COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 24.6.2026
COM(2026) 326 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO E AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO

Relazione sull'attuazione del regolamento (UE) 2020/740 sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri

1. INTRODUZIONE

1.1. Contesto politico e giuridico

Gli pneumatici sono una componente fondamentale di ogni veicolo stradale e la loro resistenza al rotolamento incide direttamente sul consumo di energia del veicolo. Incoraggiare la domanda, lo sviluppo e la produzione di pneumatici più efficienti può quindi contribuire a limitare i costi del carburante, le emissioni e le importazioni di combustibili fossili, oppure aiutare ad aumentare l'autonomia dei veicoli elettrici riducendo il consumo di energia elettrica per chilometro percorso. Il primo atto formale dell'UE in materia di efficienza degli pneumatici, adottato in seguito alla crisi petrolifera del 1973, raccomandava agli Stati membri di "incoraggiare il montaggio, su tutti gli autoveicoli, compresi quelli pesanti, di pneumatici a carcassa radiale"[(1)].

A distanza di cinquant'anni gli pneumatici radiali sono diventati la tecnologia standard, ma una parte significativa del consumo totale di energia finale dell'UE (circa un quarto) si deve tuttora al trasporto su strada e la stragrande maggioranza di questa energia proviene ancora dal petrolio. Nel frattempo l'innovazione nella progettazione e nei materiali degli pneumatici ha permesso di ottenere ulteriori miglioramenti in termini di efficienza. Secondo alcune stime, la sostituzione degli pneumatici ad alta resistenza al rotolamento con altri a bassa resistenza potrebbe ridurre il consumo di energia medio delle autovetture di circa il 2 %[(2)]. Per i veicoli pesanti, la resistenza al rotolamento degli pneumatici è assai più importante e il potenziale di miglioramento dell'efficienza ancora maggiore: questo aspetto incide sul consumo di energia fino a un terzo negli autocarri diesel e per oltre la metà in quelli elettrici, più efficienti[(3)].

Per la sicurezza è fondamentale anche un altro parametro relativo agli pneumatici, l'aderenza sul bagnato, che determina lo spazio di frenata del veicolo. L'aderenza sul bagnato e la resistenza al rotolamento sono parametri in contrapposizione e, al momento di scegliere quale tipo di pneumatico acquistare, i clienti potrebbero trovarsi a dover fare un compromesso tra sicurezza e prestazione energetica. Per consentire loro di prendere decisioni di acquisto consapevoli, è opportuno fornire informazioni su entrambi i parametri. A tal fine il primo regolamento dell'UE sull'etichettatura degli pneumatici (di seguito "regolamento sull'etichettatura degli pneumatici" o "regolamento") è stato adottato nel 2009 e rivisto nel 2020. Le etichette degli pneumatici danno informazioni di facile comprensione volte a stimolare la domanda di pneumatici migliori e la concorrenza nell'offerta.

Le basi giuridiche del regolamento sono gli articoli 114 e 194 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e il suo ambito di applicazione comprende gli pneumatici per autovetture (C1), furgoni e autocarri leggeri (C2) e autocarri pesanti e autobus (C3)[(4)]. Il regolamento è complementare ai requisiti minimi di prestazione stabiliti

---

([1]) 76/494/CEE: Raccomandazione del Consiglio, del 4 maggio 1976, concernente l'utilizzazione razionale dell'energia consumata dai veicoli stradali attraverso un miglioramento del comportamento dei conducenti (GU L 140 del 28.5.1976, pag. 14).

([2]) Zacharof, N., Fontaras, G., Ciuffo, B., Tsiakmakis, S. et al., *Review of in use factors affecting the fuel consumption and CO_2 emissions of passenger cars*, Centro comune di ricerca, 2016.

([3]) Hyttinen, Jukka et al., "Effect of Ambient and Tyre Temperature on Truck Tyre Rolling Resistance", *International Journal of Automotive Technology*, novembre 2022.

([4]) Gli pneumatici per veicoli fuoristrada, per edilizia, agricoli o per veicoli a due e tre ruote sono esclusi dall'ambito di applicazione, in quanto gli aspetti relativi al consumo di carburante o alla sicurezza non sarebbero rilevanti.

da altre normative. La normativa in materia di omologazione, in particolare il regolamento UNECE n. 117, stabilisce le norme minime di prestazione più importanti per gli pneumatici immessi sul mercato dell'UE in termini di resistenza al rotolamento, aderenza sul bagnato, rumore, aderenza sulla neve e aderenza sul ghiaccio. Norme minime di prestazione pertinenti sono stabilite anche nei regolamenti n. 30 (pneumatici di classe C1), n. 54 (pneumatici di classe C2 e C3) e n. 172 (pneumatici ricostruiti) dell'UNECE. Sebbene per gli pneumatici non sia stata ancora adottata alcuna normativa UE in materia di progettazione ecocompatibile, questi sono inclusi nel piano di lavoro 2025-2030 per la progettazione ecocompatibile e l'etichettatura energetica[5].

1.2. Principali modifiche apportate con la revisione del regolamento nel 2020

Le principali modifiche introdotte con la revisione del 2020 miravano a:

- allineare lo stile e il formato dell'etichetta a quelli più familiari dell'etichetta energetica;
- ridurre il numero delle categorie di prestazioni da sette (A-G) a cinque (A-E) sia per la resistenza al rotolamento (efficienza energetica) che per l'aderenza sul bagnato (sicurezza), dato il divieto, dovuto ai requisiti di omologazione più rigorosi dell'UNECE, di commercializzare pneumatici appartenenti alle categorie di prestazioni peggiori che figuravano sull'etichetta;
- prescrivere la registrazione di ogni tipo di pneumatico nel registro europeo delle etichette energetiche (EPREL)[6];
- sensibilizzare i clienti in merito all'etichetta degli pneumatici rafforzando gli obblighi relativi all'esposizione dell'etichetta ai consumatori;
- conferire alla Commissione il potere di adottare determinate modifiche mediante atti delegati.

1.3. Ambito della presente relazione

L'articolo 15 del regolamento impone alla Commissione di procedere a una valutazione del regolamento stesso e di presentare una relazione al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo. La relazione ha lo scopo di valutare "con quanta efficacia il presente regolamento e gli atti delegati adottati a norma dello stesso hanno consentito agli utenti finali di scegliere i pneumatici con le prestazioni più elevate, tenendo conto delle ripercussioni [...] sulle imprese, sul consumo di carburante, sulla sicurezza, sulle emissioni di gas a effetto serra, sulla sensibilizzazione dei consumatori e sulle attività di vigilanza del mercato. La relazione valuta anche costi e benefici della verifica indipendente obbligatoria da parte di terzi delle informazioni contenute nell'etichetta degli pneumatici, tenendo conto dell'esperienza acquisita con il quadro più ampio fornito dal regolamento (CE) n. 661/2009".

La presente relazione verte sulle tematiche seguenti:

- sensibilizzazione dei consumatori e comprensione e uso da parte degli stessi;
- evoluzione del mercato;
- atti delegati;
- vigilanza del mercato e applicazione delle norme;
- verifica e prova da parte di terzi;

(5) COM(2025) 187 final.

(6) https://eprel.ec.europa.eu/.

- allineamento delle macchine di prova;
- problematiche individuate in fase di attuazione.

Alcuni aspetti sono analizzati nell'ambito della valutazione d'impatto che accompagna la proposta di semplificazione omnibus adottata in parallelo, basata anche sulla presente relazione e sull'analisi sottostante. Una relazione distinta sull'attuazione del regolamento sull'etichettatura energetica (regolamento (UE) 2017/1369) è adottata contestualmente alla presente relazione.

1.4. Base analitica

La presente relazione attinge a diverse fonti di dati e contributi, tra cui:

- un'indagine condotta presso i consumatori e i rivenditori di pneumatici e veicoli[7];
- i dati EPREL di registrazione degli pneumatici;
- i contributi dei portatori di interessi e delle autorità, anche attraverso vari gruppi di lavoro, tra cui il gruppo di cooperazione amministrativa (AdCo) per l'etichettatura degli pneumatici[8] e il gruppo di esperti sull'allineamento in laboratorio per la misurazione della resistenza al rotolamento degli pneumatici[9];
- il sistema di informazione e comunicazione per la vigilanza del mercato (ICSMS)[10];
- altre analisi e risorse disponibili al pubblico.

2. L'ETICHETTA DEGLI PNEUMATICI RIPROGETTATA

Uno studio di riesame del 2018[11] ha riscontrato che il potenziale dell'etichetta degli pneumatici restava parzialmente inespresso, perché gli utilizzatori finali non erano ben informati della sua esistenza e le autorità di vigilanza del mercato non ne garantivano un'adeguata applicazione. Lo studio ha inoltre rilevato che l'efficacia dell'etichetta risentiva di alcuni fattori intrinseci, quali una suddivisione fuorviante delle categorie di prestazioni, informazioni imprecise e incomplete e la mancanza di fiducia in quella che alcuni intervistati consideravano un'autodichiarazione.

(7) *Study on consumer understanding of the EU tyre label applied since 1 May 2021*.

(8) Elenco dei gruppi di cooperazione amministrativa.

(9) https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=it&groupID=2519.

(10) ICSMS.

(11) https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1460-Evaluation-and-potential-revision-of-the-EU-tyre-labelling-scheme_it.

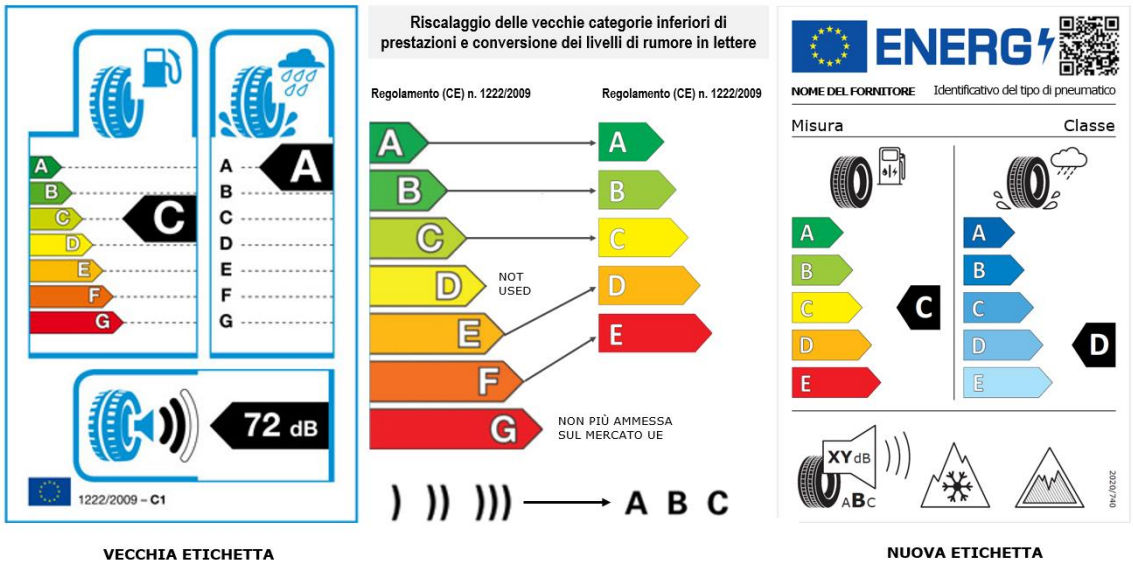


Figura 1. Etichetta originale degli pneumatici (2012) ed etichetta riveduta (nuova) (2021).

La normativa aggiornata sull'etichettatura degli pneumatici si applica dal 1º maggio 2021. La figura 1 mette a confronto l'etichetta originale e quella riveduta. La nuova etichetta presenta diverse novità:

- resistenza al rotolamento: le categorie inferiori sono state riscalate, diventando D ed E. Così facendo è stata eliminata la categoria D, che risultava vuota per gli pneumatici di classe C1 e C2[(12)]. Per ogni tipo di pneumatico è stato mantenuto lo stesso intervallo di valori;
- aderenza sul bagnato: l'etichetta è stata riscalata e la categoria D vuota è stata eliminata. Alla scala di aderenza sul bagnato sono state aggiunte frecce di colore blu (che richiama l'acqua) per distinguere gli aspetti relativi alla sicurezza da quelli relativi all'efficienza energetica;
- rumore esterno di rotolamento: l'indicazione della categoria è stata allineata ad altre etichette energetiche utilizzando una scala di lettere. Il livello di emissioni sonore è stato espresso in decibel (come per gli altri prodotti etichettati) ed è stato mantenuto un pittogramma raffigurante onde sonore;
- sono stati aggiunti due nuovi pittogrammi, relativi agli pneumatici omologati per l'uso in condizioni di neve e ghiaccio estreme[(13)].

3. SENSIBILIZZAZIONE DEI CONSUMATORI E COMPRENSIONE E USO DELL'ETICHETTA DEGLI PNEUMATICI DA PARTE DEI CONSUMATORI

La comprensione dell'etichetta degli pneumatici da parte dei consumatori è stata verificata tramite un'indagine, le cui conclusioni principali sono riepilogate nel prosieguo del testo.

(12) Per gli pneumatici di classe C3 non era stata prevista alcuna categoria vuota; per questi pneumatici, del resto, non sussisteva l'obbligo di apporre un'etichetta adesiva.

(13) Per l'aderenza sulla neve e sul ghiaccio non è indicata alcuna categoria, perché il metodo di prova (frenata su superficie innevata o ghiacciata) non fornisce risultati sufficientemente accurati e ripetibili.

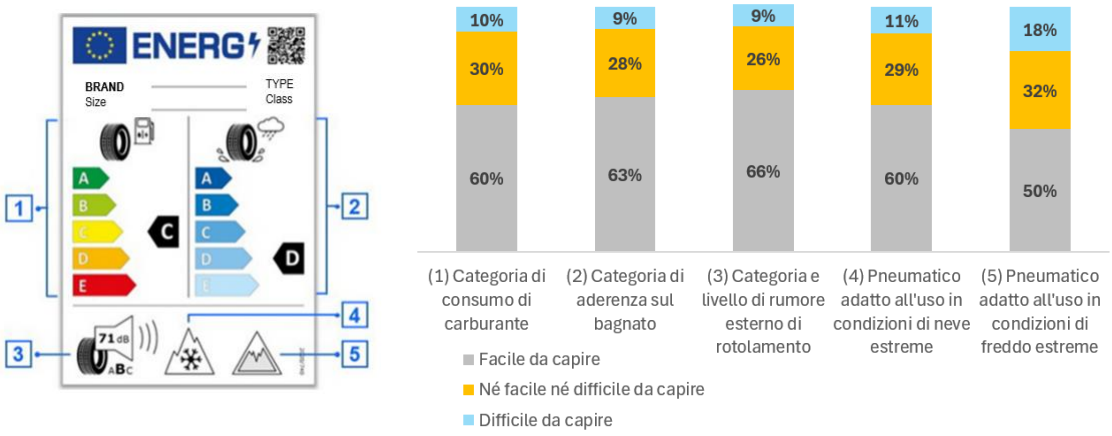


Figura 2. Comprensibilità degli elementi dell'etichetta degli pneumatici secondo i consumatori (numero totale di partecipanti = 4 590).

Come mostra la figura 2, la maggior parte dei **consumatori** ritiene che l'etichetta degli pneumatici sia di facile comprensione. Solo una percentuale compresa tra il 9 e il 18 % riferisce di avere difficoltà con un elemento specifico. La netta maggioranza reputa rilevanti tutti gli elementi che attualmente figurano sull'etichetta, in particolare l'aderenza sul bagnato (94 %), e la maggior parte (78 %) è del parere che la quantità di informazioni sull'etichetta sia adeguata. Altri parametri attualmente non riportati sull'etichetta, come il chilometraggio, sono stati giudicati altrettanto o addirittura più importanti. Il rumore e il rilascio di microplastiche sono considerati meno rilevanti o non influenti sulla scelta dei consumatori[(14)].

L'indagine ha confermato i risultati di uno studio del 2019[(15)] e ha rilevato che l'etichetta svolge un ruolo importante nell'orientare le decisioni dei consumatori e degli acquirenti professionali che la consultano. Circa l'80 % di entrambi i gruppi ha affermato che l'etichetta li ha aiutati a scegliere pneumatici più efficienti o più sicuri.

I rivenditori e i distributori di pneumatici conoscono bene l'etichetta e in genere la valutano positivamente, anche se questo non si traduce sempre nel suo impiego proattivo durante le vendite. La metà dei venditori interpellati afferma di parlare dell'etichetta solo se è il consumatore a entrare in argomento. Uno su sei sconsiglia ai clienti di fare affidamento sull'etichetta, sottolineando che si basa esclusivamente su un'autodichiarazione; i venditori preferiscono invece basare le loro raccomandazioni sui margini di profitto, sugli sconti, sugli incentivi, sulla disponibilità d'inventario o sul budget dei clienti.

(14) Non si tratta di un dato sorprendente, a riprova del fatto che la scelta di acquisto è influenzata da aspetti che si traducono in un risparmio economico o in una maggiore sicurezza.

(15) *Study assessing consumer understanding of tyre labels*, https://data.europa.eu/doi/10.2833/210444.

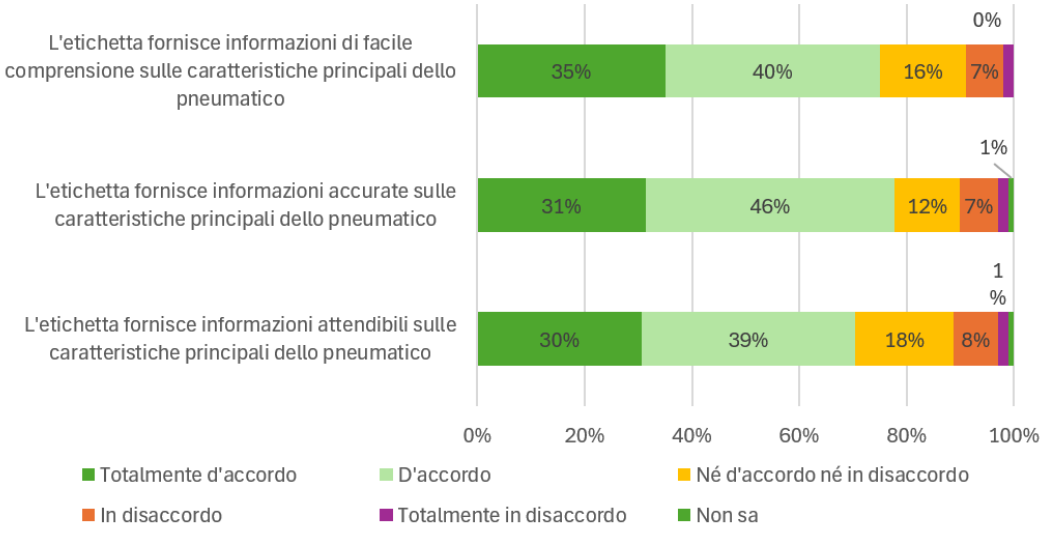


Figura 3. Percezione dell'etichetta degli pneumatici da parte dei rivenditori e dei distributori (numero totale di partecipanti = 201).

Circa la metà dei **rivenditori di autoveicoli** ritiene che non abbia molto senso includere le etichette degli pneumatici per tutte le opzioni disponibili nelle offerte di acquisto dei veicoli, perché i clienti dimostrano scarso interesse al momento dell'acquisto o perché non hanno la possibilità di scegliere[16]. Di conseguenza questi rivenditori sono del parere che i requisiti attuali comportino un onere sproporzionato e suggeriscono di consentire l'uso di una versione ridotta o semplificata dell'etichetta nelle offerte di acquisto[17].

I consumatori, gli acquirenti professionali, i rivenditori e i distributori che conoscono il **sito web EPREL** lo considerano una preziosa fonte di informazioni aggiuntive, sebbene di fatto sembra che la sua consultazione sia limitata. Tuttavia a oggi nella banca dati mancano le informazioni relative ad alcuni parametri importanti[18]. Alcuni rivenditori hanno osservato che EPREL semplifica il loro lavoro, perché riduce la dipendenza dai fornitori per ottenere informazioni. Alcuni di loro hanno collegato direttamente il proprio sito web a EPREL per mezzo di API, che consentono di visualizzare in automatico le etichette degli pneumatici e le schede informative dei prodotti nella lingua corretta.

4. EVOLUZIONE DEL MERCATO

Il progresso tecnologico ha consentito di migliorare tanto la resistenza al rotolamento quanto l'aderenza sul bagnato, mentre la normativa parallela dell'UNECE ha vietato la commercializzazione di pneumatici che sarebbero rientrati nelle categorie F e G di resistenza al rotolamento. Questa tendenza prosegue e, in particolare per gli pneumatici di classe C1, le prescrizioni dell'UNECE non consentiranno di immettere sul mercato alcun nuovo prodotto di categoria E e la maggior parte di quelli di categoria D. Di conseguenza

(16) Ad eccezione delle auto di lusso o delle vendite diplomatiche, gli pneumatici montati sul veicolo dipendono dal lotto disponibile al momento dell'assemblaggio in fabbrica. Alcuni rivenditori di auto possono accettare di sostituire i cerchi, ove possibile e come gesto eccezionale di cortesia nei confronti del cliente.

(17) Ad esempio, solo la freccia indicante la categoria.

(18) Ad esempio, per gli pneumatici di classe C1 al momento non è obbligatorio indicare quali, tra quelli registrati, siano fabbricati secondo le specifiche OEM del veicolo, né per gli pneumatici di classe C3 è obbligatorio precisare quali siano destinati all'assale motore, all'assale sterzante o all'assale libero, o ancora quali siano per uso urbano o tragitti a lungo raggio, ecc.

l'attuale scala consente una minore differenziazione ai fini delle scelte di acquisto e incentiva meno i fabbricanti all'innovazione. Analogamente, per quanto riguarda il rumore, già prima dell'entrata in vigore del regolamento tutti gli pneumatici rientravano nelle categorie A e B.

Il regolamento sull'etichettatura degli pneumatici impone ai fornitori di registrare gli pneumatici in EPREL prima di immetterli sul mercato. Nel 2025 EPREL elencava già quasi 230 000 tipi di pneumatici: l'81 % di classe C1, il 10 % di classe C2 e il 9 % di classe C3. Di seguito sono riportati i parametri relativi a tali registrazioni.

4.1. Pneumatici di classe C1

4.1.1. Resistenza al rotolamento

La figura 2 mostra la resistenza al rotolamento media stimata degli pneumatici di classe C1, in base alle categorie di etichettatura e alla data di immissione sul mercato[19]. La linea tratteggiata mostra lo scenario di status quo estrapolato fino al 2024 sulla base dei modelli registrati in EPREL dal 2015 al 2021, con progressi modesti per quanto riguarda i nuovi tipi di pneumatici immessi sul mercato.

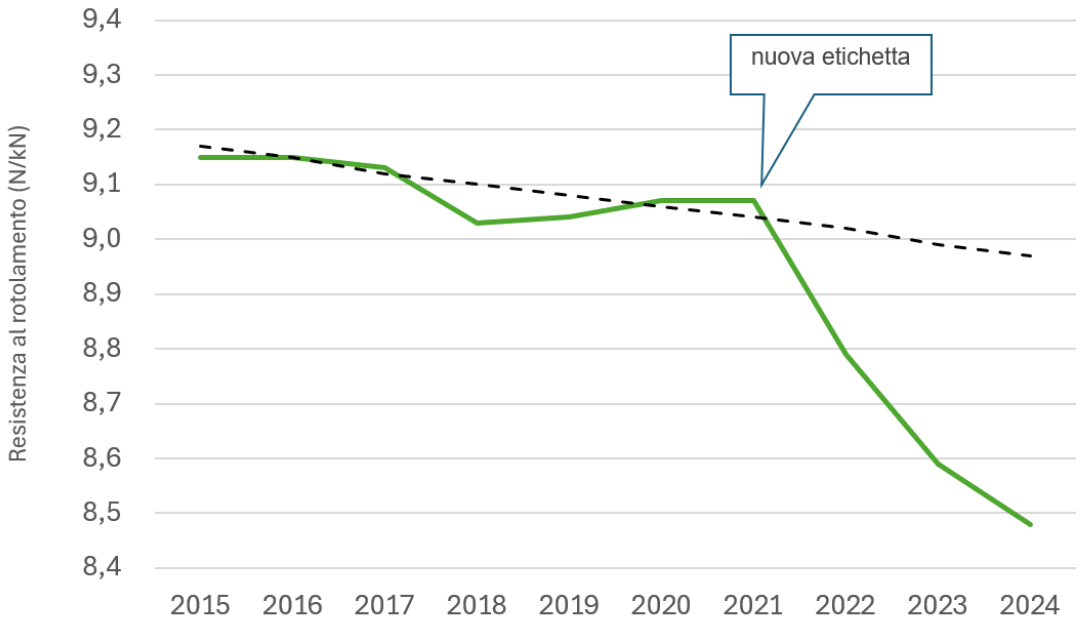


Figura 4. Resistenza al rotolamento degli pneumatici di classe C1.

La resistenza al rotolamento media degli pneumatici nuovi immessi sul mercato dal 2021 sembra essere notevolmente migliorata[20]. Si stima che dal 2021 la resistenza al rotolamento degli pneumatici di classe C1 sia diminuita del 5,1 % rispetto allo scenario di status quo.

(19) A differenza di tutti gli altri regolamenti in materia di etichettatura dei prodotti, il regolamento sull'etichettatura degli pneumatici non impone di indicare il valore effettivo del parametro che determina la categoria per la resistenza al rotolamento e l'aderenza sul bagnato, ma solo per il rumore.

(20) Si utilizzano i valori percentuali ponderati corrispondenti al punto intermedio della categoria di etichettatura perché il regolamento non impone ai fornitori di inserire il coefficiente di resistenza al rotolamento in EPREL, bensì solo la categoria a esso associata.

4.1.2. Aderenza sul bagnato

La figura 5 mostra l'aderenza sul bagnato media stimata degli pneumatici di classe C1. Sebbene in misura minore, anche le prestazioni in termini di aderenza sul bagnato sembrano essere migliorate rispetto allo scenario di status quo per gli pneumatici immessi sul mercato dopo il 2021[(21)].

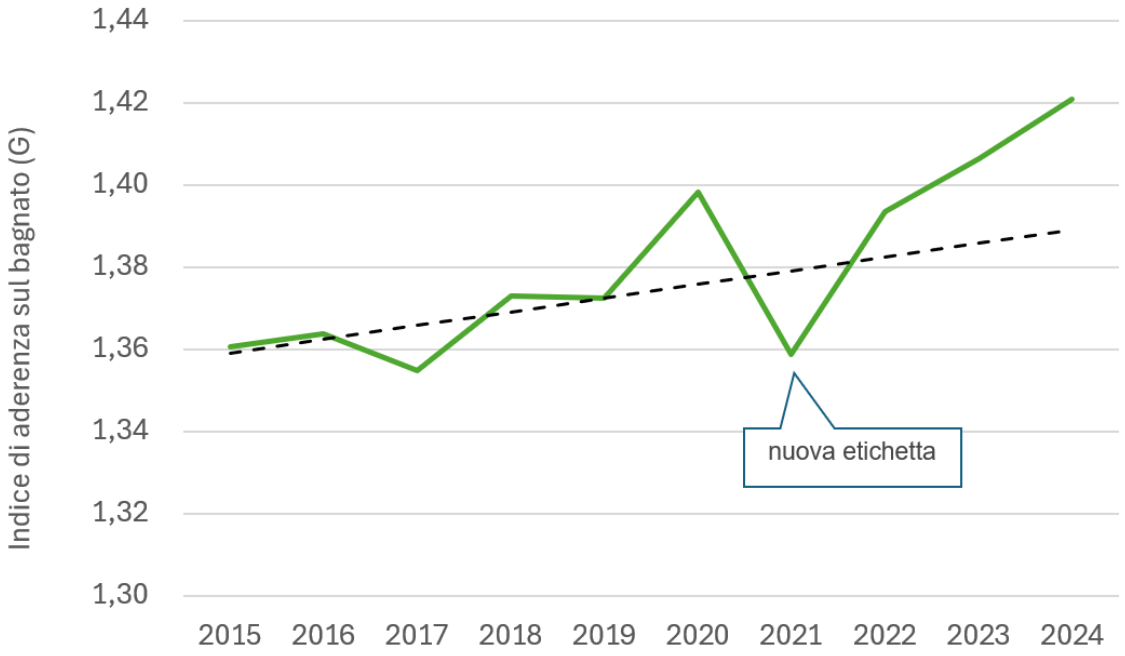


Figura 5. Aderenza sul bagnato degli pneumatici di classe C1.

Si stima che le prestazioni in termini di aderenza sul bagnato siano migliorate di circa il 2,4 % rispetto allo scenario di status quo. Ciò si traduce in spazi di frenata minori su strada bagnata.

4.1.3. Rumore esterno di rotolamento

La figura 6 mostra il rumore esterno medio stimato, sulla base del valore dichiarato. Il dato è aumentato leggermente solo fino al 2018, forse a causa della necessità di fare un compromesso con l'aderenza sul bagnato (che è migliorata in modo significativo) e della tendenza a utilizzare pneumatici con rapporto di aspetto maggiore nei nuovi modelli di auto. Non si ravvisa alcuna divergenza rispetto allo scenario di status quo.

(21) Sulla base delle percentuali ponderate corrispondenti al valore intermedio della categoria di etichettatura, dal momento che i fornitori non sono tenuti a inserire in EPREL l'indice di aderenza sul bagnato, bensì solo la categoria a esso associata.

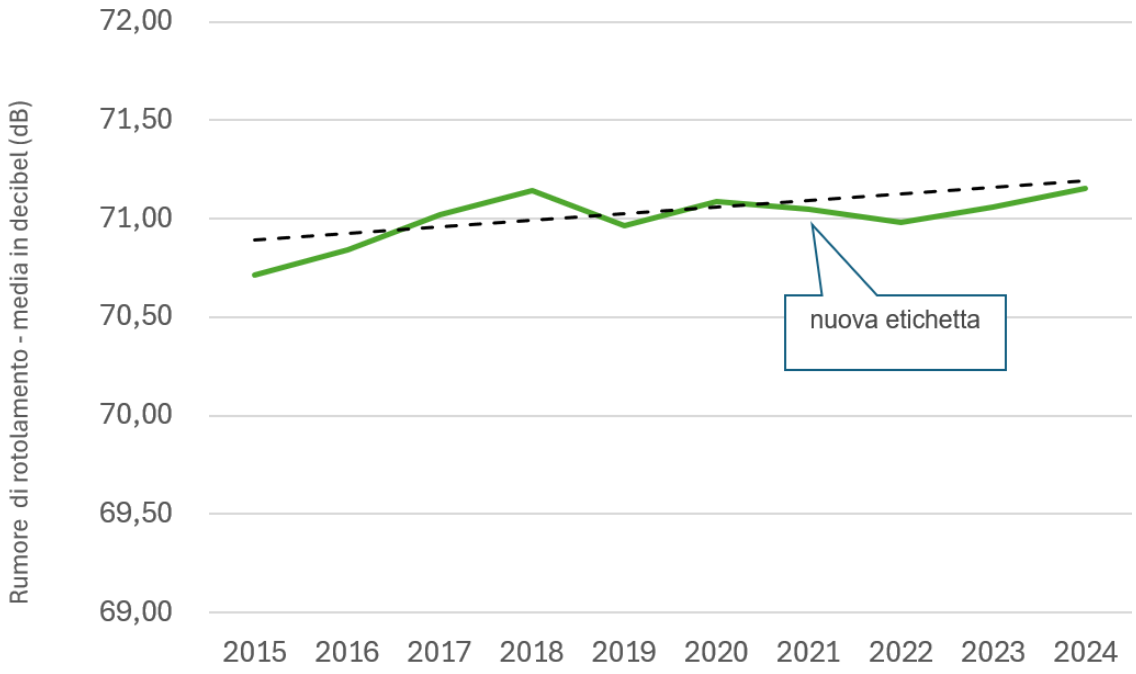


Figura 6. Rumore esterno di rotolamento degli pneumatici di classe C1.

4.2. Pneumatici di classe C2 e C3

Tendenze analoghe a quelle degli pneumatici di classe C1 sono state riscontrate per gli pneumatici di classe C2 e C3. Per la classe C3 si rileva un miglioramento della resistenza al rotolamento di circa il 7,3 % rispetto allo scenario di status quo. Altri fattori potrebbero aver contribuito ai progressi evidenziati dai dati EPREL: più attenzione alla sicurezza e una quota maggiore di veicoli elettrici sulle strade potrebbero aver stimolato miglioramenti della resistenza al rotolamento[(22)].

Sebbene la resistenza al rotolamento, l'aderenza sul bagnato e il rumore siano parametri in contrasto tra loro, è possibile migliorarli tutti e tre contemporaneamente. Nel 2025 diversi fabbricanti hanno messo in commercio pneumatici di categoria A in relazione a tutti e tre i parametri.

Percentuale di nuovi modelli: 5-10 % > 10 %

C1		Resistenza al rotolamento						
	2015	A	B	C	D	E		
Aderenza sul bagnato	A	0,0 %	0,5 %	2,0 %	2,3 %	0,0 %	4,8 %	
	B	0,0 %	1,9 %	**19,8 %**	**11,6 %**	0,7 %	34,0 %	
	C	0,0 %	0,5 %	**21,0 %**	**22,5 %**	2,5 %	46,6 %	
	D	0,0 %	0,1 %	2,6 %	**9,6 %**	0,7 %	12,9 %	
	E	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,8 %	0,7 %	1,7 %	
		0,0 %	3,0 %	45,7 %	46,7 %	4,6 %		

(22) Per gli autocarri, la formula per il calcolo delle emissioni di CO_2 del parco veicoli secondo la normativa EURO IV include il coefficiente di resistenza al rotolamento degli pneumatici di serie (negli autocarri diesel la resistenza al rotolamento incide per il 30-40 % sul consumo di energia). Negli autocarri elettrici la quota è più elevata grazie all'elevata efficienza dei motori elettrici, con un livello invariato di attenzione rivolta all'efficienza energetica.

C1 2020		Resistenza al rotolamento A	B	C	D	E		
Aderenza sul bagnato	A	0,7 %	1,7 %	**7,5 %**	2,9 %	0,0 %	12,8 %	
	B	1,4 %	2,4 %	**18,9 %**	**16,4 %**	0,9 %	40,0 %	
	C	0,1 %	0,7 %	**11,2 %**	**23,6 %**	0,5 %	36,1 %	
	D	0,0 %	0,2 %	1,4 %	**6,6 %**	0,5 %	8,7 %	
	E	0,0 %	0,3 %	0,7 %	0,3 %	1,2 %	2,4 %	
		2,2 %	5,3 %	39,6 %	49,8 %	3,2 %		

C1 2024		Resistenza al rotolamento A	B	C	D	E		
Aderenza sul bagnato	A	1,1 %	**5,1 %**	**9,5 %**	3,6 %	0,0 %	19,4 %	
	B	2,2 %	**6,6 %**	**24,9 %**	**7,7 %**	0,6 %	42,1 %	
	C	0,3 %	1,3 %	**17,6 %**	**7,5 %**	0,4 %	27,2 %	
	D	0,2 %	0,6 %	3,7 %	4,9 %	0,5 %	9,9 %	
	E	0,0 %	0,1 %	1,1 %	0,1 %	0,1 %	1,4 %	
		3,9 %	13,8 %	56,8 %	23,9 %	1,6 %		

Figura 7. Evoluzione della resistenza al rotolamento e dell'aderenza sul bagnato degli pneumatici di classe C1.

La figura 7 mostra l'evoluzione della resistenza al rotolamento e dell'aderenza sul bagnato nell'ultimo decennio. Le tabelle illustrano la percentuale di modelli nel 2015, nel 2020 e nel 2024 per ogni combinazione di parametri.

In questo arco di tempo i modelli immessi sul mercato si sono spostati verso l'angolo superiore sinistro, con un miglioramento sia della resistenza al rotolamento che dell'aderenza sul bagnato. Il segmento più ampio è passato da una combinazione di categoria D per la resistenza al rotolamento e C per l'aderenza sul bagnato nel 2015 e nel 2020 a una combinazione di C e B, rispettivamente, nel 2024.

5. ATTI DELEGATI

L'articolo 13 del regolamento sull'etichettatura degli pneumatici conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati al fine di:

- introdurre nuovi requisiti d'informazione per gli pneumatici ricostruiti;
- includere parametri o requisiti d'informazione per l'abrasione e il chilometraggio;
- adattare altri aspetti al progresso tecnologico.

5.1. Pneumatici ricostruiti

Gli pneumatici ricostruiti sono pneumatici usurati che vengono rigenerati sostituendo il battistrada logoro con uno nuovo, in modo da dare loro una seconda o addirittura una terza vita. La ricostruzione comporta una riduzione di quasi due terzi dei materiali e dell'energia utilizzati e delle relative emissioni di gas a effetto serra. Nel 2022 tre associazioni di categoria – ETRMA, ETRTO e BIPAVER – hanno presentato alla Commissione una proposta[23] per l'etichettatura degli pneumatici ricostruiti di classe C3. La Commissione ha condotto uno studio tecnico preliminare e ha iniziato a preparare le basi analitiche per una proposta. Sono stati consultati i portatori di interessi e i lavori sono in corso.

5.2. Abrasione e chilometraggio

Come accennato nel capitolo 3, e come emerge da due indagini condotte presso i consumatori in diversi paesi, un indicatore della durata utile potenziale (o "chilometraggio") degli pneumatici renderebbe l'etichetta più interessante per i consumatori: insieme alla resistenza al rotolamento è infatti un indicatore di risparmio economico, potenzialmente in grado di compensare un costo iniziale più elevato per la sostituzione degli pneumatici. Fino a poco tempo fa non era disponibile alcun metodo di prova adeguato per misurare l'abrasione e il chilometraggio degli pneumatici e pertanto la Commissione non ha potuto intervenire per introdurre requisiti d'informazione (ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 3).

L'apposita task force UNECE sull'abrasione degli pneumatici[24] sta attualmente lavorando alla definizione di metodi di prova dell'abrasione per gli pneumatici di classe C1, C2 e C3. La prova di abrasione UNECE per gli pneumatici di classe C1[25] prevede due metodologie: una basata su convogli di veicoli su strada, in condizioni meteorologiche e climatiche limitate, e un'altra con tamburo al chiuso[26]. La prima prova si svolge su un percorso di 8 000 km su strade pubbliche aperte al traffico[27]. I lavori relativi agli pneumatici di classe C2 e C3 sono in corso; le conclusioni sono attese nel 2027 per la classe C2, mentre per la classe C3 saranno disponibili in un secondo momento.

La Commissione ha esortato la task force sull'abrasione degli pneumatici a sviluppare una metrica legata all'usura degli pneumatici per valutarne il potenziale chilometraggio[28], dato che finora l'attività si è concentrata esclusivamente sulla definizione di requisiti minimi in materia di abrasione. Nel frattempo il regolamento Euro 7 ha fissato un valore soglia per gli pneumatici di classe C1.

([23]) Il metodo sarebbe lo stesso usato per gli pneumatici nuovi.

([24]) https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=160694352.

([25]) Il GRBP 83 (WP.29/GRBP), Gruppo di lavoro sul rumore e sugli pneumatici (83ª sessione) | UNECE, è un organo ausiliario del Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli.

([26]) Il metodo al chiuso, più rapido, più riproducibile e meno inquinante, simile alle prove per misurare la resistenza al rotolamento, consente ai fabbricanti di risparmiare mesi nel lancio di nuovi tipi di pneumatici.

([27]) 25 % di strade urbane, 25 % di strade regionali e 35 % di autostrade, a tre livelli di temperatura compresi tra 5 °C e 25 °C. Il test basato su convogli pone problemi di ripetibilità e di accessibilità economica per le autorità di vigilanza del mercato.

([28]) Il regolamento UNECE n. 117 sarà modificato per includere le soglie relative all'abrasione. I dati relativi ai livelli di abrasione e all'usura del battistrada entrano quindi a far parte della documentazione di omologazione. Se la dichiarazione dei fabbricanti di pneumatici contenuta nella documentazione di omologazione sui risultati delle prove di abrasione includesse anche la perdita di profondità del battistrada, la stima del chilometraggio potrebbe diventare fattibile.

Tabella 1. Calendario relativo alle soglie obbligatorie per l'abrasione conformemente al regolamento Euro 7 (regolamento (UE) 2024/1257).

Requisito applicabile	Pneumatici di classe C1	Pneumatici di classe C2	Pneumatici di classe C3
Nuovi modelli a partire dal:	1º luglio 2028	1º aprile 2030	1º aprile 2032
Tutti i modelli a partire dal:	1º luglio 2030	1º aprile 2032	1º aprile 2034
Modelli non conformi sul mercato fino al:	30 giugno 2032	31 marzo 2034	31 marzo 2036

5.3. Altri aspetti

L'etichettatura degli pneumatici ricostruiti richiederebbe la modifica di diversi allegati del regolamento sull'etichettatura degli pneumatici, che manca anche di chiarezza o di requisiti dettagliati riguardo ad alcuni aspetti (etichette annidate, parametri pubblici, documentazione di conformità). Ciò costituisce una fonte di incertezza per i fornitori e per i rivenditori di pneumatici e veicoli e complica l'adempimento degli obblighi[29]. L'allineamento alla normativa sull'etichettatura dei prodotti connessi all'energia risolverebbe la maggior parte dei problemi.

6. VIGILANZA DEL MERCATO E APPLICAZIONE DELLE NORME

Il regolamento (CE) n. 765/2008[30] stabilisce la procedura per la verifica della conformità da parte delle autorità nazionali di vigilanza del mercato in relazione all'etichettatura degli pneumatici e per la vigilanza del mercato transfrontaliera. Il regolamento (UE) 2019/1020[31] sulla vigilanza del mercato e sulla conformità dei prodotti lo ha modificato estendendone l'ambito di applicazione e allineando le definizioni e le norme in materia di accreditamento degli impianti di prova.

Inoltre il regolamento sull'etichettatura degli pneumatici introduce determinati obblighi a carico dei fornitori (fabbricanti, importatori e rappresentanti autorizzati) e dei rivenditori o distributori, tra cui l'obbligo di collaborare con le autorità di vigilanza del mercato e di intervenire immediatamente in caso di inosservanza. Per i prestatori di servizi di hosting online sono previsti obblighi specifici.

Gli pneumatici sono prodotti complessi, critici per la sicurezza: valutarne la qualità e la conformità richiede competenze e conoscenze specifiche. Per verificare le prestazioni, le autorità di vigilanza del mercato hanno bisogno di costose attrezzature specializzate, nonché di piste o campi di prova appositi.

([29]) Non sono disponibili etichette di piccolo formato da utilizzare nei cataloghi di pneumatici, dove ogni pneumatico è descritto in circa 20 righe per pagina, né nelle offerte relative ai veicoli, dove le etichette degli pneumatici occupano uno spazio dieci volte superiore a quello dedicato alla descrizione del veicolo e degli optional. La mancanza di indicazioni sui parametri da inserire in EPREL per distinguere pneumatici della stessa misura ostacola l'applicazione della tassonomia o di eventuali criteri DNSH.

([30]) Regolamento (CE) n. 765/2008 che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti.

([31]) Regolamento (UE) 2019/1020 sulla vigilanza del mercato e sulla conformità dei prodotti.

Attualmente la maggior parte delle prove di prestazione e conformità condotte dalle autorità di vigilanza del mercato riguarda gli elettrodomestici (frigoriferi, lavatrici, lampadine); pochissime autorità possono contare su competenze ed esperienza specifiche nel settore degli pneumatici. In molti paesi le risorse umane e finanziarie destinate ai controlli di conformità sono limitate, pertanto nella maggior parte dei casi ci si limita a verificare gli aspetti formali. Inoltre, in circa la metà degli Stati membri, le competenze in materia di etichettatura e omologazione sono ripartite tra diverse autorità e il coordinamento fra loro è minimo o nullo, nonostante le apparecchiature e le procedure di prova utilizzate siano le stesse.

Diversi Stati membri effettuano controlli, dai quali emergono tassi elevati di non conformità. L'Irlanda ha comunicato gli esiti relativi a 36 modelli di pneumatici nell'ICSMS[(32)]: solo il 33 % era conforme nel 2024 e il 51 % nel 2025. Lo stesso ha fatto la Germania per 60 modelli di pneumatici sottoposti a prova, di cui il 37 % è risultato conforme nel 2023 e il 58 % nel 2024. Le autorità nazionali di vigilanza del mercato adottano in genere un approccio basato sul rischio, il che significa che i tassi di non conformità osservati non sono necessariamente rappresentativi delle medie di mercato. Anche dalle prove effettuate dal Centro comune di ricerca (JRC) emergono tuttavia valori di non conformità molto elevati. Per quanto riguarda gli pneumatici che entrano nel mercato dell'UE, i controlli doganali alle frontiere esterne dell'UE rimangono limitati e di conseguenza il numero di casi di non conformità individuati è basso.

Ai sensi del regolamento sull'etichettatura degli pneumatici, gli Stati membri erano tenuti a stabilire norme relative a sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive, nonché a istituire meccanismi esecutivi applicabili in caso di violazione del regolamento e a notificare tali norme alla Commissione entro il 1º maggio 2021. L'elenco delle sanzioni notificate è stato pubblicato sul portale dei prodotti efficienti sotto il profilo energetico[(33)].

6.1. Omologazione ed etichettatura degli pneumatici a confronto

L'omologazione non è eseguita su ogni singolo modello di pneumatico, ma solo a livello di "famiglia" e utilizzando lo scenario più sfavorevole per ciascuno dei parametri disciplinati. Ad esempio, per quanto riguarda la resistenza al rotolamento, tra gli pneumatici con lo stesso disegno del battistrada ma con rapporti di aspetto diversi si ritiene che quello con l'indice di carico minore e il rapporto di aspetto maggiore rappresenti lo scenario più sfavorevole. Ciò significa che, su 10 o 20 pneumatici della stessa famiglia e con lo stesso disegno del battistrada, solo uno è sottoposto a prove di resistenza al rotolamento, un altro a prove di aderenza sul bagnato e, eventualmente, un altro ancora a prove di rumore.

Nel caso dell'etichettatura, in linea di principio ogni membro di una famiglia di pneumatici viene sottoposto a prova utilizzando lo stesso metodo di prova.

Ciò significa che il controllo della conformità e la verifica della categoria indicata sull'etichetta, a meno che non sia esplicitato che corrisponde al caso più sfavorevole, richiedono una prova specifica sullo pneumatico in questione e non possono basarsi sui risultati delle prove di omologazione relative all'intera famiglia.

([32]) Sistema di informazione e comunicazione per la vigilanza del mercato.

([33]) https://energy-efficient-products.ec.europa.eu/national-measures-penalties-and-sanctions-tyres_it.

6.2. Sostegno dell'UE alle autorità di vigilanza del mercato

Energy Efficiency Compliant Products 4 (EEPLIANT4) è un'azione concertata cofinanziata dall'UE nell'ambito del programma LIFE, lo strumento di finanziamento dell'UE per l'ambiente e l'azione per il clima. EEPLIANT4 prevede un pacchetto di lavoro dedicato agli pneumatici, nell'ambito del quale saranno effettuati controlli di conformità al regolamento sull'etichettatura degli pneumatici. Le autorità di vigilanza del mercato partecipanti sono solo quattro: quelle di Cipro, Estonia, Paesi Bassi e Portogallo, coordinate da PROSAFE[34].

Progetto	Programma	Durata	Contributo dell'UE
MSTyr15	Orizzonte 2020 della Commissione europea	2016-2019	1 854 673 EUR
EEPLIANT4	LIFE	2024-2029	7 999 999 EUR

Tabella 3. Sostegno dell'UE all'attuazione del regolamento sull'etichettatura degli pneumatici e alla vigilanza del mercato

La Commissione sostiene le attività delle autorità di vigilanza del mercato anche attraverso:

- riunioni semestrali e sostegno alle autorità di vigilanza del mercato attraverso il gruppo di esperti per la cooperazione amministrativa (AdCo) in materia di etichettatura degli pneumatici – cooperazione amministrativa in materia di vigilanza del mercato;
- la rete dell'Unione per la conformità dei prodotti a norma del regolamento sulla vigilanza del mercato;
- l'integrazione tra EPREL e ICSMS;
- una funzione dell'ICSMS che funge da "clausola di salvaguardia", consentendo alle autorità di vigilanza del mercato di condividere informazioni sui prodotti che presentano un rischio.

L'articolo 34, paragrafo 4, del regolamento sulla vigilanza del mercato impone agli Stati membri di riferire in merito alle verifiche approfondite della conformità. Nell'autunno del 2025 la banca dati ICSMS enumerava 230 ispezioni approfondite a norma del regolamento sull'etichettatura degli pneumatici. La figura 8 mostra i risultati per Stato membro. Gli Stati membri che non figurano nella tabella non hanno comunicato all'ICSMS alcuna verifica.

Tra le verifiche a norma del regolamento sull'etichettatura degli pneumatici, in 5 casi sono stati individuati pneumatici che presentavano un rischio grave e in 16 casi un rischio elevato. Le misure correttive comprendevano avvertimenti (14), ordini di ritiro del modello dal mercato (2) e divieti (2). Altre misure includevano modifiche di EPREL (1) e una modifica dell'etichetta (1). Spesso la misura correttiva non è comunicata.

(34) https://prosafe.org/, consorzio di coordinamento delle autorità di vigilanza del mercato.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Spagna				30 %	84 %	68 %
Germania		90 %	93 %	37 %	58 %	
Irlanda					33 %	51 %
Lussemburgo					100 %	
Croazia					100 %	
Unione europea					50 %	
Portogallo			0 %	100 %	0 %	
Danimarca						0 %

0% - 10%
10% - 20%
20% - 30%
30% - 40%
40% - 50%
50% - 60%
60% - 70%
70% - 80%
80% - 90%
90% - 100%

Figura 8. Panoramica delle prove di conformità al regolamento sull'etichettatura degli pneumatici, ICSMS. "Unione europea" si riferisce alle relazioni del JRC della Commissione. Una percentuale elevata (sfondo verde) indica che i modelli sono risultati conformi.

6.3. Ruolo della Commissione nella vigilanza del mercato

Le prove sugli pneumatici sono tecnicamente complesse e non sembrano costituire una priorità per gli Stati membri. Informazioni insufficienti in materia di conformità in EPREL, un gran numero di modelli, costi di prova notevoli (da 1 000 a 10 000 EUR per unità), difficoltà nell'acquisizione di competenze specialistiche, scarse capacità di laboratorio, diversa ripartizione delle responsabilità tra gli organismi nazionali negli Stati membri e mancanza di coordinamento contribuiscono a un controllo insufficiente, a elevati tassi di non conformità e alla sfiducia di clienti e distributori, aspetti forse correlati (si vedano i risultati dell'indagine, secondo cui le etichette degli pneumatici sono percepite come inaffidabili perché basate su autodichiarazioni). La figura 1 mostra i sorprendenti tassi di non conformità degli pneumatici sottoposti a prova dal JRC nel periodo 2021-2024.

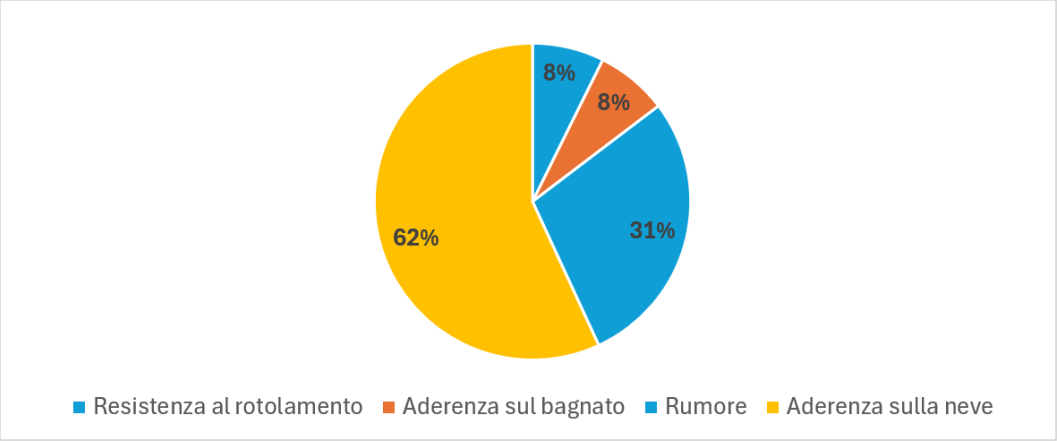


Figura 9. Casi di non conformità rilevati dal JRC nel periodo 2021-2024 (presentazione alla riunione dell'AdCo, 1º aprile 2025, Ispra).

Sarebbe utile un maggiore coinvolgimento della Commissione. Una strategia del genere è in atto dal 2020 nel settore della sicurezza dei veicoli: in questo ambito gli Stati membri hanno un ruolo centrale ed effettuano le prove di vigilanza, mentre la Commissione attua un secondo livello di controllo ed esegue prove indipendenti. Alla Commissione è

conferito il potere[35] di sottoporre a prova i veicoli e i loro componenti, imporre sanzioni amministrative direttamente ai costruttori e ordinare richiami a livello dell'UE[36]. L'omologazione degli pneumatici rientra nell'ambito di competenza della Commissione, mentre la loro etichettatura ne è esclusa. Attualmente esistono campagne di prova a livello di UE volte a verificare la conformità degli pneumatici venduti sul mercato dell'Unione, che integrano i controlli nazionali e colmano le lacune laddove le capacità nazionali potrebbero risultare limitate[37]. Un approccio centralizzato e coordinato che comprenda anche l'etichettatura creerebbe sinergie e garantirebbe l'imparzialità, senza conflitti di interessi[38]. Inoltre i costi aggiuntivi legati ai controlli di conformità dell'etichettatura sarebbero minimi, perché tali controlli si basano sulle stesse prove previste dal regolamento UNECE n. 117.

7. POSSIBILE VERIFICA E PROVA DA PARTE DI TERZI

La Commissione ha cercato di valutare costi e benefici della verifica indipendente obbligatoria da parte di terzi delle informazioni contenute nell'etichetta degli pneumatici, tenendo conto dell'esperienza acquisita con il quadro più ampio delineato dal regolamento (CE) n. 661/2009.

La verifica da parte di terzi può contribuire a compensare le carenze delle autorità di vigilanza del mercato in termini di bilancio, laboratori, personale, coordinamento e competenze necessarie. Il ricorso a terzi potrebbe garantire l'accesso ad attrezzature di laboratorio all'avanguardia e a personale specializzato. Diversi laboratori hanno maturato esperienza nel quadro più ampio dell'omologazione istituito dal regolamento (UE) 2019/2144 e sono già accreditati per svolgere tutte le attività di prova previste dal regolamento sull'etichettatura degli pneumatici. Tuttavia i diritti per prove e certificazioni da parte di terzi possono essere piuttosto onerosi. La tabella riporta i prezzi indicativi delle prove sugli pneumatici di classe C1 con riferimento ai parametri di cui al regolamento sull'etichettatura degli pneumatici, effettuate presso laboratori accreditati secondo la normativa in materia di omologazione degli pneumatici.

Tabella 4. Costi delle prove di verifica da parte di terzi per gli pneumatici di classe C1 (per pneumatico)

Procedura di prova — Pneumatici di classe C1	**Da**	**A**
Reg. n. 117 UNECE, allegato 3 — Emissioni sonore	1 100 EUR	2 000 EUR
Reg. n. 117 UNECE, allegato 5 — Aderenza sul bagnato	950 EUR	1 500 EUR
Reg. n. 117 UNECE, allegato 6 (CR) — Resistenza al rotolamento	650 EUR	1 250 EUR
Reg. n. 117 UNECE, allegato 7 (3PMSF) — Prestazioni sulla neve	3 200 EUR	5 500 EUR
Totale per la procedura di prova:	**5 900 EUR**	**10 250 EUR**

(35) Articolo 9 del regolamento (UE) 2018/858.

(36) Una relazione di attività è disponibile all'indirizzo https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC130606.

(37) Una relazione che descrive le attività svolte dal JRC nel settore degli pneumatici è disponibile all'indirizzo https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC135546.

(38) Le autorità nazionali potrebbero essere riluttanti a imporre il rispetto delle norme/sanzioni ai fabbricanti stabiliti nel loro territorio.

Esistono due opzioni per contenere questi costi di verifica da parte di terzi:

(i) prove ex post casuali a carico del settore pubblico, fattibili solo se coordinate a livello dell'UE;

(ii) verifica ex ante sistematica e obbligatoria a opera dei fornitori per tutti i valori dei parametri dichiarati sull'etichetta, qualora superino la categoria corrispondente allo scenario più sfavorevole documentato nei certificati di omologazione[39]. Questa opzione comporterebbe semplicemente la pubblicazione dei verbali delle prove che i fabbricanti sono tenuti a svolgere per poter dichiarare una categoria migliore rispetto allo scenario più sfavorevole documentato nei certificati di omologazione, verbali che devono essere caricati in EPREL.

8. ALLINEAMENTO DELLE MACCHINE DI PROVA

Il coefficiente di resistenza al rotolamento (*rolling resistance coefficient* – RRC), utilizzato per determinare la categoria di efficienza energetica di uno pneumatico, è misurato in laboratorio con l'ausilio di un macchinario specifico. I principali fabbricanti effettuano autonomamente le prove RRC e anche alcuni laboratori di prova indipendenti hanno i propri macchinari. Per garantire misurazioni ripetibili e coerenti è necessario procedere alla taratura periodica, o riallineamento, delle macchine di prova. Alcuni paesi terzi si affidano a un organismo centrale per i servizi di taratura[40], ma nell'UE non esiste un organismo di questo tipo; sono state invece istituite una "macchina di riferimento virtuale" e una procedura, descritte nell'allegato V del regolamento sull'etichettatura degli pneumatici. Ogni due anni un gruppo di 11 laboratori partecipa a un esercizio di confronto, che richiede un notevole dispendio di risorse, volto ad allineare le rispettive macchine e fornire un riferimento[41].

La Commissione potrebbe sviluppare un'alternativa a questo oneroso esercizio periodico di taratura dei vari laboratori istituendo un unico laboratorio fisico di riferimento, eventualmente affiancato da una rete di laboratori indipendenti che forniscano il servizio ai fabbricanti di tutto il mondo. Il costo di un laboratorio di questo tipo potrebbe essere coperto grazie ai diritti per i servizi di taratura. Va osservato che le macchine utilizzate per le prove RRC sono le stesse impiegate per l'omologazione, cosa che garantisce un migliore allineamento delle misurazioni necessarie per l'etichettatura e per l'omologazione e riduce la necessità di effettuare due volte le prove.

9. PROBLEMATICHE INDIVIDUATE IN FASE DI ATTUAZIONE

Nel corso dell'attuazione sono state individuate alcune problematiche relative al regolamento sull'etichettatura degli pneumatici, la maggior parte delle quali potrebbe essere risolta modificandone gli allegati. Di seguito sono riportate le più rilevanti, insieme alle possibili soluzioni.

9.1. Materiale promozionale, cataloghi, offerte di veicoli

Il regolamento sull'etichettatura degli pneumatici non fornisce dettagli sul formato, le dimensioni e le modalità di rappresentazione delle etichette nei cataloghi, nei negozi online, nel materiale promozionale o nelle offerte relative ai veicoli. L'unica condizione è

([39]) L'omologazione avviene a livello di "famiglia di prodotti", mentre l'etichettatura a livello di tipo di pneumatico (ogni "membro" della famiglia).

([40]) Ad esempio Stati Uniti, Corea e Giappone.

([41]) L'elenco dei laboratori è pubblicato nella comunicazione della Commissione 2012/C 86/03, di cui nel 2026 è previsto l'aggiornamento.

che le dimensioni non siano inferiori a 75x100 mm. Ne sono conseguite da un lato incertezza giuridica e dall'altro una diffusa non conformità. Una soluzione pratica, contemplata da altri atti delegati relativi all'etichettatura energetica in un allegato specifico, consiste nella possibilità di utilizzare un'etichetta semplificata e di formato ridotto, sotto forma di freccia con indicazione della categoria e della gamma di categorie, eventualmente abbinata a un meccanismo di visualizzazione annidata per le pagine web. La figura 10 riporta un esempio applicato agli pneumatici.



Figura 10. Esempi di frecce indicanti la categoria come alternativa all'etichetta completa (nei cataloghi, negli elenchi, nelle offerte di veicoli su carta o in combinazione con il meccanismo di visualizzazione annidata nelle vendite online).

9.2. Parametri insufficienti in EPREL per la scelta degli pneumatici

L'allegato III del regolamento sull'etichettatura degli pneumatici elenca i dati da caricare in EPREL: la descrizione è molto generica e alcuni parametri fondamentali non sono menzionati, motivo per cui le informazioni disponibili al pubblico sono insufficienti per importanti scenari d'uso reale[(42)]. È possibile inserire in EPREL la maggior parte dei valori dei parametri mancanti, ma su base volontaria. Ciò limita l'utilizzabilità di EPREL a fini di scelta, ad esempio da parte dei gestori di parchi veicoli nel settore del trasporto merci[(43)] o, ancora, da parte dei costruttori di veicoli per la scelta delle dotazioni di serie[(44)]. L'obbligo di registrare tutti i parametri rilevanti ai fini delle scelte di acquisto consentirebbe ai clienti di operare queste scelte e sfruttare al meglio il potenziale di risparmio offerto dall'etichetta, approfittando appieno della digitalizzazione e di EPREL. Inoltre individuare gli pneumatici che soddisfano i criteri della tassonomia dell'UE non è un'operazione intuitiva: la soluzione potrebbe essere una funzione di filtro specifica.

9.3. Informazioni insufficienti per effettuare i controlli di conformità

L'allegato VI del regolamento sull'etichettatura degli pneumatici elenca le informazioni da inserire nella parte di EPREL relativa alla conformità. L'elenco è generico e, nella pratica, costituisce un ostacolo a un controllo efficace della conformità, in particolare nei paesi in cui le responsabilità relative all'omologazione e all'etichettatura degli pneumatici sono separate. Allineare il formato dei parametri da inserire in EPREL per l'etichettatura degli pneumatici a quello utilizzato per l'etichettatura energetica risolverebbe il problema. La scarsa chiarezza dà inoltre adito a interpretazioni divergenti e crea un onere considerevole per le autorità di vigilanza del mercato, che non potendo reperire la documentazione in EPREL la devono chiedere al fornitore. Poiché, in linea di principio, ogni singolo pneumatico appartenente a una famiglia deve essere sottoposto a prova, a meno che la categoria indicata sull'etichetta non corrisponda allo scenario più sfavorevole, la

(42) Ad esempio, il disegno del battistrada degli pneumatici per autocarri varia a seconda dell'assale cui sono destinati (sterzante, di trazione o libero): la carcassa è la stessa ma le prestazioni complessive possono differire notevolmente.

(43) È fondamentale scegliere gli pneumatici in funzione della posizione dell'assale o del profilo di impiego, che incidono sul disegno del battistrada e sulla struttura della carcassa e di conseguenza sulle prestazioni in termini di resistenza al rotolamento, rumore o aderenza.

(44) Sebbene ogni costruttore adotti un meccanismo di "gara d'appalto", l'industria automobilistica ha manifestato un chiaro interesse ad avere una visione d'insieme del mercato per poter definire meglio i requisiti.

disponibilità dei verbali di prova consentirebbe di semplificare l'attività di controllo della conformità, riducendo i costi e gli oneri amministrativi a carico degli Stati membri.

9.4. Differenziazione limitata nelle categorie di prestazioni

Le soglie relative alle prestazioni degli pneumatici sono stabilite nei regolamenti dell'UNECE e sono periodicamente sottoposte a revisione e aggiornamento. In linea di massima, i requisiti aggiornati si applicano dapprima ai nuovi tipi di pneumatici omologati dopo l'entrata in vigore dei limiti e successivamente ai tipi esistenti.

Il progresso tecnologico ha consentito di fissare requisiti più rigorosi nella normativa in materia di omologazione, che ha vietato l'uso di pneumatici appartenenti alle categorie peggiori. La revisione del regolamento sull'etichettatura degli pneumatici non prevedeva però il riscalaggio o l'adeguamento delle categorie, e di conseguenza ora tutti gli pneumatici rientrano solo in tre o quattro categorie di resistenza al rotolamento e aderenza sul bagnato. Questa concentrazione rende l'etichetta meno interessante per i clienti e incentiva meno i fornitori a innovare per differenziare i propri prodotti da quelli della concorrenza. In attesa di un futuro riscalaggio, il problema potrebbe essere attenuato imponendo ai fornitori di inserire nella sezione pubblica di EPREL il coefficiente di resistenza al rotolamento e l'indice di aderenza sul bagnato misurati o stimati ai fini della determinazione della categoria, come già previsto per il rumore[45], consentendo così agli acquirenti professionali e agli altri utilizzatori interessati di individuare le differenze tra i prodotti appartenenti alla stessa categoria tramite EPREL.

10. CONCLUSIONI

Il regolamento riveduto sull'etichettatura degli pneumatici ha portato a miglioramenti misurabili delle prestazioni, segnatamente una riduzione del 5,1 % della resistenza al rotolamento e un miglioramento del 2,4 % dell'aderenza sul bagnato per gli pneumatici di classe C1 a partire dal 2021 rispetto a quanto sarebbe avvenuto in uno scenario di status quo. Tendenze analoghe sono state riscontrate anche per gli pneumatici di classe C2 e C3; per questi ultimi il miglioramento della resistenza al rotolamento è stato addirittura del 7,3 %. Il mercato si è quindi orientato verso pneumatici più performanti, con un numero sempre maggiore di modelli disponibili che ottengono il punteggio massimo (A) in tutti i parametri.

Tuttavia i consumatori continuano a essere poco familiari con le etichette e a fidarsene in misura limitata, in parte a causa di un'applicazione non uniforme delle norme e del fatto che si basano su autodichiarazioni. La vigilanza del mercato non sembra essere prioritaria per gli Stati membri: richiede competenze e strumenti specializzati, è difficile da esercitare e, quando attuata, mette in luce tassi elevati di non conformità. Ciò evidenzia la necessità di rafforzare il coordinamento, le risorse e le competenze a livello sia nazionale che dell'UE. La verifica e le prove da parte di terzi potrebbero sopperire ad alcune delle carenze attuali nella vigilanza del mercato, ma comporterebbero costi ingenti. L'attuale esercizio di allineamento delle macchine di prova è complesso e la sua cadenza semestrale risulta gravosa: un unico laboratorio di riferimento, eventualmente gestito dalla Commissione (JRC), potrebbe semplificare il processo e garantire maggiore stabilità, con la possibilità di recuperare i costi attraverso la prestazione diretta di servizi di allineamento. Le macchine

(45) Questi valori sono comunque già inseriti in EPREL, ma solo per la documentazione tecnica e solo da alcuni fornitori.

potrebbero essere utilizzate per effettuare prove relative sia all'etichettatura che alla conformità al regolamento n. 117.

EPREL è uno strumento prezioso ma la non obbligatorietà di determinati campi di dati ne limita l'utilità per i consumatori, i gestori di parchi veicoli e gli acquirenti. Nel frattempo, i progressi in materia di etichettatura relativa all'abrasione e al chilometraggio sono rallentati dalla mancanza di metodi di prova standardizzati, anche se i lavori in corso in seno all'UNECE potrebbero portare a delle soluzioni entro il 2027.

Infine, l'attuazione del regolamento sull'etichettatura degli pneumatici ha messo in luce ulteriori carenze, tra cui la mancanza di una definizione del meccanismo delle etichette "annidate". La grande concentrazione di modelli di pneumatici nelle prime tre categorie di resistenza al rotolamento e in particolare di aderenza sul bagnato, nonché in due categorie di rumorosità, riduce l'interesse dei clienti nell'etichetta.

Le modifiche contenute nella proposta omnibus presentata contestualmente alla presente relazione mirano a ovviare in modo più efficace ad alcune delle carenze e nel contempo a semplificare, ove possibile, l'adempimento degli obblighi per fornitori e rivenditori. Allo stesso tempo, alcune questioni (come quelle relative al chilometraggio, all'abrasione, alla ricostruzione, all'allineamento delle macchine di prova e alle prove per la verifica di conformità) possono essere affrontate solo con l'avanzamento dei lavori preparatori.