Etiquetage des pneumatiques: efficacité en carburant

2008/0221(COD) - 13/11/2008 - Document de base législatif

OBJECTIF : créer un système d'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres essentiels.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : avec quelque 23% des émissions totales de CO_2 provenant du transport routier, la réduction de l'intensité énergétique et des émissions des véhicules constitue un défi majeur pour l'UE.

La communication de la Commission sur le Plan d'action pour l'efficacité énergétique a souligné les possibilités de réduction de la consommation totale d'énergie de 20% d'ici à 2020, en présentant une liste d'actions ciblées comprenant l'étiquetage des pneumatiques.

Les pneumatiques, du fait de leur résistance au roulement, représentent entre 20 et 30% de la consommation de carburant des véhicules. Une réduction de la résistance au roulement des pneumatiques peut donc contribuer sensiblement à l'efficacité énergétique du transport routier et de ce fait à la réduction des émissions. De nouvelles technologies permettent de réduire la résistance au roulement, qui peut varier du simple au double selon les pneumatiques. Dans le cas des voitures particulières, par exemple, cela représente un écart de consommation de 10% entre le plus mauvais et le meilleur jeu de pneumatiques.

Les études montrent que les pneumatiques les plus performants sont rentables: en effet, l'écart de prix des meilleurs pneumatiques sera compensé par les économies de carburant réalisées au cours de leur utilisation. Il y a donc un intérêt direct pour l'acquéreur des pneumatiques, qui pourra ainsi réduire ses dépenses en carburant, et pour l'ensemble de la société, du fait de la réduction des émissions dues au transport routier. L'impact au niveau de l'UE pourrait être spectaculaire : l'étude réalisée en externe dans le cadre de l'analyse d'impact a mis en lumière un potentiel d'économies compris entre 0,56 et 1,51 million de tonnes équivalent pétrole par an, en fonction de la vitesse de transformation du marché. Cela équivaut à une réduction du nombre de voitures particulières circulant sur les routes de l'UE comprise entre 0,5 et 1,3 million (soit 3 à 8% des nouvelles immatriculations).

Les différents paramètres de la performance des pneumatiques sont liés: agir sur l'un d'eux, par exemple l'efficacité en carburant, peut avoir une incidence négative sur d'autres, tels que l'adhérence sur sol mouillé, alors que l'optimisation de ce dernier paramètre peut nuire au bruit de roulement externe. Un système d'étiquetage des pneumatiques au niveau de l'UE permettrait de remédier à l'évolution trop lente du marché en faveur de pneumatiques plus efficaces en carburant, due à l'insuffisance des informations disponibles. Il permettrait aux consommateurs de choisir en connaissance de cause, inciterait les fabricants de pneumatiques à améliorer leurs produits et sensibiliserait le public. Les études de marché ont montré que les consommateurs seraient intéressés à acheter des pneumatiques permettant de réduire la consommation de carburant.

La présente proposition relative à l'étiquetage des pneumatiques suit une approche intégrée qui garantira que des informations normalisées sont données non seulement sur l'efficacité en carburant mais aussi concernant l'adhérence sur sol mouillé et le bruit externe de roulement, afin que les consommateurs et les utilisateurs finaux puissent choisir en connaissance de cause. L'objectif est de promouvoir, par le jeu des forces du marché, l'amélioration dynamique de tous les paramètres au-delà des exigences minimales fixées pour la réception de type (procédure ouvrant accès au marché de l'UE).

Concrètement, la proposition concerne la création d'un système d'étiquetage des pneumatiques en relation avec les paramètres de l'efficacité en carburant, de l'adhérence sur sol mouillé et du bruit de roulement externe, applicable aux catégories C1, C2 et C3 (pneumatiques des voitures particulières, des véhicules utilitaires légers et des utilitaires lourds). Ce système apportera aux consommateurs, aux entreprises et aux détaillants des informations harmonisées et faciles à comprendre sur les caractéristiques des pneumatiques. Il garantira que les informations en question sont mises à la disposition des utilisateurs finaux sur différents supports (électronique, catalogues, autocollants).

Cette proposition est conforme à la stratégie révisée de la Commission concernant le CO_2émis par les voitures particulières et les véhicules utilitaires légersainsi qu'à la contribution du groupe à haut niveau CARS 21. Cette stratégie se fonde sur une approche intégrée afin d'atteindre l'objectif de 120 g/km de CO_2 d'ici à 2012.