

Omnibus XII relativo all'etichettatura dei pneumatici

Posizione dell'industria dei pneumatici

L'industria europea dei pneumatici è rappresentata da Tyres Europe, a cui Assogomma aderisce e le cui posizione relativamente a quanto in oggetto sostiene e condivide.

I costruttori di pneumatici sostengono l'agenda di semplificazione annunciata nel Programma di lavoro della Commissione per il 2026. Tuttavia, la semplificazione dovrebbe concentrarsi sulla riduzione degli oneri amministrativi non necessari, preservando al contempo la certezza del diritto e la prevedibilità del quadro normativo. L'Omnibus pubblicato dalla Commissione europea rischia, invece, di produrre l'effetto opposto.

In primo luogo, i costruttori di pneumatici accolgono con favore le iniziative della Commissione volte a ridurre alcuni adempimenti amministrativi, quali l'eliminazione degli obblighi relativi all'etichetta degli pneumatici per i fornitori e i distributori di veicoli, gli sforzi diretti alla digitalizzazione dell'etichetta, la creazione di un collegamento tecnico tra EPREL e il registro del Passaporto Digitale di Prodotto, nonché la possibilità per la banca dati EPREL di generare automaticamente le immagini delle etichette.

Le evidenze emerse dagli studi della Commissione sul comportamento dei consumatori mostrano che la principale criticità non consiste nella carenza di informazioni disponibili, bensì nel limitato utilizzo, da parte dei consumatori, degli strumenti già esistenti. Secondo il rapporto della Commissione pubblicato nel 2026, soltanto il 39% dei consumatori intervistati ricordava di aver visto l'etichetta degli pneumatici durante il processo di acquisto, rispetto al 50% registrato nel 2017^{1,2}. Lo stesso rapporto rileva inoltre che soltanto il 5% dei consumatori era a conoscenza della banca dati EPREL o l'aveva consultata in occasione dell'acquisto di pneumatici. Ulteriori studi, tra cui il Lizeo Report³ sull'evoluzione dell'etichettatura degli pneumatici, indicano altresì che l'etichetta ha avuto un impatto limitato nell'orientare la domanda dei consumatori verso pneumatici caratterizzati da prestazioni superiori. Contrariamente a questo scenario, l'industria degli pneumatici raccomanda alla Commissione di adottare, in via prioritaria, misure approfondite volte a garantire che sia l'etichetta sia EPREL risultino effettivamente utili e concretamente utilizzati dai consumatori, incentivando direttamente la scelta di pneumatici con prestazioni migliori. Riteniamo che tale intervento debba precedere qualsiasi iniziativa suscettibile di comportare modifiche sostanziali dell'etichetta degli pneumatici e del sistema EPREL.



Inoltre, i decisori politici dovrebbero evitare duplicazioni degli obblighi normativi, considerando che la Commissione europea sta attualmente lavorando all'attuazione del regolamento sulla progettazione ecocompatibile, nell'ambito del quale sono in fase di elaborazione disposizioni che incidono sulle modalità con cui devono essere comunicate ai consumatori le informazioni relative alle prestazioni dei prodotti e all'impatto ambientale delle rispettive catene del valore.

¹ Commissione europea (2026), *Study on consumer understanding of the EU tyre label applied since 1 May 2021 – ENER/B3/FV2024-438 under Framework Contract no 2021/OP/0004/ENER/B3/FWC 2020-708 – Final report*.

² Commissione europea (2023), *Study assessing consumer understanding of tyre labels – Final report*.

³ Lizeo, *European Tyre Labelling 2012–2023 – Assessing label trends*, ottobre 2025.

1. Mantenere i poteri di codecisione per la revisione degli allegati del regolamento sull'etichettatura degli pneumatici, al fine di garantire la sicurezza della mobilità, le prestazioni ambientali e la competitività

Gli pneumatici non sono assimilabili agli altri prodotti connessi all'energia. Si tratta di componenti essenziali per la sicurezza dei veicoli e per la mobilità e, proprio per questa ragione, le loro prestazioni non possono essere valutate considerando isolatamente un singolo parametro.

La resistenza al rotolamento, l'aderenza sul bagnato e la rumorosità interagiscono infatti tra loro e con numerose altre caratteristiche prestazionali degli pneumatici non disciplinate dalla normativa. Eventuali modifiche dell'etichetta, dei metodi di prova, dei metodi di calcolo, dei requisiti o delle soglie di classificazione possono pertanto incidere sulle scelte di progettazione dei prodotti, sulle decisioni di investimento e sull'equilibrio tra sicurezza, prestazioni ambientali regolamentate, altre prestazioni non regolamentate e competitività.

In coerenza con i principi sanciti dal TFUE, l'attuale quadro normativo attribuisce deliberatamente ai colegislatori le modifiche essenziali relative ai principali parametri dell'etichetta degli pneumatici, in considerazione delle potenziali conseguenze sulla sicurezza, sulla progettazione dei prodotti, sulla competitività industriale più generale e sugli investimenti, nonché delle implicazioni in termini di solidità delle metodologie utilizzate ai fini della verifica.

Tale aspetto assume particolare importanza in un momento in cui il quadro normativo applicabile alle prove sugli pneumatici è già interessato da rilevanti cambiamenti tecnici, derivanti dall'introduzione dei limiti relativi all'abrasione degli pneumatici nell'ambito dell'attuazione di Euro 7.



Intervenire contemporaneamente sull'architettura fondamentale dell'etichetta degli pneumatici determinerebbe un livello non necessario di incertezza normativa per i produttori.

Anche la rilevanza economica del settore giustifica un adeguato livello di scrutinio legislativo. Un recente studio di Oxford Economics evidenzia infatti l'esistenza di sei importanti settori economici dipendenti da veicoli e macchinari equipaggiati con pneumatici. Le modifiche suscettibili di incidere sulla competitività o sulla disponibilità degli pneumatici producono quindi conseguenze che vanno ben oltre il settore stesso, con potenziali ripercussioni sulla movimentazione delle merci, sulla produzione alimentare, sulle attività industriali e sui servizi essenziali in tutta l'Unione.

I costruttori di pneumatici non sostengono pertanto l'attribuzione di ampi poteri alla Commissione per avviare revisioni sostanziali o ricalibrature strutturali dell'etichetta degli pneumatici.

In particolare:

- la ricalibratura dovrebbe essere possibile esclusivamente in conformità alla regola relativa alla saturazione delle classi prevista dal regolamento quadro sull'etichettatura energetica (regolamento (UE) 2017/1369, articolo 11, paragrafo 6), nonché sulla base di un'adeguata valutazione del mercato;
- le prove, la classificazione e la misurazione dei parametri degli pneumatici dovrebbero essere sempre effettuate conformemente al regolamento UNECE R117;
- i valori prestazionali e l'ampiezza delle fasce degli attuali sistemi di classificazione sono stati definiti tenendo conto del necessario grado di affidabilità delle prove e sulla base della fattibilità tecnica.

Di conseguenza, qualora la Commissione ritenga necessario procedere a una ricalibratura o a una modifica strutturale dell'etichetta degli pneumatici, tale intervento dovrebbe continuare a essere assoggettato alla procedura legislativa ordinaria e sostenuto da una valutazione d'impatto completa, da una consultazione delle parti interessate, da un'analisi della fattibilità tecnica, dalla previsione di adeguati periodi transitori e da evidenze atte a dimostrare che la modifica possa migliorare le possibilità di scelta dei consumatori senza compromettere le altre prestazioni degli pneumatici.



2. Mantenere l'attuale scheda informativa del prodotto (PIS), al fine di evitare una maggiore complessità delle informazioni destinate ai consumatori e ulteriori oneri per l'industria (Allegato I)

L'introduzione obbligatoria di una scheda informativa ampliata comporterebbe un aumento esponenziale degli oneri amministrativi e documentali, senza apportare benefici chiari e concretamente utilizzabili né agli utenti finali né alle autorità di vigilanza del mercato.

Gli stessi studi empirici della Commissione europea dimostrano che il livello complessivo di utilizzo della banca dati EPREL da parte del pubblico rimane inferiore al 10%. Ancora più significativo è il fatto che l'utilizzo diretto da parte dei consumatori si attesti appena al 5%.

Non esiste pertanto una solida base empirica o scientifica che consenta di ritenere che l'aggiunta di ulteriori campi informativi o requisiti all'interno di EPREL possa produrre risultati positivi misurabili o un effettivo valore aggiunto per i consumatori europei.

Al fine di evitare oneri amministrativi non necessari per i fornitori e, al contempo, un sovraccarico informativo per i consumatori, la scheda informativa del prodotto dovrebbe contenere esclusivamente le informazioni necessarie all'identificazione dello pneumatico e alla documentazione delle prestazioni relative ai parametri dell'etichetta, come definiti dal regolamento (UE) 2020/740.

In coerenza con l'obiettivo di semplificazione, non dovrebbero essere introdotti ulteriori elementi e, in particolare:

- non dovrebbero essere aggiunti il valore del coefficiente di resistenza al rotolamento (RR), il valore dell'indice di aderenza sul bagnato (WG) e il livello di rumorosità esterna di rotolamento;
- non dovrebbero essere introdotti ulteriori parametri non rilevanti ai fini della verifica della conformità.

In secondo luogo, al di là dell'onere complessivo derivante dall'ampliamento degli obblighi informativi, diversi campi proposti sollevano problemi di coerenza tecnica.

Ciò riguarda in particolare le informazioni relative alle omologazioni UN e ai regolamenti UN inserite in una banca dati destinata all'etichettatura, la classificazione degli pneumatici M+S come sottocategoria degli pneumatici per impieghi speciali, i valori RRC e di aderenza sul bagnato, l'indice di aderenza sul bagnato a metà usura per gli pneumatici C3 — che costituisce una prestazione



completamente nuova — nonché la profondità del battistrada in assenza di indicazioni circa le modalità con cui tale parametro dovrebbe essere misurato.

3. Semplificare la banca dati EPREL

L'obbligo di caricare nella banca dati EPREL un elenco più ampio di documentazione tecnica determinerebbe un significativo incremento dei costi di conformità, anche qualora tale requisito non avesse efficacia retroattiva.

Considerato che la Commissione sta attualmente lavorando all'attuazione dell'ESPR, i produttori di pneumatici chiedono di sospendere l'introduzione di ulteriori obblighi di caricamento di documenti nella banca dati EPREL fino al completamento dei lavori relativi all'ESPR.

In particolare, l'industria degli pneumatici si oppone all'estensione degli obblighi informativi relativi alla sezione della banca dati dedicata alla conformità della scheda informativa del prodotto, prevista dall'Allegato III della proposta della Commissione.

L'opposizione riguarda, nello specifico, sia l'ampliamento dei requisiti della scheda informativa del prodotto sia l'inserimento dei rapporti di prova degli pneumatici, in considerazione dell'onere amministrativo sproporzionato che tali disposizioni determinerebbero.

Inoltre, l'industria degli pneumatici esprime dubbi circa l'effettiva necessità di caricare la documentazione relativa all'omologazione ai fini della dimostrazione della classe dell'etichetta, considerando che la procedura di prova per la verifica della conformità è chiaramente definita e che la documentazione completa può essere resa disponibile su richiesta qualora emergano questioni specifiche nell'ambito di una determinata campagna di prove.

L'industria degli pneumatici ritiene che ulteriori obblighi documentali non debbano essere utilizzati come sostituto di un'efficace vigilanza del mercato.

Sebbene la documentazione tecnica svolga un importante ruolo di supporto, la conformità alle prescrizioni relative all'etichetta degli pneumatici può, in ultima analisi, essere verificata soltanto attraverso prove fisiche.

Gli interventi di policy dovrebbero pertanto concentrarsi sul garantire che le autorità competenti dispongano delle risorse e delle capacità necessarie per svolgere regolarmente campagne di prova e assicurare il rispetto della normativa, anziché ampliare gli obblighi amministrativi di



comunicazione, che di per sé non migliorano l'affidabilità delle informazioni messe a disposizione dei consumatori.

Inoltre, nel corso dell'anno l'industria degli pneumatici ha instaurato una proficua collaborazione con le autorità di vigilanza del mercato, fornendo le informazioni di volta in volta richieste. È pertanto importante evitare l'introduzione di ulteriori requisiti ridondanti, che avrebbero come unico effetto quello di generare confusione e accrescere inutilmente gli adempimenti burocratici.

4. Semplificare le modalità di fornitura dell'etichetta e il sistema della “nested label”

La proposta di introdurre un'architettura basata su una “nested label” comporterebbe significative criticità amministrative per i produttori di pneumatici.

A differenza dell'elettronica di consumo o degli elettrodomestici, gli pneumatici presentano caratteristiche del tutto peculiari per quanto riguarda la distribuzione fisica, lo stoccaggio e le modalità di vendita, che non risultano compatibili con sistemi di etichettatura “nested”.

Al fine di conseguire un'effettiva semplificazione delle modalità di fornitura dell'etichetta degli pneumatici, i legislatori dovrebbero pertanto modificare l'articolo 4, paragrafo 1, consentendo ai produttori di pneumatici di fornire le etichette in formato digitale.

