COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 26.7.2024
COM(2024) 317 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sulla delega del potere di adottare atti delegati conferito alla Commissione a norma del regolamento (UE) 2020/740 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 2020, sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sulla delega del potere di adottare atti delegati conferito alla Commissione a norma del regolamento (UE) 2020/740 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 2020, sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri

1. INTRODUZIONE

Il regolamento (UE) 2020/740 sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri[1], che abroga il regolamento (CE) n. 1222/2009, è stato adottato il 25 maggio 2020 ed è entrato in vigore il 1º maggio dell'anno successivo.

L'etichettatura degli pneumatici consente ai consumatori di fare scelte informate, sulla base di indicazioni chiare del consumo di carburante e dell'aderenza sul bagnato e di altre importanti informazioni supplementari. Può contribuire in modo significativo al risparmio di carburante, incoraggiando nel contempo l'innovazione e gli investimenti nello sviluppo e nella commercializzazione di pneumatici migliori. Attraverso l'armonizzazione dei requisiti a livello di Unione, l'etichettatura degli pneumatici va anche a beneficio dei fabbricanti, dell'industria e dell'economia UE nel suo complesso[2].

Le norme stabilite nel regolamento si applicano dal 1º maggio 2021 e riguardano le prestazioni in termini di consumo di carburante, sicurezza e rumore esterno degli pneumatici nuovi per autovetture (C1), per veicoli commerciali leggeri (C2) e per autobus e autocarri (C3). L'etichetta segue il noto sistema di classificazione con scala di colori utilizzato per gli elettrodomestici come lavastoviglie e frigoriferi, anche se le classi disponibili per la resistenza al rotolamento e l'aderenza sul bagnato sono solo cinque e quelle per il rumore esterno di rotolamento solo tre. La resistenza al rotolamento è un indicatore dell'efficienza energetica di uno pneumatico: aiuta i consumatori a scegliere pneumatici che consumino meno carburante e siano in grado di estendere la distanza che il veicolo può percorrere tra due punti di rifornimento o di ricarica. La misurazione dell'aderenza sul bagnato, che indica le prestazioni di frenatura, è invece un aspetto fondamentale di sicurezza. L'etichetta consente a chi acquista pneumatici nuovi di scegliere con cognizione di causa basandosi su informazioni chiave fattuali. Dall'entrata in applicazione del regolamento, il registro europeo delle etichette energetiche (EPREL)[3] è diventato pienamente operativo e i fornitori sono tenuti a registrarvi tutti i tipi di pneumatici soggetti al regolamento prima di immetterli sul mercato dell'UE. L'etichetta, insieme ai dati raccolti nella banca dati dei prodotti EPREL[4], rappresenta uno strumento estremamente utile anche nelle decisioni sugli appalti pubblici e privati per grandi

---

1 Regolamento (UE) 2020/740 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 2020, sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri, che modifica il regolamento (UE) 2017/1369 e che abroga il regolamento (CE) n. 1222/2009 (GU L 177 del 5.6.2020, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

2 Documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la comunicazione della Commissione *Piano di lavoro sulla progettazione ecocompatibile e sull'etichettatura energetica 2022-2024*, EUR-Lex - 52022SC0101 - EN - EUR-Lex (europa.eu).

3 https://eprel.ec.europa.eu/screen/home.

4 https://eprel.ec.europa.eu/screen/product/tyres e https://energy-efficient-products.ec.europa.eu/ecodesign-and-energy-label/product-list/tyres_it.

quantitativi, ad esempio quelle che sono chiamati a prendere i costruttori di veicoli e i gestori di parchi veicoli.

2. BASE GIURIDICA

A norma dell'articolo 13 del regolamento (UE) 2020/740, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 14 del medesimo regolamento. Quest'ultimo dispone che tale potere sia conferito alla Commissione per un periodo iniziale di cinque anni a decorrere dal 25 giugno 2020 e fissa le condizioni per un'eventuale proroga. Conformemente a detta disposizione, la Commissione è tenuta a elaborare una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La presente relazione mira ad adempiere a tale obbligo.

L'articolo 14, paragrafo 2, stabilisce anche che la delega di potere sia tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo. Inoltre l'articolo 14, paragrafo 3, consente al Parlamento europeo o al Consiglio di revocare la delega di potere in qualsiasi momento.

3. ESERCIZIO DELLA DELEGA

La Commissione non ha ancora esercitato i poteri delegati che le sono conferiti dalle pertinenti disposizioni del regolamento (UE) 2020/740. Ciò è dovuto principalmente al fatto che determinate condizioni non sono ancora mature, in particolare per i motivi illustrati di seguito.

- Non è stato possibile proporre entro il 26 giugno 2022 un atto delegato che integrasse il regolamento in relazione all'**etichettatura degli pneumatici ricostruiti**, a causa dell'indisponibilità di un metodo di prova adeguato[5]. Si registrano però progressi nei lavori per colmare questa lacuna: la Commissione ha avviato uno studio, condotto da un laboratorio indipendente specializzato in prove di omologazione di veicoli e componenti, finalizzato a valutare la validità e la fattibilità di una proposta di etichettatura dei pneumatici di classe C3 presentata dall'industria nell'ottobre 2022. I risultati dello studio serviranno da base per una valutazione d'impatto, anch'essa in fase di avvio. I portatori di interessi dei governi, dell'industria e delle associazioni di consumatori con competenze nelle attività di regolamentazione relative ai veicoli a motore[6] saranno opportunamente consultati sul progetto di regolamento delegato della Commissione.
- Non è ancora stato possibile avviare il processo di preparazione di un atto delegato volto a includere nel regolamento parametri o requisiti d'informazione per l'**abrasione e il chilometraggio** degli pneumatici, dal momento che a oggi non sono disponibili metodi affidabili, accurati e riproducibili per provare e misurare questi due aspetti. Sono però in corso lavori in tal senso nel quadro della task force UN-ECE sull'abrasione dei pneumatici (TF-TA)[7]. Per gli pneumatici di classe C1 sarà presto disponibile un metodo di prova per misurare l'abrasione al fine di fissare requisiti minimi nel contesto del regolamento Euro 7; seguiranno i metodi per le classi C2 e C3.

5 Cfr. articolo 13, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2020/740.
6 Gruppo di lavoro della Commissione sui veicoli a motore (MVWG).
7 https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=160694352.

Nell'ambito del mandato della TF-TA dovrebbero iniziare a breve anche i lavori su un metodo per stimare il potenziale chilometraggio degli pneumatici.

A norma dell'articolo 13, paragrafo 1, alla Commissione è conferito anche il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 14 per modificare le parti D ed E dell'allegato I, l'allegato II per quanto riguarda il contenuto e il formato dell'etichetta degli pneumatici e gli allegati III, IV, V, VI e VII, adeguando al progresso tecnologico i valori, i metodi di calcolo e i requisiti ivi contenuti. La Commissione ha già individuato una serie di questioni in relazione alle quali è verosimilmente necessario avvalersi di tale potere e intende giungere a una conclusione al più tardi entro il 1º giugno 2025, data in cui è attesa la relazione di cui all'articolo 15 del regolamento.

4. CONCLUSIONE

La Commissione ritiene che sia chiaramente necessaria una proroga tacita della delega di potere per altri cinque anni, conformemente all'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2020/740.

Quella di elaborare e adattare norme sulla base delle deleghe di potere conferite dall'articolo 14 è una necessità che in futuro si presenterà. La motivazione alla base di tali deleghe non è cambiata. È importante i) preservare la flessibilità del quadro giuridico per poterlo integrare o adeguare alle nuove esigenze e ii) modificare all'occorrenza gli allegati sopra citati per garantire la sicurezza e proteggere la salute e l'efficienza economica e ambientale dei trasporti su strada. A tal fine è anche possibile sfruttare l'esperienza supplementare maturata nell'applicazione del regolamento.

La Commissione invita il Parlamento europeo e il Consiglio a prendere atto della presente relazione.