pneumatico standard di riferimento) e alle emissioni di rumore (esprese in dB) misurati durante i test di omologazione per tipo, in una banca dati accessibile al pubblico.***

#### *Motivazione*

*Ai fini della credibilità e del successo dello schema di etichettatura è essenziale che esso sia adeguatamente applicato dalle autorità nazionali competenti. Per facilitare una procedura di verifica efficace ed armonizzata e un'applicazione adeguata dello schema di etichettatura, è importante che i valori misurati relativi al coefficiente di resistenza al rotolamento, all'indice di aderenza sul bagnato e alle emissioni di rumore siano accessibili al pubblico. Tali informazioni devono essere accessibili al pubblico in generale, ma in particolare devono essere a disposizione delle autorità nazionali per motivi di controllo e applicazione. Le informazioni devono essere rese disponibili tramite i siti web dei fabbricanti.*

## Emendamento 21

### Proposta di regolamento

#### Articolo 4 – paragrafo 4 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(4 ter) i fornitori indicano i valori relativi ai coefficienti di resistenza al rotolamento (espressi in kg/t), all'indice di aderenza sul bagnato (espresso come indice di rendimento G, comparato al pneumatico standard di riferimento) e alle emissioni di rumore (esprese in dB), misurati durante i test di omologazione del pneumatico, all'interno o sopra ciascun fianco per tutti i modelli.***

*Motivazione*

*La dichiarazione dei valori misurati durante i test di omologazione del pneumatico sul fianco dello stesso contribuirà a un'applicazione adeguata del sistema di etichettatura dei pneumatici. Le indicazioni sul fianco sono utili alle autorità, ai distributori e ai rivenditori per controllare la corretta collocazione di etichette e di documentazione, per verificare la valutazione dichiarata e, al momento di rieffettuare i test, i valori misurati dichiarati.*

*Il costo per pneumatico dell'indicazione sui fianchi è insignificante (ulteriori 13 euro per indicazione, stando alla valutazione d'impatto, ripartiti sulla produzione che utilizza l'indicazione).*

## Emendamento 22

### Proposta di regolamento

#### Articolo 5 – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(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;***

***(1) i distributori garantiscono che l'autoadesivo o l'etichetta, consegnati dai fornitori in conformità all'articolo 4, paragrafo 1, o una versione più dettagliata dell'etichetta, quale indicata all'allegato II, paragrafo 2 bis, siano disponibili e chiaramente visibili, rispettivamente, sul pneumatico o nelle sue immediate vicinanze nel punto vendita;***

## Emendamento 23

### Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

(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;

#### *Emendamento*

(2) qualora i pneumatici offerti in vendita non siano visibili agli utenti finali, i distributori **forniscono loro una documentazione** 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;

#### *Motivazione*

*A fini di chiarezza. Le informazioni fornite a voce non sono sufficienti e non possono essere imposte.*

## Emendamento 24

### Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

(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.**

#### *Emendamento*

(3) per quanto concerne i pneumatici di classe C1, **C2** e **C3**, i distributori **forniscono la versione dettagliata dell'etichetta quale indicata all'allegato II, paragrafo 2 bis o 2 ter, in cui sono indicati** la categoria d'appartenenza rispetto al consumo di carburante, **la classe di appartenenza rispetto all'aderenza sul bagnato** e il valore misurato del rumore esterno di rotolamento, **come indicato all'allegato I, rispettivamente alle parti A, B e C, su o con le** fatture **rilasciate** agli utenti finali all'atto dell'acquisto dei pneumatici.

## Emendamento 25

### Proposta di regolamento Articolo 6

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

Responsabilità dei fornitori e dei distributori di **veicoli**

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

(1) i fornitori e i distributori di **veicoli forniscono** 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. **Tali informazioni sono incluse almeno nella documentazione tecnica promozionale elettronica e sono fornite agli utenti finali prima della vendita del veicolo;**

(2) qualora diversi tipi di pneumatici possano essere montati su un veicolo nuovo, ma agli utenti finali non sia data la possibilità di scelta, **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) qualora agli utenti finali sia data la possibilità di scegliere tra diversi tipi di pneumatici da montare su un veicolo nuovo, **l'informazione di cui al paragrafo 1 indica** le categorie d'appartenenza rispetto al consumo di carburante e all'aderenza sul bagnato, nonché il valore misurato del rumore esterno di rotolamento

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.***

di **tutti** questi tipi di pneumatici.

## Emendamento 26

### Proposta di regolamento Articolo 7

#### *Testo della Commissione*

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.

#### *Emendamento*

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. ***I test armonizzati devono poter fornire agli utenti finali una classificazione affidabile e pienamente rappresentativa delle caratteristiche testate.***

#### *Motivazione*

*Per motivi di sicurezza stradale e di protezione del consumatore i metodi dei test armonizzati devono essere applicati alle stesse condizioni di quelle reali di utilizzo. Test inesatti o mal simulati possono essere fonti di confusione supplementare per l'utente finale.*

## Emendamento 27

### Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 1 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Dette verifiche non pregiudicano nessuna omologazione UE per i veicoli o i pneumatici ottenuta conformemente alla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007 che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli<sup>1</sup> o del regolamento (CE) n. .../... [riguardante i requisiti di omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore]. Per la valutazione e il rispetto della conformità, gli Stati membri fanno anche riferimento, ove applicabile, alla documentazione relativa all'omologazione per tipo dei pneumatici e alla pertinente documentazione di sostegno messa a disposizione dal fornitore.***

---

*GU L 263 del 09.10.2007, pag. 1.*

*Motivazione*

*Per dare certezza giuridica ai produttori di vetture e di pneumatici, deve essere chiarito che i controlli non devono consentire agli Stati membri di bloccare vetture e pneumatici omologati dalla libera circolazione nell'UE. È importante anche ridurre al minimo i test sui pneumatici e armonizzarli, in modo da diminuire gli oneri amministrativi per i produttori e il costo dei test, applicando i metodi di prova definiti nella normativa sull'omologazione per tipo dei pneumatici.*

## Emendamento 28

### Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 1 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Gli Stati membri garantiscono che le autorità competenti istituiscono un***

***sistema di ispezioni ordinarie e straordinarie presso i punti vendita per garantire il rispetto delle disposizioni del presente regolamento.***

*Motivazione*

*Per garantire l'effettiva e armonizzata attuazione del regime di etichettatura in tutta l'UE. In relazione ad altri regimi di etichettatura relativi all'energia, le organizzazioni dei consumatori hanno riscontrato continui errori nelle etichettature dei prodotti e omissioni riguardo alla fornitura dell'informazione necessaria. Gli Stati membri devono istituire controlli in loco per verificare la correttezza dell'etichettatura e l'adeguata presentazione delle informazioni nel materiale illustrativo per la vendita, incluse le liste, i cataloghi, i depliant e i siti web.*

**Emendamento 29**

**Proposta di regolamento  
Articolo 9 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

2. Salvo qualora sia comprovato il contrario, gli Stati membri considerano le etichette e le informazioni sui prodotti conformi ***al*** presente ***regolamento***. Possono chiedere ai fornitori di presentare la documentazione tecnica, ***a norma dell'articolo 4, paragrafo 4***, al fine di valutare la precisione dei valori dichiarati.

*Motivazione*

*È importante garantire che le informazioni fornite sull'etichetta siano esatte e basate sui metodi di prova armonizzati definiti nei regolamenti UNECE. Gli Stati membri dovrebbero verificare, sulla base della documentazione tecnica presentata dai fornitori di pneumatici, che le informazioni sull'etichetta siano effettivamente esatte.*

**Emendamento 30**

**Proposta di regolamento  
Articolo 10**

*Testo della Commissione*

Gli Stati membri non offrono incentivi a

*Emendamento*

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**.

favore di pneumatici inferiori alla categoria **C in relazione sia al** consumo di carburante **sia all'aderenza sul bagnato** ai sensi dell'allegato I, **rispettivamente parti A e B**.

#### *Motivazione*

*In base alle considerazioni espresse nel considerando (4) della proposta della Commissione (in particolare: "la resistenza al rotolamento può avere ripercussioni negative su altri parametri, ad esempio l'aderenza sul bagnato. Occorre incoraggiare i fabbricanti di pneumatici a ottimizzare tutti i parametri"), il quadro di riferimento per potenziali incentivi dovrebbe prendere in considerazione anche le prestazioni di aderenza sul bagnato. Non sembra nell'interesse dei consumatori che uno Stato membro fornisca ad esempio incentivi per il consumo di carburante di pneumatici della categoria A e per l'aderenza sul bagnato di pneumatici della categoria E.*

### **Emendamento 31**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 11 – punto 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(1 bis) introduzione di prescrizioni relative ai pneumatici da neve o pneumatici invernali;***

#### *Motivazione*

*Nella proposta non vi è alcuna disposizione specifica per i pneumatici da neve (o pneumatici invernali). Si tratta di un'omissione, poiché i loro parametri (come l'aderenza sul bagnato) non sono comparabili a quelli di pneumatici normali. L'etichettatura di questo tipo di pneumatici dovrebbe quindi essere adeguata in modo da rifletterne le specifiche. Ciò rientra nella procedura di comitatologia, poiché le scale di classificazione e i metodi di prova non sono ancora stati stabiliti.*

### **Emendamento 32**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 11 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(2) introduzione di prescrizioni concernenti altri parametri fondamentali***

***soppresso***



*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;*

#### *Motivazione*

*L'introduzione di nuovi parametri dovrebbe avvenire mediante la procedura di codecisione e non mediante la comitatologia.*

### **Emendamento 33**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 12**

##### *Testo della Commissione*

##### *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.*

##### *Emendamento*

##### *Applicazione e sanzioni*

- 1. Gli Stati membri, mediante un costante scambio di informazioni, garantiscono una stretta cooperazione in materia di vigilanza del mercato, ai fini di una coerente attuazione del presente regolamento. Gli Stati membri adottano le misure appropriate per effettuare regolari controlli ex-post al fine di garantire che i pneumatici non debitamente etichettati siano messi in conformità o ritirati dal mercato.*
- 2. Gli Stati membri introducono le misure che stabiliscono le sanzioni in caso di violazioni delle disposizioni del presente regolamento, incluse le sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni adottate a norma del presente regolamento e le disposizioni che ne garantiscono l'applicazione.*
- 3. Tali misure sono efficaci, proporzionate e dissuasive.*
- 4. Gli Stati membri comunicano senza indugio alla Commissione tali misure e*

**qualsiasi successiva modifica.**

*Motivazione*

*Per garantire condizioni eque per tutti i produttori di pneumatici, sia all'interno della Comunità sia nei confronti dei concorrenti internazionali, è essenziale che le disposizioni del presente regolamento siano attuate con forza in ciascuno Stato membro.*

**Emendamento 34**

**Proposta di regolamento  
Articolo 14**

*Testo della Commissione*

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.**

*Emendamento*

**1. Entro *tre* anni dalla data di applicazione del presente regolamento, la Commissione ne riesamina l'applicazione, valutando tra l'altro:**

**(a) l'efficacia dell'etichetta in termini di informazione 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.**

**2. La Commissione, sulla base di tale riesame e dopo una valutazione di impatto e un sondaggio presso i consumatori, presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio, corredata, se del caso, da una proposta di modifica del presente regolamento.**

## Emendamento 35

### Proposta di regolamento Articolo 15

*Testo della Commissione*

#### **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.**

*Emendamento*

#### **Disposizioni finali**

**1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.**

**Esso si applica dal [24 mesi dopo la data di entrata in vigore].**

**Tuttavia gli articoli 4 e 5 non si applicano ai pneumatici prodotti prima della data di entrata in vigore del presente regolamento.**

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

## Emendamento 36

### Proposta di regolamento Allegato I – parte A – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

**Se un tipo di pneumatico è omologato per più di una classe di pneumatici (ad**

*Emendamento*

**soppresso**

*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)*

*Motivazione*

*Non è possibile avere un tipo di pneumatico omologato per più di una categoria di pneumatici (C1 o C2 o C3); i C1 sono i tipi di pneumatici di cui al regolamento UNECE 30 e non possono sovrapporsi ai tipi di cui al regolamento UNECE 54, che riguarda pneumatici C2 e C3.*

**Emendamento 37**

**Proposta di regolamento  
Allegato I – parte C bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Per i pneumatici a bassa rumorosità in base alla classificazione di seguito indicata, l'indicazione del valore misurato del rumore esterno di rotolamento misurato in dB è completata dall'"indicazione di bassa rumorosità":*

<i>Categorie di rumore esterno di rotolamento (dB(A))</i>			
	<i>C1</i>	<i>C2</i>	<i>C3</i>
<i>Indicazione e di bassa rumorosità*</i>	<i>≤68</i>	<i>≤69</i>	<i>≤70</i>

*\*Indicazione di bassa rumorosità:*



## **Emendamento 38**

### **Proposta di regolamento Allegato II – punto 1.1 – illustrazione**

*Testo della Commissione*

72 dB(A)

*Emendamento*

72 dB

*Motivazione*

*A fini di chiarezza. La (A) dovrebbe essere soppressa per evitare confusione con la classe A.*

## **Emendamento 39**

### **Proposta di regolamento Allegato II – paragrafo 1.1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Al modello di etichetta proposto è aggiunto l'elemento seguente:  
indirizzo del sito web dell'Unione europea relativo all'etichettatura dei pneumatici, apposto alla base dell'etichetta in un formato di grandi dimensioni.***

## **Emendamento 40**

### **Proposta di regolamento Allegato II – punto 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***2 bis. Formato dell'etichetta esplicativa estesa  
La versione esplicativa dell'etichetta di cui all'articolo 5, deve essere conforme all'illustrazione in appresso, e il testo tradotto nella lingua del punto di vendita. Tale versione dell'etichetta deve essere fornita sulla o con la fattura al cliente, a meno che ciò non comporti un onere***

*eccessivo per il distributore, nel qual caso devono essere fornite informazioni conformemente all'allegato II, punto 2 ter.*

**Savings, safety and comfort**

The infographic is divided into three main sections, each with a corresponding icon: a fuel pump for Fuel economy, a tyre on a wet road for Wet grip, and a speaker for Exterior Noise. Each section features a vertical scale from A to G. In the Fuel economy section, the 'B' class is highlighted with a black arrow pointing to it. In the Wet grip section, the 'B' class is also highlighted with a black arrow. In the Exterior Noise section, a black arrow points to the '72 dB(A)' value, which is positioned between the green and yellow dots on the scale.

**Fuel economy**

Improved fuel economy saves fuel and reduces CO<sub>2</sub> emissions. See how much money you could be saving – use our savings calculator at [www.energycar.org](http://www.energycar.org)

**Wet grip**

Tyre wet grip affects the braking distance on wet roads.

**Exterior Noise**

72 dB(A)

Low Noise tyres give you a quieter ride and reduce noise pollution.

**Equipping your car with A class tyres could save you a further €75 over their lifetime. To find out more visit [www.energycar.org](http://www.energycar.org)**

**Check your tyres regularly**

### Motivazione

*Anche se in molti casi i consumatori hanno la possibilità di vedere l'autoadesivo prima della vendita del pneumatico, sono necessarie ulteriori fonti di informazione complementari per raggiungere diversi segmenti di mercato e canali di vendita. Tuttavia l'autoadesivo rende necessaria un'ulteriore spiegazione sotto forma di legenda per ogni pittogramma. Ciò dovrebbe tradursi in altre informazioni fornite all'acquirente - al più tardi su o con la ricevuta. Fornire informazioni più dettagliate insieme alla fattura aumenta la probabilità che il consumatore si informi in futuro in base al sistema di etichettatura.*

## Emendamento 41

### Proposta di regolamento Allegato II – punto 2 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

#### **2 ter. Formato delle informazioni sulla ricevuta**

***Nel caso in cui i costi per la stampa dell'etichetta esplicativa di cui all'allegato II, paragrafo 2 bis, rappresentino un onere eccessivo per il distributore, l'informazione dell'etichetta è fornita conformemente a quanto illustrato in appresso:***



## Emendamento 42

### Proposta di regolamento Allegato III – punto 3

#### *Testo della Commissione*

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.

#### *Emendamento*

3. I fornitori devono inoltre mettere a disposizione sul loro sito web:

***(-i) un link al sito web dell'Unione europea relativo all'etichettatura dei pneumatici;***

(i) una spiegazione dei pittogrammi stampati sull'etichetta e il calcolatore del risparmio di carburante, fornito nel sito web dell'UE relativo all'etichettatura dei pneumatici;

(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 che:

- 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.

#### *Motivazione*

*Si rimanda alla motivazione relativa all'articolo 3, punto 5 bis (nuovo).*



## MOTIVAZIONE

### Un sistema di etichettatura integrato per i pneumatici

Considerando che quasi il 25% delle emissioni totali di CO<sub>2</sub> derivano dal trasporto su strada, ridurre l'intensità energetica dei veicoli e l'impronta di carbonio è una grande sfida per l'UE. I pneumatici rappresentano dal 20 al 30% del consumo totale di carburante nei veicoli e una maggiore sostenibilità dei pneumatici andrebbe pertanto considerata quale parte dell'approccio integrato per la riduzione dei consumi di carburante e delle emissioni nel trasporto su strada. L'elenco delle azioni mirate previste nel piano d'azione per l'efficienza energetica per ridurre i consumi del 20% entro il 2020 indica nell'etichettatura dei pneumatici una possibile strada da percorrere per conseguire l'obiettivo.

La proposta prevede di istituire un sistema di etichettatura che assicuri che vengano fornite informazioni standardizzate non solo sul consumo di carburante, ma anche sull'aderenza sul bagnato e sulla rumorosità esterna di rotolamento dei pneumatici. In questo modo i consumatori e gli utenti finali potranno fare una scelta consapevole nell'acquisto dei pneumatici. Secondo la proposta, dal 2012 tutti i tipi di pneumatici per autovetture, veicoli commerciali leggeri e pesanti (pneumatici di classe C1, C2 e C3) venduti dovranno essere accompagnati da pittogrammi di immediata e universale comprensione, che indichino le prestazioni del pneumatico in relazione ai tre parametri summenzionati.

La proposta deve essere vista in stretta relazione con la proposta di regolamento sui requisiti dell'omologazione per tipo riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli (COM(2008)0316). Mentre quest'ultimo riguarda l'aspetto dell'offerta attraverso dei requisiti minimi e garantisce che i pneumatici venduti in Europa siano di una qualità accettabile, l'attuale proposta prende in considerazione la domanda e mira a promuovere un miglioramento determinato dal mercato dell'efficienza energetica e della sicurezza.

Il relatore accoglie con favore la proposta. Istituire un sistema di etichettatura armonizzato rappresenta un passo importante per assicurare l'evoluzione del mercato verso pneumatici che riducono il consumo di carburante. Poiché le indagini di mercato indicano chiaramente l'interesse dei consumatori verso l'acquisto di pneumatici maggiormente ecosostenibili, la proposta di direttiva servirà quale opera di sensibilizzazione e per avviare un confronto tra venditori e acquirenti, onde consentire ai consumatori di fare una scelta consapevole. Permetterebbe ai consumatori di comprendere la significativa differenza (sia in termini ambientali che economici) che esiste tra i diversi tipi di pneumatico. Nel caso delle autovetture, la differenza di consumo di carburante tra il set di pneumatici di peggiore e migliore prestazione può arrivare fino al 10%. Le ripercussioni a livello di Unione europea potrebbero essere spettacolari: la valutazione d'impatto indica un risparmio potenziale compreso tra 0,56 e 1,51 Mtep all'anno. Ciò equivarrebbe a ritirare dalle strade dell'UE da 0,5 a 1,3 milioni di autovetture.

Il relatore approva altresì l'approccio integrato della proposta. Poiché il miglioramento delle prestazioni per quanto riguarda un parametro può influire negativamente su un altro (ad esempio, un pneumatico più efficiente dal punto di vista energetico presenta spesso minore aderenza ed è pertanto meno sicuro), è importante fornire all'utente finale informazioni in merito a tutti e tre i parametri. Gli effetti benefici dell'etichettatura non riguarderanno comunque soltanto i consumatori e le aziende. Potrebbe risultare molto utile anche per le

autorità pubbliche, nel loro impegno a dotare i veicoli di pneumatici più efficienti dal punto di vista energetico, più sicuri e silenziosi e nell'adottare incentivi (fiscali) a favore di pneumatici più ecosostenibili.

La proposta è il frutto di un'ampia consultazione delle parti interessate, che ha consentito di elaborare un quadro equilibrato. Le parti interessate, compresa l'industria, sostengono appieno la proposta. Il relatore desidera sottolineare che la presente proposta, se attuata correttamente, potrebbe dar vita ad una maggiore concorrenza nel mercato dei pneumatici e consentire ai produttori di trarre vantaggio dalla differenziazione dei prodotti, che condurrebbe ad una concorrenza basata sulla qualità e spingerebbe i fabbricanti di pneumatici a perfezionare i propri prodotti. È altresì probabile che diminuiscano gli ostacoli legati alla reputazione che rendono difficile l'accesso ai nuovi operatori. Informazioni obiettive, affidabili e confrontabili sui parametri dei pneumatici consentiranno alle imprese di vedere migliorare il rendimento dei loro investimenti in ricerca e sviluppo, tesi a offrire pneumatici di qualità migliore sul mercato. In tal senso, l'armonizzazione proposta risponde perfettamente agli interessi delle imprese.

Il relatore desidera inoltre sottolineare che il sistema proposto dovrebbe essere praticabile, quanto più efficiente possibile in termini di costi e creare condizioni eque.

#### **Etichetta o adesivo**

Secondo la proposta, tutti i pneumatici delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri (C1 e C2) devono essere muniti di autoadesivo recante le indicazioni dei tre parametri. Soltanto per i pneumatici dei veicoli commerciali pesanti (C3) non sussiste tale obbligo e le informazioni in merito devono essere fornite nella documentazione tecnica promozionale. La scelta è ricaduta sull'autoadesivo perché, analogamente a quanto avviene per le apparecchiature elettriche, si tratta del sistema più visibile per i consumatori e rappresenta il modo più semplice per le autorità pubbliche di assicurare che l'utente finale riceva tutte le informazioni. Nel valutare la proposta di utilizzare un autoadesivo va ricordato che gli autoadesivi vengono già usati per i pneumatici di qualità superiore (spesso con l'indicazione del marchio e del numero di serie). La proposta non comporta pertanto oneri aggiuntivi significativi per i fabbricanti. È stato calcolato che l'inclusione delle informazioni supplementari sull'autoadesivo comporterà un costo aggiuntivo inferiore a un centesimo di euro per pneumatico. In tal modo si garantirà inoltre che la responsabilità di fornire informazioni sulla qualità dei pneumatici spetti solo ed esclusivamente al fabbricante.

Vanno d'altro canto considerate le particolarità del mercato dei pneumatici: i pneumatici vengono venduti in luoghi diversi, dai grandi saloni in cui vengono esposti al pubblico, alle piccole officine in cui i clienti hanno accesso limitato o nessun accesso al prodotto che intendono acquistare. Esistono peraltro timori per quanto riguarda la facilità con cui gli autoadesivi si possono staccare dal pneumatico, volutamente o accidentalmente. Vanno pertanto fatte scelte pragmatiche nel trovare il modo migliore per conseguire gli obiettivi della proposta e trasmettere efficacemente le informazioni necessarie all'acquirente.

Particolare attenzione va dedicata ai fornitori e ai distributori di automobili. Se da un lato è importante che il consumatore venga informato in merito al tipo di pneumatici montati su un'autovettura nuova (soprattutto se questo consentirà ai consumatori di essere più esigenti in termini di consumo di carburante o di sicurezza dei pneumatici), vanno tuttavia considerati gli

oneri logistici e amministrativi che questo comporta. Considerando in particolare l'attuale situazione finanziaria e economica, è necessario cercare di trovare il giusto equilibrio e evitare di imporre oneri amministrativi superflui.

### **Condizioni eque**

Una delle principali preoccupazioni dell'industria è che la direttiva non distorca la concorrenza. Il relatore ritiene che sia importante garantire, nella scelta della forma giuridica, condizioni eque per tutti i fabbricanti, sia nell'Unione europea sia rispetto ai concorrenti internazionali. Sebbene dal punto di vista giuridico una direttiva abbia effetti diretti in tutti gli Stati membri, indipendentemente dal recepimento nazionale, è essenziale che il recepimento, l'attuazione e l'applicazione (controllo e sanzioni) della proposta avvengano in modo uniforme in tutti gli Stati membri.

### **Attuazione**

Il relatore ritiene che l'attuazione della direttiva debba concedere ai fabbricanti il tempo necessario per conformarsi alle nuove disposizioni, garantendo al contempo una transizione rapida. È altresì importante adottare un sistema flessibile ma prevedibile, per cui i parametri possano essere adeguati ai progressi tecnici (per evitare che in futuro tutti i pneumatici siano inseriti nella classe A), tenendo comunque conto della prevedibilità a lungo termine necessaria per i produttori.

### **Pneumatici da neve**

Il relatore ritiene che debba essere rivolta particolare attenzione all'applicazione della direttiva ai pneumatici da neve o invernali, che richiedono ulteriori informazioni sulla capacità di far fronte a condizioni particolari. È importante assicurare che l'etichettatura riguardi tutti gli aspetti di interesse per l'utente finale in ogni condizione climatica.

18.3.2009

## **PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'AMBIENTE, LA SANITÀ PUBBLICA E LA SICUREZZA ALIMENTARE**

destinato alla commissione per l'industria, la ricerca e l'energia

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali (COM(2008)0779 – C6-0411/2008 – 2008/0221(COD))

Relatrice: Rebecca Harms

### **BREVE MOTIVAZIONE**

Il sistema UE di etichettatura dei pneumatici sarà complementare ai parametri relativi al consumo di carburante, all'aderenza sul bagnato e al rumore, sanciti dal regolamento (CE) n. XXXX/XXXX del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per tipo riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli (COM(2008)0316). Mentre il regolamento introduce delle norme per la graduale eliminazione dal mercato dei modelli dalle peggiori prestazioni, la direttiva sull'etichettatura stimolerà l'innovazione e un più rapido sviluppo del mercato verso la produzione di pneumatici più efficienti, sicuri e silenziosi.

Il mercato europeo dei pneumatici è altamente competitivo, ma a causa della mancanza di informazioni chiare per i consumatori, la concorrenza è determinata dal prezzo e dal riconoscimento del marchio, anziché dalle caratteristiche di prestazione. Le decisioni d'acquisto prevalentemente basate sul prezzo di vendita, piuttosto che sulla qualità, non orientano il mercato verso la produzione di pneumatici più efficienti e sicuri. Con l'introduzione di un sistema di etichettatura, per la prima volta i consumatori avranno accesso a una fonte sistematica e uniforme di informazioni verificate in modo indipendente sulle prestazioni dei pneumatici. L'introduzione di tre parametri di prestazione (consumo di carburante, aderenza sul bagnato e rumore) è appropriata per garantire che ciascuno di essi sia ottimizzato e che quindi non se ne migliori uno a scapito degli altri.

La resistenza al rotolamento dei pneumatici è responsabile del 20-30% del consumo di carburante dei veicoli. Esiste un'ampia differenza, nell'ordine del 100%, tra i pneumatici di peggiore e migliore prestazione presenti attualmente sul mercato europeo. La valutazione d'impatto della Commissione dimostra che i pneumatici che riducono il consumo di carburante costituiscono un mezzo economicamente vantaggioso e poco oneroso per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> (COM(2008)746). Una riduzione della resistenza al rotolamento del 30%, dall'attuale media del mercato per i pneumatici delle automobili (circa 10kg/t) all'attuale livello di migliore prassi (circa 7kg/t), consentirebbe un risparmio di carburante dell'ordine del 5% per tutti i veicoli. Eventuali aumenti dei costi di produzione e dei prezzi al consumo

dei pneumatici dovrebbero essere compensati dai risparmi di carburante entro un periodo di recupero inferiore a 8 mesi per i pneumatici più efficienti. Ciò risponde all'interesse economico dei consumatori, soprattutto alla luce degli aumenti del prezzo della benzina, ma va anche a vantaggio dell'ambiente.

Un maggior utilizzo di pneumatici più silenziosi consentirà di ridurre i livelli di rumore stradale e di migliorare la qualità della vita e la salute di coloro che abitano nelle zone urbane e in prossimità delle autostrade. Inoltre, permetterà di ridurre le incidenze sulla salute e i relativi costi, consentirà alle pubbliche amministrazioni di riorientare parte della spesa attualmente destinata alla realizzazione di barriere acustiche e contribuirà a preservare il valore degli immobili lungo le strade. Ma poiché non si può pretendere che i consumatori conoscano la scala dei decibel, occorre utilizzare dei semplici codici cromatici per indicare il livello di rumore (alto – medio – basso).

La Commissione europea deve svolgere un ruolo chiave nell'informare i consumatori, creando un sito web e organizzando una campagna d'informazione per illustrare i vantaggi, in termini sia di riduzione delle spese per il carburante, che di benefici ambientali. Sul sito web i consumatori dovrebbero poter calcolare il potenziale risparmio di carburante consentito dal passaggio a pneumatici più efficienti. Le prescrizioni per i fabbricanti e tutti gli operatori della catena di distribuzione e vendita al dettaglio devono essere chiare e soggette a monitoraggio. Per assicurare la conformità al sistema di etichettatura, le competenti autorità degli Stati membri dovranno condurre ispezioni e prevedere efficaci sanzioni.

È importante riconoscere che il sistema di etichettatura non sarà vantaggioso soltanto per i singoli consumatori e conducenti, ma anche per i gestori di parchi veicoli e per i responsabili dell'aggiudicazione di appalti pubblici. Sebbene tali acquirenti abbiano un livello di esperienza maggiore, gli studi di mercato indicano che i gestori di parchi veicoli gradirebbero ricevere maggiori informazioni sul consumo di carburante.

## EMENDAMENTI

La commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare invita la commissione per l'industria, la ricerca e l'energia, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

### Emendamento 1

#### Proposta di direttiva Considerando 4

##### *Testo della Commissione*

(4) I pneumatici sono caratterizzati da una serie di parametri correlati. Migliorare un parametro, quale l'efficienza energetica,

##### *Emendamento*

(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.

può avere ripercussioni negative su altri, ad esempio l'aderenza sul bagnato, mentre perfezionare quest'ultimo parametro può nuocere alla rumorosità esterna di rotolamento. ***Parimenti, modificando i parametri può verificarsi anche un aumento dell'inquinamento da polveri sottili, dovuto a una maggiore usura dei pneumatici.*** Occorre incoraggiare i fabbricanti di pneumatici ad ottimizzare tutti i parametri.

#### *Motivazione*

*Il traffico automobilistico è uno dei principali responsabili delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Le emissioni di polveri sottili riconducibili all'usura dei pneumatici ammontano a circa 6,5 kt l'anno. Da qui al 2010 scatterà l'applicazione di una nuova fase della normativa sulle polveri sottili. Quando si modificano i parametri, ad esempio quello relativo alla resistenza al rotolamento, occorre sempre valutare le possibili ripercussioni in termini di usura dei pneumatici, e quindi di inquinamento da polveri sottili.*

## **Emendamento 2**

### **Proposta di direttiva Considerando 11 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(11 bis) Occorre incoraggiare i fabbricanti, fornitori e distributori di pneumatici a conformarsi alle disposizioni della presente direttiva prima del 2012 per accelerare il riconoscimento del sistema di etichettatura e il conseguimento di benefici.***

#### *Motivazione*

*L'introduzione quanto più possibile rapida del sistema di etichettatura, in un primo tempo su base volontaria, favorirà il riconoscimento di tale sistema da parte dei consumatori e permetterà di conseguire in tempi più brevi una riduzione del consumo di carburante, delle emissioni di CO<sub>2</sub> e dell'inquinamento acustico causato dal traffico stradale.*

### **Emendamento 3**

#### **Proposta di direttiva Considerando 17 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(17 bis) È opportuno che agli acquirenti potenziali siano fornite informazioni supplementari standardizzate che illustrino ciascuna parte dell'etichetta, ossia consumo di carburante, aderenza sul bagnato e rumorosità, e la relativa rilevanza, includendo anche un calcolatore del risparmio di carburante che indichi il risparmio medio di carburante e la riduzione media del CO<sub>2</sub> e dei costi. Tali informazioni dovrebbero essere fornite mediante opuscoli e cartelloni informativi in tutti i punti vendita, nonché sul sito web dell'Unione europea relativo all'etichettatura dei pneumatici. L'indirizzo del sito web dovrebbe essere chiaramente indicato sull'etichetta nonché in tutta la documentazione tecnica promozionale.***

*Motivazione*

*L'emendamento è inteso a creare una fonte d'informazione centrale per illustrare in modo chiaro la logica alla base del sistema di etichettatura, i vantaggi per i consumatori in termini di risparmio di carburante e minori costi e il contributo alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del rumore causato dal traffico.*

### **Emendamento 4**

#### **Proposta di direttiva Considerando 22**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(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

(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,

diversi dal consumo di carburante e *dalla* rumorosità esterna di rotolamento, e la facoltà di adeguare gli allegati al progresso tecnico **tenendo conto anche dell'inquinamento da polveri sottili dovuto all'usura dei pneumatici**. 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,

#### *Motivazione*

*Il parametro dell'aderenza sul bagnato viene menzionato più volte nella proposta della Commissione.*

*Il traffico automobilistico è uno dei principali responsabili delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Le emissioni di polveri sottili riconducibili all'usura dei pneumatici ammontano a circa 6,5 kt l'anno. Da qui al 2010 scatterà l'applicazione di una nuova fase della normativa sulle polveri sottili. Quando si modificano i parametri, ad esempio quello relativo alla resistenza al rotolamento, occorre sempre valutare le possibili ripercussioni in termini di usura dei pneumatici, e quindi di inquinamento da polveri sottili.*

## **Emendamento 5**

### **Proposta di direttiva Articolo 3 – punto 4**

#### *Testo della Commissione*

(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;

#### *Emendamento*

(4) "documentazione tecnica promozionale", tutto il materiale a stampa o elettronico, in particolare manuali tecnici, opuscoli, **elenchi degli articoli in stock**, 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 **o ne indica il prezzo di vendita**;

#### *Motivazione*

*Nel caso dei potenziali acquirenti che non sono in grado di vedere i pneumatici prima che*



siano montati (si pensi ad esempio agli ordini online o ai contratti per la gestione di parchi veicoli), è essenziale fornire le informazioni che compaiono sull'etichetta attraverso altre fonti di materiale promozionale. Le informazioni figuranti sull'etichetta devono essere fornite ogni qual volta viene indicato il prezzo di vendita.

## **Emendamento 6**

### **Proposta di direttiva Articolo 3 – punto 5 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(5 bis) "sito web dell'Unione europea relativo all'etichettatura dei pneumatici", una fonte centrale online di informazioni esplicative e supplementari, gestita dalla Commissione, relativamente a ciascuna delle voci dell'etichetta del pneumatico e comprendente un calcolatore del risparmio di carburante;***

*Motivazione*

*L'emendamento è inteso a creare una fonte d'informazione centrale per illustrare in modo chiaro la logica alla base del sistema di etichettatura, i vantaggi per i consumatori in termini di risparmio di carburante e minori costi e il contributo alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del rumore causato dal traffico.*

## **Emendamento 7**

### **Proposta di direttiva Articolo 3 – punto 5 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(5 ter) "calcolatore del risparmio di carburante", uno strumento fornito sul sito web dell'Unione europea relativo all'etichettatura dei pneumatici, nonché attraverso opuscoli e cartelloni esplicativi, per presentare il potenziale risparmio medio di carburante (in percentuale, in litri e in euro) e la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i pneumatici di classe C1, C2 e C3;***

## Motivazione

*Emendamento inteso a promuovere la conoscenza del sistema di etichettatura e l'interesse nei suoi confronti, nonché a dimostrare i vantaggi diretti per i consumatori in termini di consumo di carburante e di costi come pure i vantaggi per l'ambiente.*

### Emendamento 8

#### Proposta di direttiva Articolo 4 – punto 1

##### *Testo della Commissione*

(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;**

##### *Emendamento*

(1) i fornitori garantiscono che i pneumatici di classe C1 e C2 consegnati ai **punti vendita siano dotati di un'etichetta, apposta in vari modi o mediante** un autoadesivo **incollato sul battistrada, sulla quale siano indicati il consumo di carburante e l'aderenza sul bagnato nonché** il valore misurato del rumore esterno di rotolamento, di cui, **rispettivamente**, all'allegato I, **parti A, B e C;**

## Motivazione

*La nuova formulazione proposta chiarisce quali sono le informazioni fornite ai punti vendita e garantisce che siano utilizzati gli strumenti più adeguati e più efficaci per informare i consumatori; il riferimento ai "punti vendita" è coerente con la nuova formulazione del testo dell'articolo 3, punto 3.*

### Emendamento 9

#### Proposta di direttiva Articolo 4 – punto 3

##### *Testo della Commissione*

(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

##### *Emendamento*

(3) **in tutta la** 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;

previsto nell'allegato I e nell'ordine indicato nell'allegato III;

*Motivazione*

*Precisazione intesa a garantire che le informazioni figuranti sull'etichetta siano fornite anche su tutto il materiale tecnico promozionale.*

**Emendamento 10**

**Proposta di direttiva  
Articolo 4 – punto 4 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(4 bis) tutta la documentazione tecnica promozionale indica chiaramente il link al sito web dell'Unione europea relativo all'etichettatura dei pneumatici;***

*Motivazione*

*Per aumentare la conoscenza e la comprensione del sistema di etichettatura, è bene che i consumatori vengano rinviiati al sito web dell'Unione europea quale fonte centrale di informazioni esplicative e supplementari.*

**Emendamento 11**

**Proposta di direttiva  
Articolo 5 – punto 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(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;

(1) i distributori garantiscono che nel punto di vendita ***siano disponibili*** in una posizione chiaramente visibile, ***nelle immediate vicinanze dei pneumatici, le informazioni figuranti sull'etichetta comunicate*** dai fornitori in conformità all'articolo 4, paragrafo 1;

*Motivazione*

*L'emendamento migliora la formulazione rafforzando in modo coerente l'utilizzazione delle informazioni contenute nell'etichetta.*

## **Emendamento 12**

### **Proposta di direttiva Articolo 6 – titolo**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

Responsabilità dei fornitori e dei distributori di **veicoli**

*Emendamento orizzontale che, se adottato, si applicherà all'intero articolo.*

*Motivazione*

*Le disposizioni in parola dovrebbero applicarsi ai distributori di tutti i veicoli sui quali sono montati pneumatici soggetti alla presente direttiva, inclusi furgoni, autocarri e autobus, onde garantire che anche gli acquirenti business-to business – che rappresentano una quota crescente del mercato dei pneumatici – conoscano il sistema di etichettatura.*

## **Emendamento 13**

### **Proposta di direttiva Articolo 8 – comma 1 (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Gli Stati membri provvedono a che le autorità competenti istituiscano un sistema di ispezioni ordinarie e straordinarie presso i punti vendita per garantire il rispetto delle prescrizioni della presente direttiva.***

*Motivazione*

*Alcuni studi realizzati dalle associazioni dei consumatori hanno evidenziato che i prodotti continuano a non essere etichettati in maniera corretta e che le informazioni sono carenti. Tramite controlli campione, gli Stati membri dovrebbero provvedere a che i prodotti siano correttamente etichettati e che tutta la documentazione tecnica promozionale contenga, come descritto, le informazioni pertinenti. La stampigliatura sui fianchi del pneumatico dei valori misurati agevolerà il controllo e la corretta applicazione del sistema.*

## **Emendamento 14**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 8 – comma 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Per la valutazione e il rispetto della conformità, gli Stati membri fanno anche riferimento, ove applicabile, alla documentazione relativa all'omologazione per tipo dei pneumatici e alla pertinente documentazione di sostegno messa a disposizione dal fornitore.***

*Motivazione*

*La normativa esistente stabilisce già come gli Stati membri devono determinare il consumo di carburante, la categoria di aderenza sul bagnato e i valori di rumorosità esterna di rotolamento durante i test di omologazione per tipo dei nuovi veicoli. È bene utilizzare procedure consolidate a livello UE senza rimetterle in discussione, così da evitare test e oneri burocratici inutili. È importante anche ridurre al minimo i test sui pneumatici e armonizzarli, in modo da diminuire gli oneri amministrativi per i produttori e il costo dei test applicando i metodi di prova definiti nella normativa sull'omologazione per tipo dei pneumatici.*

**Emendamento 15**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 14 – comma 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Al più tardi entro il 29 ottobre 2010 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione corredata di una valutazione d'impatto e, se del caso, di proposte di ulteriore revisione della presente direttiva e di altri regolamenti pertinenti ai fini dell'estensione del sistema di etichettatura ai pneumatici ricostruiti.***

**Emendamento 16**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato I – parte A – tabella – colonne 1 e 2**

*Testo della Commissione*

Pneumatici C1	
RRC in kg/t	Categoria consumo di carburante
$RRC \leq 6.5$	A
$6.6 \leq RRC \leq 7.7$	B
<b><math>7.8 \leq RRC \leq 9.0</math></b>	C
<b>Vuoto</b>	D
$9.1 \leq RRC \leq 10.5$	E
$10.6 \leq RRC \leq 12.0$	F
$RRC \geq 12.1$	G

#### *Emendamento*

Pneumatici C1	
RRC in kg/t	Categoria consumo di carburante
$RRC \leq 6.5$	A
$6.6 \leq RRC \leq 7.5$	B
<b><math>7.6 \leq RRC \leq 8.5</math></b>	C
<b><math>8.6 \leq RRC \leq 9.5</math></b>	D
$9.6 \leq RRC \leq 10.5$	E
$10.6 \leq RRC \leq 11.5$	F
$RRC \geq 11.6$	G

#### *Motivazione*

*Per aumentare la comprensione dello schema e instaurare un chiaro collegamento con il risparmio di carburante, è opportuno che le categorie abbiano un'ampiezza di 1 kg/t, essendo chiaramente dimostrabile che ciò equivale a un risparmio energetico dell'1,5% in caso di passaggio da una categoria all'altra, con un risparmio di carburante dell'ordine del 7,5% se si sostituisce a un modello di categoria F un modello di categoria A.*

*Il fatto che la categoria D sia vuota confonde i consumatori. Il sistema dovrebbe essere progressivo, anziché dividere le marche in due "sottosistemi", poiché ciò mina la sua stessa efficacia.*

*Categorie con un'ampiezza decrescente non fornirebbero incentivi coerenti a migliorare le prestazioni in tutti i segmenti del mercato (gli incentivi a effettuare miglioramenti incrementali tra le categorie E, F e G sarebbero minori).*

## Emendamento 17

### Proposta di direttiva

#### Allegato II – parte A – tabella – colonne 3 e 4

##### *Testo della Commissione*

Pneumatici C2	
RRC in kg/t	Categoria consumo di carburante
$RRC \leq 5.5$	A
$5.6 \leq RRC \leq 6.7$	B
$6.8 \leq RRC \leq 8.0$	C
<i>Vuoto</i>	D
$8.1 \leq RRC \leq 9.2$	E
$9.3 \leq RRC \leq 10.5$	F
$RRC \geq 10.6$	G

##### *Emendamento*

Pneumatici C2	
RRC in kg/t	Categoria consumo di carburante
$RRC \leq 5.5$	A
$5.6 \leq RRC \leq 6.5$	B
$6.6 \leq RRC \leq 7.5$	C
$7.6 \leq RRC \leq 8.5$	D
$8.6 \leq RRC \leq 9.5$	E
$9.6 \leq RRC \leq 10.5$	F
$RRC \geq 10.6$	G

##### *Motivazione*

*Per aumentare la comprensione dello schema e instaurare un chiaro collegamento con il risparmio di carburante, è opportuno che le categorie abbiano un'ampiezza di 1 kg/t, essendo chiaramente dimostrabile che ciò equivale a un risparmio energetico dell'1,5% in caso di passaggio da una categoria all'altra.*

*Il fatto che la categoria D sia vuota confonde i consumatori. Il sistema dovrebbe essere progressivo, anziché dividere le marche in due "sottosistemi", poiché ciò mina la sua stessa efficacia.*

## Emendamento 18

### Proposta di direttiva

#### Allegato I – parte B – tabella – colonne 1 e 2

##### *Testo della Commissione*

Pneumatici C1	
G	Categoria aderenza sul bagnato
$155 \leq G$	A
$140 \leq G \leq 154$	B
$125 \leq G \leq 139$	C
<b><i>Vuoto</i></b>	D
<b><i>110 ≤ G ≤ 124</i></b>	E
<b><i>G ≤ 109</i></b>	F
Vuoto	G

### *Emendamento*

Pneumatici C1	
G	Categoria aderenza sul bagnato
$155 \leq G$	A
$140 \leq G \leq 154$	B
$125 \leq G \leq 139$	C
<b><i>110 ≤ G ≤ 124</i></b>	D
<b><i>G ≤ 109</i></b>	E
<b><i>Vuoto</i></b>	F
Vuoto	G

### *Motivazione*

*Il fatto che la categoria D sia vuota confonde i consumatori. È fondamentale che il sistema sia trasparente e comprensibile. Esso dovrebbe essere progressivo, anziché dividere le marche in due "sottosistemi", poiché ciò mina la sua stessa efficacia.*

## **Emendamento 19**

### **Proposta di direttiva Allegato III – paragrafo 3**

#### *Testo della Commissione*

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***

#### *Emendamento*

3. I fornitori devono inoltre mettere a disposizione sul loro sito web:

- (i) un link al sito web dell'Unione europea relativo all'etichettatura dei pneumatici;***
- (ii) una spiegazione dei pittogrammi stampati sull'etichetta e il calcolatore del***



***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.

***risparmio di carburante di cui al sito web dell'UE relativo all'etichettatura dei pneumatici;***

***(iii) 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 che:***

- 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 *rigorosamente* le distanze di sicurezza.

*(il punto (ii) del testo della Commissione è stato spostato al punto (iii) dell'emendamento)*

## PROCEDURA

<b>Titolo</b>	Etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante
<b>Riferimenti</b>	COM(2008)0779 – C6-0411/2008 – 2008/0221(COD)
<b>Commissione competente per il merito</b>	ITRE
<b>Parere espresso da</b> Annuncio in Aula	ENVI 4.12.2008
<b>Relatore per parere</b> Nomina	Rebecca Harms 22.1.2009
<b>Esame in commissione</b>	9.2.2009
<b>Approvazione</b>	16.3.2009
<b>Esito della votazione finale</b>	+ :           27 - :           2 0 :           2
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Mojca Drčar Murko, Jill Evans, Anne Ferreira, Elisabetta Gardini, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Gyula Hegyi, Marie Anne Isler Béguin, Linda McAvan, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Carl Schlyter, Richard Seeber, María Sornosa Martínez, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Jutta Haug, Caroline Lucas, Alojz Peterle, Renate Sommer

## PROCEDURA

<b>Titolo</b>	Etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante		
<b>Riferimenti</b>	COM(2008)0779 – C6-0411/2008 – 2008/0221(COD)		
<b>Presentazione della proposta al PE</b>	13.11.2008		
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula	ITRE 4.12.2008		
<b>Commissione(i) competente(i) per parere</b> Annuncio in Aula	ENVI 4.12.2008	IMCO 4.12.2008	TRAN 4.12.2008
<b>Pareri non espressi</b> Decisione	IMCO 1.12.2008	TRAN 8.12.2008	
<b>Relatore(i)</b> Nomina	Ivo Belet 17.12.2008		
<b>Esame in commissione</b>	21.1.2009	17.2.2009	
<b>Approvazione</b>	31.3.2009		
<b>Esito della votazione finale</b>	+: -: 0:	49 0 1	
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Šarūnas Birutis, Jan Březina, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Dragoș Florin David, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Adam Gierek, Fiona Hall, David Hammerstein, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Pia Elda Locatelli, Eugenijus Maldeikis, Eluned Morgan, Antonio Mussa, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Aldo Patriciello, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Adina-Ioana Vălean, Alejo Vidal-Quadras		
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Alexander Alvaro, Ivo Belet, Danutė Budreikaitė, Zdzisław Kazimierz Chmielewski, Neena Gill, Robert Goebbels, Edit Herczog, Gunnar Hökmark, Toine Manders, Bernhard Rapkay, Esko Seppänen, Silvia-Adriana Țicău, Vladimir Urutchev		
<b>Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b>	Victor Boștinaru		
<b>Deposito</b>	2.4.2009		