Informations de base

2008/0221(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Etiquetage des pneumatiques: efficacité en carburant Abrogation 2018/0148(COD) **Subject** 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.60.08 Efficacité énergétique 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile 4.60.02 Information du consommateur, publicité, étiquetage	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
ITRE Industrie, recherche et énergie	BELET Ivo (PPE-DE)	17/12/2008
	Rapporteur(e) fictif/fictive GROOTE Matthias (S&D)	

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
ITRE Industrie, recherche et énergie	BELET Ivo (PPE-DE)	17/12/2008

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	HARMS Rebecca (Verts /ALE)	22/01/2009
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
TRAN Transports et tourisme	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date

	Transports, télécommunications et énergie	2949	2009-06-11
	Agriculture et pêche	2976	2009-11-20

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Energie et transports	PIEBALGS Andris

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
13/11/2008	Publication de la proposition législative	COM(2008)0779	Résumé
04/12/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
31/03/2009	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
02/04/2009	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0218/2009	
21/04/2009	Débat en plénière		
22/04/2009	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0248/2009	Résumé
22/04/2009	Résultat du vote au parlement		
11/06/2009	Débat au Conseil		
01/07/2009	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2009)0348	Résumé
20/11/2009	Publication de la position du Conseil	14639/6/2009	Résumé
23/11/2009	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
23/11/2009	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
23/11/2009	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A7-0076/2009	
25/11/2009	Décision du Parlement, 2ème lecture	T7-0086/2009	Résumé
25/11/2009	Signature de l'acte final		
25/11/2009	Fin de la procédure au Parlement		
22/12/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2008/0221(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation 2018/0148(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 194-p2

État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ITRE/7/01536

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE418.334	02/02/2009	
Amendements déposés en commission		PE421.196	26/02/2009	
Avis de la commission	ENVI	PE419.861	18/03/2009	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0218/2009	02/04/2009	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0248/2009	22/04/2009	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A7-0076/2009	23/11/2009	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T7-0086/2009	25/11/2009	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	15360/2009	16/11/2009	
Position du Conseil	14639/6/2009	20/11/2009	Résumé
Projet d'acte final	03684/2009/LEX	25/11/2009	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2008)0779	13/11/2008	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2008)2860	13/11/2008	
Document annexé à la procédure	SEC(2008)2861	13/11/2008	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2009)3507	25/06/2009	
Proposition législative modifiée	COM(2009)0348	01/07/2009	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2009)0642	23/11/2009	Résumé
Document de suivi	COM(2017)0658	08/11/2017	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé

EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0620/2009	24/03/2009	

Informations complémentaires		
Source	**Document**	**Date**
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Règlement 2009/1222 JO L 342 22.12.2009, p. 0046	Résumé

Etiquetage des pneumatiques: efficacité en carburant

2008/0221(COD) - 08/11/2017 - Document de suivi

Le présent rapport de la Commission expose les résultats de l'évaluation de la nécessité de réexaminer le règlement (CE) n° 1222/20091 du Parlement européen et du Conseil sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres essentiels.

L'étude sur le réexamen du règlement ainsi que les entretiens menés à l'appui de celle-ci auprès des fournisseurs et des distributeurs (revendeurs) de pneumatiques, des autorités de surveillance du marché, des organisations de consommateurs et des ONG agissant pour la protection de l' environnement, ont révélé un certain nombre de points qui pourraient améliorer le règlement et sa mise en œuvre.

Évolution du marché: d'importantes économies de carburant pourraient encore être réalisées, de même que la sécurité routière et le bruit de roulement pourraient être encore améliorés.

En ce qui concerne l'«efficacité en carburant» et l'«adhérence sur sol mouillé», le marché a affiché entre 2013 et 2015 une tendance positive en faveur de pneumatiques présentant de meilleures performances, en partie grâce à l'incidence de l'étiquette.

Cette tendance est toutefois moins prononcée pour le «**bruit de roulement externe**» pour lequel aucune amélioration réelle n'a été observée entre 2013 et 2015, principalement parce que l'industrie s'est davantage attachée à améliorer les autres paramètres.

Connaissance et compréhension de l'étiquette par les utilisateurs: l'enquête menée auprès des consommateurs dans le cadre de l'étude a montré que **plus de la moitié des propriétaires de voitures n'avaient pas connaissance de l'existence d'une étiquette** pour les pneumatiques. Cependant, ils sont en mesure de comprendre les informations qui figurent sur l'étiquette, même s'ils n'en connaissaient pas l'existence au préalable.

L'enquête a montré que la sécurité est la préoccupation dominante des consommateurs lorsqu'ils achètent des pneumatiques.

Des **campagnes de sensibilisation** pourraient faire référence au calculateur d'économie de carburant, disponible sur le site internet de la Commission européenne. Ce calculateur permet aux utilisateurs finaux de calculer les économies de carburant que les pneumatiques pourraient leur permettre de réaliser. Ces campagnes pourraient être réalisées au niveau national par les autorités des États membres et au niveau de l'UE par la Commission, ou les deux. Les fournisseurs et distributeurs de pneumatiques pourraient y participer afin d'atteindre avec plus d'effet les utilisateurs finaux.

Par ailleurs, il conviendrait de sensibiliser les utilisateurs concerne les **exigences en matière de marchés publics** figurant dans la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique.

Clarté et exactitude des informations sur les paramètres des pneumatiques: en général, les consommateurs estiment que l'étiquette est utile et claire. De nombreux consommateurs ont indiqué que si le marché était plus contrôlé et les sanctions plus fréquentes en cas de non-conformité, leur confiance augmenterait.

Souvent, les consommateurs ne voient pas le pneumatique avant l'achat, ni, par conséquent, son étiquette. De plus, le **vieillissement du pneumatique** entraînant une dégradation de ses performances, il pourrait être envisagé de communiquer au consommateur la date de fabrication, par exemple en l' indiquant sur la fiche d'information du produit, avec également la dégradation moyenne prévisible des performances.

La part des pneumatiques achetés sur **l'internet** est actuellement en hausse. Il devient donc de plus en plus important d'afficher l'étiquette et les informations pertinentes lorsque les pneumatiques sont proposés à la vente en ligne.

Enfin, l'intégration des **performances sur la neige et sur le verglas** dans le système d'étiquetage des pneumatiques répondrait à une préoccupation de sécurité et apporterait aux consommateurs des informations plus complètes.

Le rapport conclut **qu'il est encore possible d'améliorer la clarté, l'exactitude, la fiabilité et la représentativité de l'étiquette** ainsi que le contrôle de son application par les États membres. Pour ce faire, il serait possible par exemple de préciser les **essais de mesure**, de **renforcer la surveillance du marché** et d'envisager d'autres options.

La Commission estime que la prise en compte des problèmes recensés dans le rapport pourrait orienter le marché vers des pneumatiques plus performants.

Si, d'ici 2030, tous les types de pneumatiques atteignaient une efficacité en carburant de classe B (au lieu de la classe C comme estimé actuellement), **les économies d'énergie** qui en découleraient pourraient atteindre 256 PJ (ou 6,1 Mtep) par an en 2030, soit 18,6 Mton d'émissions de CO2 en moins par an.

La Commission examinera plus en détail les questions soulevées dans le rapport et **pourrait proposer un règlement révisé** sur l'étiquetage des pneumatiques.

Etiquetage des pneumatiques: efficacité en carburant

2008/0221(COD) - 25/11/2009 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a approuvé, telle quelle, en deuxième lecture de la procédure de codécision, la position commune du Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres essentiels.

Le Parlement prend note de la déclaration de la Commission annexée à la résolution législative. Aux termes de cette déclaration, « la Commission est favorable à l'utilisation d'instruments communautaires tels que le programme Énergie intelligente-Europe pour soutenir les initiatives visant à informer les utilisateurs finaux des avantages de l'étiquetage des pneumatiques. D'ici juin 2012, la Commission fournira, par l'intermédiaire de son site internet ec.europa, notamment auprès des associations de consommateurs et des fabricants de pneumatiques, des informations sur chacun des éléments de l' étiquette apposée sur les pneumatiques et un calculateur d'économie de carburant harmonisé.»

Etiquetage des pneumatiques: efficacité en carburant

2008/0221(COD) - 01/07/2009 - Proposition législative modifiée

La Commission présente une proposition modifiée qui intègre la majorité des 42 amendements proposés par le Parlement européen en première lecture de même que les améliorations techniques qui sont nécessaires pour transformer la directive en règlement.

L'un des principaux amendements du Parlement européen vise à **transformer la proposition de directive en proposition de règlement**. Dans la mesure où un règlement réduirait les frais de transposition et garantirait une mise en application simultanée du système d'étiquetage pour toutes les parties concernées, la Commission prend en compte cette modification.

Les autres amendements acceptés en totalité ou partiellement par la Commission sont les suivants :

Champ d'application et autres dispositions générales.

- **Objectif** : la Commission accepte l'amendement précisant que la proposition a non seulement pour objectif d'accroître l'efficacité en carburant, mais également d'améliorer l'adhérence sur sol mouillé et de diminuer le bruit de roulement externe.
- **Retrait des lieux de stockage de la définition de «point de vente»** : la Commission juge acceptable de préciser que les lieux de stockage qui n'assurent pas la vente de pneumatiques aux utilisateurs finaux (par exemple, les locaux de stockage des fournisseurs) ne sont pas compris dans la définition des points de vente. Elle estime toutefois que les pneumatiques stockés dans les points de vente accessibles aux utilisateurs finaux (c'est-à-dire les pneumatiques stockés par les distributeurs) doivent impérativement porter une étiquette. Dans ces conditions, la Commission accepte en partie l'amendement du Parlement et le reformule de manière à conserver les lieux de stockage dans la définition du point de vente en excluant les pneumatiques stockés par les fournisseurs.
- **Réduire la portée de la définition de «documentation technique promotionnelle» (la liste des exemples de «documentation technique promotionnelle» devient une liste fermée) et en exclure «la publicité dans les médias»** : la Commission estime qu'il y a lieu de supprimer la mention excluant «la publicité dans les médias», dès lors que cette notion n'est pas définie et que les dépliants et les sites web des fournisseurs peuvent être considérés comme de la «publicité dans les médias». Elle considère qu'il faut prendre en considération le contenu de l'information véhiculée par l'outil de promotion, et non l'outil proprement dit, pour déterminer s'il s'agit d'une documentation technique promotionnelle.

Responsabilités des fournisseurs et des distributeurs.

- **Explication de l'étiquette aux utilisateurs finaux** : la Commission est d'accord sur le principe de l'amendement qui prévoit la fourniture d'informations complémentaires normalisées aux utilisateurs finaux visant à expliciter chacun des éléments de l'étiquette. Elle juge toutefois disproportionné d'ajouter d'autres exigences d'information, telles qu'un calculateur d'économie de carburant et un site web de l'UE. Il est préférable d'assurer l'information du consommateur à l'échelon national. Dans ces conditions, l'amendement est accepté en partie, moyennant reformulation.
-

Responsabilités des fournisseurs de pneumatiques : la Commission accepte dans son intégralité l'amendement qui impose aux fournisseurs l'obligation d'indiquer également dans la documentation technique promotionnelle le coefficient de résistance au roulement mesuré pour les pneumatiques des catégories C2 et C3. Un autre amendement prévoit que les fournisseurs doivent enregistrer dans une banque de données publique les valeurs mesurées lors des essais d'homologation en ce qui concerne le coefficient de résistance au roulement, l'indice d'adhérence sur revêtement humide et les émissions sonores. Les valeurs mesurées déclarées sur l'étiquette ne seront pas nécessairement identiques aux valeurs mesurées lors des essais d'homologation. Par ailleurs, la Commission n'est pas favorable à la création d'une base de données publique. Elle accepte, dès lors, que les valeurs déclarées en ce qui concerne le coefficient de résistance au roulement, l'indice d'adhérence sur revêtement humide et les émissions sonores soient rendues publiques sur le site web du fournisseur, mais sans préciser si elles proviennent ou non de la procédure d'homologation.

- **Responsabilités des distributeurs de pneumatiques** : un amendement oblige les distributeurs à fournir «la version détaillée de l'étiquette» à l'utilisateur final, «sur, ou avec» les factures, en plus des informations requises par le texte actuel. La Commission considère que cette version détaillée de l'étiquette serait peu utile et qu'il ne faut pas l'imposer afin de réduire au minimum la charge imposée aux distributeurs. Elle accepte cependant la mention «sur, ou avec» les factures, qui donne aux distributeurs une plus grande latitude quant aux moyens de se conformer au règlement.

Conformité aux exigences d'information.

- **Méthodes d'essai** : l'amendement souligne que les méthodes d'essai doivent apporter aux utilisateurs finaux des informations fiables et représentatives. Bien que la Commission partage pleinement ce point de vue, il y a lieu de reformuler l'amendement pour l'harmoniser avec les initiatives d'étiquetage existantes.
- **Surveillance du marché et sanctions** : la Commission soutient en principe les amendements visant un renforcement des dispositions en matière de surveillance du marché et de sanctions. Elle ne peut cependant accepter la distinction opérée entre «sanctions» et «penalties» dans le texte anglais. Par ailleurs, le règlement (CE) n° 765/2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 fixe déjà les règles applicables en matière de surveillance du marché à compter du 1er janvier 2010. Puisque ce règlement établit des règles très précises en matière de surveillance du marché et de sanctions qui répondent à l'intention des amendements précités, il est proposé d'insérer une référence à ce règlement dans un considérant et dans un nouvel article relatif au contrôle de la mise en œuvre. L'actuel article 12 concernant les sanctions est supprimé car il fait à présent double emploi avec l'article 41 de ce règlement.

Comitologie et réexamen.

- **Pneus neige et pneus d'hiver nordiques** : la Commission est favorable au principe des amendements introduisant la possibilité d'adapter, par comitologie, le système d'étiquetage aux spécificités techniques des pneus neige et des pneus d'hiver nordiques. Toutefois, compte tenu de l'absence de définition précise des pneus neige (en cours d'élaboration) et de l'absence de définition des pneus d'hiver nordiques, il est proposé de faire état de «pneumatiques conçus principalement pour obtenir, sur route verglacée et/ou enneigée, de meilleures performances qu'avec un pneumatique normal en ce qui concerne sa capacité à amorcer ou à maintenir le déplacement du véhicule» au lieu de «pneus neige» ou de «pneus d'hiver nordiques», de manière à laisser au comité de réglementation la marge de manœuvre nécessaire pour adapter l'étiquette de manière satisfaisante une fois les définitions bien établies.
- **Ajout de nouveaux paramètres sur l'étiquette** : la Commission accepte l'amendement qui supprime la possibilité d'ajouter de nouveaux paramètres sur l'étiquette par la comitologie.
- **Calendrier et portée du réexamen** : les amendements énumèrent une série d'éléments à prendre en compte dans le réexamen de la proposition et situent ce réexamen au plus tard 3 ans après la date de mise en application du règlement, au lieu de 5 ans comme le prévoyait la proposition initiale. La Commission accepte la liste dans le principe, mais considère que «3 ans» est une échéance trop rapprochée pour un réexamen. Il faut en moyenne 8 ans pour qu'un système d'étiquetage produise pleinement ses effets sur la transformation du marché.

Date de mise en application.

- **Mise en œuvre rapide** : la Commission accepte l'amendement précisant qu'il convient d'encourager les parties concernées à étiqueter les pneumatiques avant la date limite de mise en application de la proposition ;
- **Dérogation aux exigences d'étiquetage pour les pneumatiques produits avant le 1er juillet 2012** : la Commission ne retient pas l'amendement visant à prévoir une dérogation pour les pneumatiques produits avant le 1er juillet 2012. Les entreprises du secteur auront eu un délai suffisant de deux à trois ans pour se préparer au système d'étiquetage. De plus, cet amendement paraît disproportionné au regard du coût et de la complexité de la surveillance du marché pour les États membres.

Etiquetage des pneumatiques: efficacité en carburant

2008/0221(COD) - 20/11/2009 - Position du Conseil

Le Conseil a arrêté à l'unanimité sa position commune en vue de l'adoption d'un règlement sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres essentiels.

En ce qui concerne les 42 amendements adoptés par le Parlement européen, le Conseil a suivi la Commission en acceptant dans leur intégralité ou en partie 28 amendements.

S'agissant des préoccupations du Parlement relatives au **calculateur d'économie de carburant et au site internet de la Commission** (4 amendements), qui devraient contribuer à assurer la visibilité et la compréhension du système d'étiquetage proposé pour les pneumatiques, il est prévu qu'elles fassent l'objet d'une déclaration de la Commission lors de l'adoption de l'acte législatif. Le Conseil a par ailleurs rejeté 4 amendements pour des raisons de fond et/ou de forme.

En ce qui concerne **les amendements du Parlement européen pour lesquels le Conseil s'est écarté de la position de la Commission**, **le Conseil a accepté 4 amendements** pour les motifs suivants:

- un considérant encourage les fabricants de pneumatiques à optimiser l'ensemble des paramètres au-delà des normes qui ont déjà été atteintes ;
- un nouveau considérant encourage les États membres à s'efforcer de ne pas adopter de mesures qui pourraient entraîner des obligations administratives inutilement lourdes pour les PME;
- à l'article 4 (responsabilités des fournisseurs de pneumatiques), il convient de donner aux fournisseurs de pneumatiques le choix entre l'apposition d'un autocollant sur chaque pneu ou l'affichage d'une étiquette. Dans ce cas, l'article 5 prévoit que les distributeurs doivent, au point de vente, montrer l'étiquette imprimée à l'utilisateur final avant la vente des pneumatiques. En outre, l'article 14 (réexamen) donne à la Commission un délai de 40 mois pour évaluer si l'option d'une étiquette a contribué aussi efficacement à la réalisation des objectifs du règlement que l'option d'un autocollant sur chaque pneumatique ;
- à l'annexe II (modèle de l'étiquette), il est prévu que, outre la valeur mesurée du bruit de roulement externe, l'étiquette indique la classe de bruit de roulement externe, afin de permettre de reconnaître facilement les pneumatiques à faible niveau de bruit.

En revanche, **le Conseil a rejeté 4 amendements** pour les motifs suivants:

- la mesure du « coefficient de résistance au roulement » pose des problèmes et ce paramètre ne semble pas pertinent pour guider le choix des utilisateurs finals ;
- l'objectif du règlement est énoncé clairement à l'article 1er, à savoir établir un cadre pour la fourniture d'informations harmonisées concernant les caractéristiques des pneumatiques. L'article 9, paragraphe 1, dispose que les États membres ne peuvent ni interdire ni restreindre la mise sur le marché de pneumatiques pour des motifs tenant aux informations sur les pneumatiques. Le règlement est donc sans préjudice du règlement (CE) n° 661/2009, qui fixe des prescriptions minimales pour l'homologation de produits en vue de leur mise sur le marché de l'UE ;
- les exigences de conformité sont couvertes par l'article 12 intitulé « Mise en œuvre».

En ce qui concerne deux amendements, certaines des informations dont il est proposé que la fourniture soit requise par l'article 6 (responsabilités des fournisseurs et distributeurs de véhicules) pourraient induire l'utilisateur final en erreur ou semer la confusion dans son esprit. Il convient d'accorder toute l'importance voulue aux performances générales du véhicule plutôt qu'à celles de ses différents éléments. Le Conseil a donc proposé de n'accepter l'obligation de fournir des informations que lorsque l'utilisateur final se voit offrir, au point de vente, le choix entre différents pneumatiques destinés à être montés sur un nouveau véhicule.

Enfin, le Conseil partage l'avis du Parlement européen selon lequel les articles 4 et 5 (responsabilités des fournisseurs et distributeurs de pneumatiques) ne s'appliquent pas aux pneumatiques produits avant le 1er juillet 2012, comme prévu dans le nouvel article 15 intitulé « Dispositions transitoires ».

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_2d'ici à 2012.

Etiquetage des pneumatiques: efficacité en carburant

2008/0221(COD) - 25/11/2009 - Acte final

OBJECTIF : accroître la sécurité et l'efficacité économique et environnementale du transport routier par la promotion de pneumatiques sûrs, à faible niveau de bruit et efficaces en carburant.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 1222/2009 du Parlement européen et du Conseil sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l' efficacité en carburant et d'autres paramètres essentiels.

CONTENU : le Conseil a adopté un règlement sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres essentiels. Ce règlement s'inscrit dans le cadre de la stratégie révisée de la Commission concernant les émissions de CO_2 des voitures particulières et des véhicules commerciaux légers, qui fixe un objectif à atteindre en matière de CO_2 par des réductions des émissions des véhicules, y compris la promotion de pneumatiques économes en carburant.

Le règlement établit **un cadre pour la fourniture d'informations harmonisées concernant les paramètres des pneumatiques, par voie d'étiquetage**, permettant ainsi aux utilisateurs finaux de faire un choix éclairé lors de l'achat de pneumatiques. Les pneumatiques, principalement 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 devrait contribuer sensiblement à l'efficacité énergétique du transport routier et de ce fait à la réduction des émissions.

Axé sur la demande, le présent règlement sur l'étiquetage des pneumatiques complète la législation relative à l'homologation des pneumatiques, qui s'applique à l'offre par l'instauration d'exigences minimales. Les exigences minimales applicables à la résistance au roulement, à l'adhérence sur sol mouillé et au bruit de roulement externe, fixées par le règlement (CE) n° 661/2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, garantiront un niveau uniforme de qualité des pneumatiques, des améliorations supplémentaires par rapport à ce niveau étant favorisées par le système d'étiquetage des pneumatiques.

Le présent règlement s'applique aux **pneumatiques C1, C2 et C3**. Ses principales dispositions sont les suivantes :

Apposition de l'étiquette : comme convenu entre le Conseil et le Parlement, le texte prévoit que l'étiquette soit : i) apposée sur chaque pneumatique au moyen d'un autocollant indiquant la classe d'efficacité en carburant, la classe ainsi que la valeur mesurée du bruit de roulement externe et, le cas échéant, la classe d'adhérence sur sol mouillé, ii) ou diffusée sous la forme d'un exemplaire imprimé pour chaque lot comprenant un ou plusieurs pneumatiques identiques distribué dans le point de vente. Dans ce cas, le règlement exige des distributeurs qu'ils montrent l'étiquette imprimée aux utilisateurs finaux avant de vendre le ou les pneumatiques dans le point de vente. Le format de l'autocollant et de l'étiquette est tel que prescrit à l' annexe II du règlement.

Les fournisseurs devront indiquer la classe d'efficacité en carburant, la classe ainsi que la valeur mesurée du bruit de roulement externe et, le cas échéant, la classe d'adhérence sur sol mouillé des pneumatiques C1, C2 et C3 dans la **documentation technique promotionnelle**, y compris sur leurs sites internet. Ils devront mettre la documentation technique à la disposition des autorités des États membres, sur demande, pendant une période s' achevant 5 ans après la mise à disposition sur le marché du dernier pneumatique d'un type donné.

Responsabilités des fournisseurs de véhicules: lorsqu'au point de vente les utilisateurs finaux ont le choix entre différents pneumatiques destinés à être montés sur un nouveau véhicule qu'ils ont l'intention d'acquérir, les fournisseurs et distributeurs de véhicules devront leur fournir les informations, avant la vente, pour chacun des pneumatiques proposés.

Méthodes d'essai harmonisées : les informations à fournir en application du règlement concernant la classe d'efficacité en carburant, la classe ainsi que la valeur mesurée du bruit de roulement externe et la classe d'adhérence sur sol mouillé des pneumatiques seront obtenues en appliquant les méthodes d'essai harmonisées visées à l'annexe I du règlement.

Marché intérieur : si les exigences du règlement sont remplies, les États membres ne pourront ni interdire ni restreindre la mise à disposition sur le marché de pneumatiques pour des motifs tenant aux informations sur les produits. Sauf preuve contraire, les États membres devront considérer que les étiquettes et les informations sur les produits satisfont au règlement.

Surveillance du marché : un renvoi au règlement (CE) n° 765/2008 sur la surveillance du marché est introduit dans le règlement comme proposé dans la proposition modifiée de la Commission en réponse à la demande du Parlement visant à renforcer les règles de surveillance du marché.

Réexamen : la Commission évaluera la nécessité de réexaminer le règlement, en tenant compte notamment: i) de l'efficacité de l'étiquetage en termes d'information de l'utilisateur final ; ii) de la nécessité d'étendre le système d'étiquetage pour y inclure les pneumatiques rechapés; iii) de la nécessité d' introduire de nouveaux paramètres de pneumatiques, tels que le nombre de kilomètres parcourus. La Commission présentera les résultats de cette évaluation au plus tard le 1er mars 2016 et, le cas échéant, formulera des propositions au Parlement européen et au Conseil.

Dispositions transitoires : le Parlement et le Conseil sont convenus de dispenser les pneumatiques fabriqués avant le 1er juillet 2012 des exigences d' étiquetage.

Promotion des pneumatiques peu bruyants (annexe II): une classification du bruit de roulement externe sera ajoutée sur l'étiquette de manière à rendre les pneumatiques produisant peu de bruit plus facilement reconnaissables, en sus de l'affichage de la valeur mesurée du bruit de roulement externe en décibels.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 11/01/2010.

APPLICATION : à partir du 01/11/2012.

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.

Etiquetage des pneumatiques: efficacité en carburant

2008/0221(COD) - 23/11/2009 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission estime que la position commune répond aux objectifs de la proposition initiale de la Commission. Par conséquent, elle en approuve le texte.

La position commune est le fruit de négociations interinstitutionnelles, comme convenu lors du trilogue final du 1er octobre 2009.

Les principaux points sur lesquels un accord a été atteint sont les suivants :

Forme de la proposition: la proposition de directive devient une proposition de règlement à la demande du Parlement.

Exigences en matière de publicité : la définition de la documentation technique promotionnelle est reformulée de manière à énoncer clairement qu'elle ne comprend pas la publicité dans les médias en général.

Apposition de l'étiquette : une certaine souplesse est autorisée concernant l'apposition de l'étiquette. Alors que la Commission proposait que, dans le point de vente, l'étiquette soit obligatoirement apposée sur chaque pneumatique au moyen d'un autocollant, l'amendement négocié par le Conseil /Parlement prévoit que l'étiquette soit apposée sur chaque pneumatique au moyen d'un autocollant comme proposé par la Commission, ou bien diffusée sous la forme d'un exemplaire imprimé pour chaque lot comprenant un ou plusieurs pneumatiques identiques distribué dans le point de vente. Dans ce cas, l'article 5 exige des distributeurs qu'ils montrent l'étiquette imprimée aux utilisateurs finaux avant de vendre le ou les pneumatiques dans le point de vente.

Responsabilités des fournisseurs de véhicules : l'obligation générale imposée aux constructeurs de véhicules d'afficher la classification des pneumatiques sur les véhicules neufs est supprimée. L'exigence d'information prévue par l'accord ne s'appliquera qu'aux pneumatiques proposés en option aux utilisateurs finaux.

Surveillance du marché : un renvoi au règlement (CE) n° 765/2008 sur la surveillance du marché est introduit comme proposé dans la proposition modifiée de la Commission en réponse à la demande du Parlement visant à renforcer les règles de surveillance du marché.

Clause de révision : celle-ci est raccourcie, passant de 5 ans dans la proposition initiale à 40 mois, afin d'évaluer l'efficacité et la visibilité du système d'étiquetage.

Dispositions transitoires : le Parlement et le Conseil ont convenu de dispenser les pneumatiques fabriqués avant juillet 2012 des exigences d' étiquetage.

Promotion des pneumatiques peu bruyants (annexe II): une classification du bruit de roulement externe est ajoutée sur l'étiquette de manière à rendre les pneumatiques produisant peu de bruit plus facilement reconnaissables, en sus de l'affichage de la valeur mesurée du bruit de roulement externe en décibels.

Site internet présentant des informations sur l'étiquetage des pneumatiques et un calculateur d'économie de carburant harmonisé: afin de favoriser un accord entre les institutions, la Commission a accepté de faire la déclaration suivante lors de la séance plénière du Parlement qui a précédé directement l'adoption finale de la proposition de règlement :

- «La Commission est favorable à l'utilisation d'instruments communautaires tels que le programme Énergie intelligente-Europe pour soutenir les initiatives visant à informer les utilisateurs finaux des avantages de l'étiquetage des pneumatiques. D'ici juin 2012, la Commission fournira, par l'intermédiaire de son site internet ec.europa, notamment auprès des associations de consommateurs et des fabricants de pneumatiques, des informations sur chacun des éléments de l'étiquette apposée sur les pneumatiques et un calculateur d'économie de carburant harmonisé.»