Etiquetage des pneumatiques: efficacité en carburant

2008/0221(COD) - 22/04/2009 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 642 voix pour, 23 voix contre et 8 abstentions, une résolution législative modifiant, en première lecture de la procédure de codécision, la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres essentiels.

Les principaux amendements sont les suivants :

Adoption d'un règlement : les députés préconisent de choisir un règlement comme instrument, en lieu et place d'une directive. Cela devrait assurer un niveau uniforme de qualité des pneumatiques.

Calculateur d'économies : pour une meilleure compréhension et information au sujet de la résistance au roulement, un calculateur d'économies de carburant, comme celui qui existe déjà pour les pneumatiques de la catégorie C3, serait utile pour mettre en évidence les économies de carburant ainsi que la réduction des coûts et des émissions de CO_2 qui peuvent être obtenues.

Pneus neige et pneus d'hiver « nordiques » : ces pneus ont des paramètres spécifiques qui ne sont pas totalement comparables à ceux des pneumatiques traditionnels. Afin de garantir que les utilisateurs finaux prennent des décisions équitables et en connaissance de cause, les paramètres de ces pneumatiques devraient être indiqués de façon à les placer sur un pied d'égalité avec les pneumatiques traditionnels.

Site web d'étiquetage des pneumatiques : les députés estiment qu'il convient de fournir aux acheteurs potentiels des informations complémentaires normalisées visant à expliciter chacun des éléments de l'étiquette, à savoir l'efficacité énergétique, l'adhérence sur sol mouillé et les émissions sonores. D'ici septembre 2010 au plus tard, la Commission devrait mettre sur pied et gérer un site web d'étiquetage des pneumatiques de l'Union européenne, source de référence pour les informations concernant chaque élément de l'étiquette. Le site comprendrait:

- une explication des pictogrammes imprimés sur l'étiquette;
- un calculateur d'économies de carburant qui affiche l'économie de carburant et la réduction des coûts et des émissions de CO_2 qui peuvent être obtenues en utilisant des pneumatiques à faible résistance au roulement pour les catégories C1, C2 et C3;
- un texte soulignant que les économies effectives de carburant et la sécurité routière dépendent dans une large mesure du comportement du conducteur, en particulier: i) une conduite écologique peut réduire sensiblement la consommation de carburant ; ii) la pression de gonflage des pneumatiques doit être contrôlée régulièrement pour maximiser l'adhérence sur sol mouillé et l'efficacité en carburant ; iii) les distances de sécurité doivent toujours être rigoureusement respectées.

Ces informations devraient également être fournies dans les brochures et sur les affiches explicatives dans tous les points de vente.

Information du public : les fournisseurs devraient veiller à ce que les pneumatiques des catégories C1 et C2 livrés aux distributeurs ou aux utilisateurs finaux soient fournis avec une étiquette, affichée par tout moyen ou par un autocollant sur la bande de roulement, qui indique la classe d'efficacité en carburant, la

classe d'adhérence sur sol mouillé et la valeur mesurée du bruit de roulement externe. Pour les pneumatiques des catégories C2 et C3, le coefficient de résistance au roulement mesuré devrait également être indiqué.

En outre, les fournisseurs devraient enregistrer dans une banque de données accessible au public les valeurs mesurées lors des essais d'homologation en ce qui concerne le coefficient de résistance au roulement (exprimé en kg/t), l'indice d'adhérence sur sol mouillé (exprimé par l'indice de performance G, par rapport au pneumatique de référence) et les émissions sonores (exprimées en dB) .

Responsabilités des fournisseurs et distributeurs de véhicules : lorsque les utilisateurs finaux ont la possibilité de choisir entre différents types de pneumatiques qui peuvent être montés sur un véhicule neuf, les points a) ou b) suivants devraient s'appliquer:

a) lorsque les utilisateurs finaux ont la possibilité de choisir entre différentes tailles de pneumatiques et de jantes, mais pas entre d'autres paramètres du type de pneu, les informations devraient mentionner, pour chaque taille de pneumatique ou de jante, les classes d'efficacité en carburant et d'adhérence sur sol mouillé les plus basses ainsi que la valeur mesurée du bruit de roulement externe la plus élevée de tous les types de pneumatiques correspondant à ladite taille de pneumatique ou de jante;

b) sauf dans les cas couverts par le point a), les informations devraient mentionner la classe d'efficacité en carburant, la classe d'adhérence sur sol mouillé et la valeur mesurée du bruit de roulement externe de tous les types de pneumatiques pouvant être choisis par l'utilisateur final.

Méthodes d'essai : les essais harmonisés doivent fournir aux utilisateurs finaux un classement fiable et pleinement représentatif des caractéristiques testées.

Procédure de vérification : pour apporter la sécurité juridique aux constructeurs automobiles et aux fabricants de pneumatiques, les députés ont souhaité clarifier que les vérifications ne doivent pas amener les États membres à bloquer la libre circulation des voitures et des pneumatiques homologués dans l'UE.

Inspections : les autorités compétentes devront mettre en place un système d'inspections régulières et ponctuelles des points de vente afin de garantir la conformité aux exigences du règlement.

Mise en œuvre et sanctions : afin de garantir des conditions de concurrence équitables pour tous les fabricants de pneumatiques, tant au sein de la Communauté que vis-à-vis de leurs concurrents internationaux, les députés jugent primordial que les dispositions du règlement soient rigoureusement appliquées dans chacun des États membres. Á cette fin, les États membres, par un **échange permanent d'informations**, doivent coopérer étroitement dans la surveillance du marché. Ils doivent arrêter les mesures appropriées en vue de réaliser des **contrôles réguliers ex post** de façon à garantir que les pneumatiques dont l'étiquetage ne respecte pas la législation soient mis en conformité ou retirés du marché. Ils doivent également arrêter des mesures fixant des sanctions pour non-respect du règlement.

Dans la mise en œuvre des dispositions du règlement, les États membres doivent s'efforcer de ne pas adopter de mesures qui pourraient entraîner des obligations administratives inutilement lourdes pour les **petites et moyennes entreprises (PME).**

Les députés estiment qu'il convient d'encourager les fabricants, les fournisseurs et les distributeurs de pneumatiques à se conformer aux dispositions du règlement avant 2012 pour accélérer la reconnaissance du régime et la concrétisation de ses avantages.

Réexamen : au plus tard 3 ans après la date de mise en application du règlement, la Commission devrait réexaminer sa mise en application, et notamment: a) l'efficacité de l'étiquetage en termes de sensibilité du

consommateur; b) la nécessité d'étendre le système d'étiquetage pour y inclure les pneumatiques rechapés; c) la nécessité d'introduire de nouvelles caractéristiques ou catégories de pneumatiques; d) les informations concernant les caractéristiques des pneumatiques fournies par les fournisseurs et les distributeurs de véhicules aux utilisateurs.

Sur la base de ce réexamen et après avoir réalisé une analyse d'impact et une enquête auprès des consommateurs, la Commission devrait présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil, accompagné, le cas échéant, d'une proposition de modification du règlement.

Transposition : le règlement devrait entrer en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne et s'appliquer à partir du 1er novembre 2012. Toutefois, les articles 4 (responsabilités des fournisseurs) et 5 (responsabilités des distributeurs) ne s'appliqueraient pas aux pneumatiques produits avant le 1er juillet 2012.