



Bruxelles, le 8.11.2017
COM(2017) 658 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Évaluation de la nécessité d'un réexamen du 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

1. INTRODUCTION

Le présent rapport expose les résultats de l'évaluation de la nécessité de réexaminer le règlement (CE) n° 1222/2009¹ du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres essentiels (ci-après le «règlement» ou le «règlement sur l'étiquetage des pneumatiques»). Comme exigé par l'article 14 du règlement, le réexamen a porté sur les éléments suivants:

- efficacité de l'étiquetage en termes d'information de l'utilisateur final, et plus particulièrement la question de savoir si les dispositions de l'article 4, paragraphe 1, point b), contribuent aussi efficacement à la réalisation des objectifs du règlement que celles de l'article 4, paragraphe 1, point a);
- informations concernant les paramètres des pneumatiques fournies par les fournisseurs et les distributeurs (revendeurs) de véhicules aux utilisateurs finaux;
- nécessité d'étendre le système d'étiquetage pour y inclure les pneumatiques rechapés;
- nécessité d'introduire de nouveaux paramètres de pneumatiques, tels que le nombre de kilomètres parcourus.

D'autres aspects pertinents ont également été pris en compte, notamment: la possibilité d'adapter la classification en fonction de l'adhérence des pneumatiques conçus principalement pour obtenir, sur du verglas et/ou de la neige, de meilleures performances qu'avec un pneumatique normal, conformément à l'article 11, point b), du règlement; la possibilité de mettre en place une base de données d'enregistrement; et la nécessité de renforcer les activités de surveillance du marché.

Une étude spécifique² a été réalisée pour appuyer le réexamen du règlement.

2. LEGISLATION SUR L'ETIQUETAGE DES PNEUMATIQUES

Le règlement sur l'étiquetage des pneumatiques a été adopté dans le cadre des efforts visant à promouvoir une mobilité durable dans l'UE.

Ce règlement couvre les pneumatiques destinés aux voitures particulières (pneumatiques C1³), aux véhicules utilitaires légers (pneumatiques C2) et aux véhicules lourds (pneumatiques C3). Il ne s'applique pas aux pneumatiques rechapés, aux pneumatiques cloutés et aux pneumatiques destinés à un certain nombre d'applications spécifiques tels que les pneumatiques de course et les pneumatiques de secours.

Le règlement sur l'étiquetage des pneumatiques comprend trois paramètres de performance interdépendants: efficacité en carburant (basée sur la résistance au roulement), adhérence sur sol mouillé et bruit de roulement externe. Le règlement définit des classes pour ces trois paramètres.

¹ [JO L 342 du 22.12.2009, p. 46.](#)

² [Review study](#) on the Regulation (EC) No 1222/2009 on the labelling of tyres [étude sur le réexamen du règlement (CE) n° 1222/2009 sur l'étiquetage des pneumatiques] (Viegand Maagøe A/S, mars 2016).

³ Les termes «pneumatiques C1», «pneumatiques C2» et «pneumatiques C3» sont des termes juridiques définis dans le règlement (CE) n° 661/2009. Ils font référence à des pneumatiques conçus principalement pour les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers et les véhicules lourds.

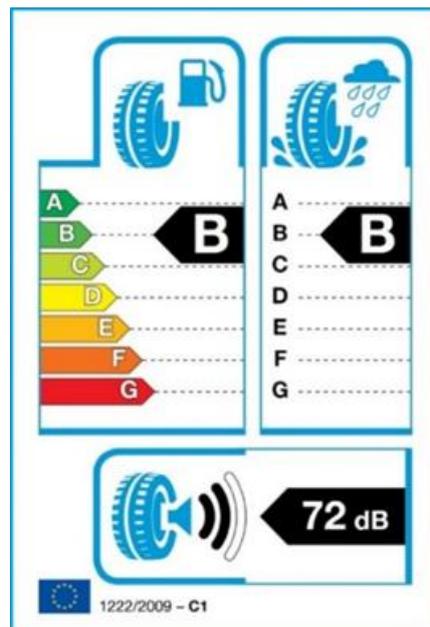
L'efficacité des pneumatiques en carburant est définie par le coefficient de résistance au roulement (RRC). Elle est indiquée sur l'étiquette par une échelle de couleur de A à G, la classe présentant la meilleure efficacité en carburant (classe A) ayant le RRC le plus bas.

Le critère de sécurité des pneumatiques est l'adhérence sur sol mouillé, c'est-à-dire la capacité de freinage d'un pneumatique sur une route mouillée. La classe d'adhérence sur sol mouillé est déterminée sur la base de l'indice d'adhérence sur revêtement humide selon une échelle de A à G, les meilleures classes ayant les indices les plus élevés.

Le bruit de roulement externe est le bruit des pneumatiques perçu par un passant, c'est-à-dire une personne placée en dehors de la voiture. Il se mesure en décibels (dB). La classe du bruit de roulement externe est représentée sur l'étiquette par un à trois traits noirs correspondant aux «ondes sonores».

Les niveaux de performance indiqués sur l'étiquette pour ces trois paramètres sont déclarés par les fabricants mais ne sont pas vérifiés par des tiers.

Pour les pneumatiques C1 et C2, les classes sont indiquées sur une étiquette ou sur un autocollant (étiquette comportant un espace pour indiquer la marque). Pour les trois types de pneumatiques, les informations relatives à la classe d'efficacité en carburant, à la classe d'adhérence sur sol mouillé, à la classe du bruit de roulement externe et à la valeur mesurée du bruit se trouvent dans la documentation technique promotionnelle, y compris sur les sites internet des fournisseurs.



Le règlement sur l'étiquetage des pneumatiques a pour principal objectif d'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. Ce règlement vise à fournir davantage d'informations aux consommateurs via une étiquette standard, afin d'influencer les décisions d'achat. L'efficacité en carburant répond parfaitement aux préoccupations de l'UE quant à la sécurité de son approvisionnement en énergie, sa dépendance par rapport aux importations d'énergie et la nécessité de faire face au changement climatique.

Le secteur des transports représentant un tiers de la consommation d'énergie de l'UE, l'augmentation de l'efficacité en carburant du transport routier représente une partie

importante de la réponse à ces problématiques. Les pneumatiques, du fait de leur résistance au roulement, représentent entre 20 % et 30 % de la consommation d'un véhicule en carburant. Il est donc important de réduire la résistance au roulement des pneumatiques pour augmenter l'efficacité en carburant et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Une meilleure adhérence des pneumatiques sur sol mouillé entraînera une baisse du nombre d'accidents et de personnes tuées ou blessées. Le bruit routier est à l'origine du deuxième facteur environnemental le plus dangereux pour la santé après les particules. L'utilisation exclusive dans l'UE de pneumatiques entrant dans la meilleure classe de bruit de roulement externe peut réduire les incidences sur la santé liées au bruit.

3. ÉTENDUE DE L'ANALYSE

L'analyse a visé à examiner si, eu égard à l'application du règlement sur l'étiquetage des pneumatiques, il est encore possible d'améliorer les paramètres de performance des pneumatiques concernant l'efficacité en carburant, l'adhérence sur sol mouillé et le bruit externe.

L'examen a porté sur les dispositions de mise en œuvre et de contrôle de l'application du règlement dans l'UE depuis sa date de mise en application en novembre 2012. Les travaux de recherche ont concerné aussi les exigences liées aux marchés publics figurant dans la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique⁴ et faisant référence au règlement sur l'étiquetage des pneumatiques.

L'analyse s'est inspirée des dispositions pertinentes de la directive 2010/30/UE⁵ relative à l'étiquetage énergétique, telle que révisée par le règlement (UE) 2017/1369 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'étiquetage énergétique⁶.

Les travaux de recherche ont également tenu compte des dispositions pertinentes du règlement (CE) n° 661/2009⁷ sur l'homologation des pneumatiques. Cette approche a eu pour but d'exclure du marché les produits présentant les moins bonnes performances pour les mêmes paramètres (résistance au roulement, adhérence sur sol mouillé et bruit externe).

L'analyse a porté en particulier sur les points suivants:

1. mesure dans laquelle la performance moyenne du marché s'est améliorée depuis la date de mise en application du règlement;
2. effet généré par l'étiquette en ce qui concerne la sensibilisation de l'utilisateur final et l'amélioration de l'efficacité énergétique, de l'adhérence sur sol mouillé et de l'incidence du bruit;
3. clarté et exactitude des informations sur les paramètres des pneumatiques fournies par les fournisseurs et distributeurs de véhicules aux utilisateurs finaux; amélioration des informations fournies préalablement à la vente, y compris la visibilité de l'étiquette;
4. exemption de certains types de pneumatiques (rechapés et cloutés) du système d'étiquetage;
5. non-inclusion d'autres paramètres de pneumatiques tels que le nombre de kilomètres parcourus et l'abrasion;

⁴ Article 6 et annexe III.

⁵ Directive 2010/30/UE (JO L 153 du 18.6.2010, p. 1).

⁶ Règlement (UE) 2017/1369 (JO L 198 du 28.7.2017, p. 1).

⁷ Règlement (CE) n° 661/2009 (JO L 200 du 31.7.2009, p. 1).

6. non-adaptation du système de classification de l'adhérence aux pneumatiques conçus principalement pour obtenir de meilleures performances sur le verglas et/ou sur la neige;
7. création d'une base de données d'enregistrement;
8. surveillance du marché et contrôle de l'application de la législation.

4. RESULTATS

4.1. Évolution du marché

Le règlement sur l'étiquetage des pneumatiques est en application depuis novembre 2012. 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».

À la fois l'efficacité en carburant et l'adhérence sur sol mouillé moyennes se sont améliorées entre 2013 et 2015 pour tous les types de pneumatiques.

Pour les meilleures classes d'efficacité énergétique (A et B), la pénétration du marché demeure très faible (<1 % pour tous les types de pneumatiques). Ce chiffre indique qu'il existe encore un large potentiel d'amélioration.

En ce qui concerne l'adhérence sur sol mouillé, la part de marché représentée par la classe B est élevée pour tous les types de pneumatiques (plus de 40 %) et satisfaisante pour la classe A (environ 15 %).

Pour ce qui est du bruit de roulement externe, 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. Ce constat est dû aussi au fait que le bruit de roulement externe est le paramètre jugé le moins important pour les utilisateurs finaux, comme le montre l'enquête réalisée dans le cadre de l'étude visant à appuyer le réexamen du règlement.

En outre, moins de 0,5 % des pneumatiques mis sur le marché sont étiquetés A aussi bien pour l'efficacité au carburant que pour l'adhérence sur sol mouillé, en raison des coûts plus élevés et de la difficulté technique à combiner ces deux paramètres.

L'incidence du système d'étiquetage d'ici 2020 a été estimée à 35 PJ⁸ (soit 0,8 Mtep⁹) chaque année avec des économies correspondantes en émissions de CO₂ s'élevant à 2,5 Mton par an¹⁰.

4.2. Connaissance et compréhension de l'étiquette par les utilisateurs

L'enquête menée auprès des consommateurs dans le cadre de l'étude visant à appuyer le réexamen du règlement a montré que plus de la moitié des propriétaires de voitures n'avaient pas connaissance de l'existence d'une étiquette pour les pneumatiques.

⁸ PJ ou pétajoule: 10¹⁵ joules.

⁹ Mtep: million de tonnes équivalent pétrole.

¹⁰ Sur la base du modèle de stock établi pour l'étude visant à appuyer le réexamen du règlement sur l'étiquetage des pneumatiques.

De plus, il arrive souvent que les utilisateurs finaux de pneumatiques C2 et C3 et certains utilisateurs finaux de pneumatiques C1 n'achètent pas directement les pneumatiques, ces derniers étant compris dans les contrats de leasing et les solutions de gestion de parcs de véhicules.

Les campagnes de sensibilisation pourraient faire référence au calculateur d'économie de carburant, disponible sur le site internet de la Commission européenne¹¹. Ce calculateur permet aux utilisateurs finaux de calculer les économies de carburant que les pneumatiques pourraient leur permettre de réaliser.

Un autre point sur lequel 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, même si ce point n'a pas été spécifiquement indiqué par l'enquête. Pour promouvoir l'utilisation de pneumatiques efficaces sur le plan énergétique, il est important que les États membres s'assurent que leurs administrations centrales ont connaissance de l'exigence imposant d'acheter des pneumatiques entrant dans la classe la plus élevée d'efficacité en carburant. Les administrations devraient également intégrer cet aspect dans leurs appels d'offres pour des contrats de services, conformément à l'exigence décrite à l'annexe III de la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique.

L'enquête a également montré des progrès constants en ce qui concerne la connaissance et la compréhension de l'étiquette par les utilisateurs.

Généralement, les consommateurs comprennent bien l'étiquette apposée sur le pneumatique. Lorsqu'on leur montre l'étiquette, ils sont en mesure de comprendre les informations qui y figurent, même s'ils n'en connaissaient pas l'existence au préalable. Les personnes interrogées ont considéré que le pictogramme représentant le bruit de roulement externe était le moins facile à comprendre (taux de compréhension: 60 %). Celui représentant l'adhérence sur sol mouillé, en revanche, a été considéré comme le plus facile à comprendre (81 %). L'efficacité en carburant se situe entre les deux (73 %).

L'enquête a montré que la sécurité est la préoccupation dominante des consommateurs lorsqu'ils achètent des pneumatiques. La plupart d'entre eux estime donc que l'adhérence sur sol mouillé est le paramètre d'étiquetage le plus important. Même lorsque des paramètres ne figurant pas sur l'étiquette (par exemple: prix et marque) sont pris en compte, l'adhérence sur sol mouillé demeure le paramètre le plus important, suivi par le prix.

Les entreprises du secteur, les revendeurs et les organisations de consommateurs recommandent de mener des campagnes en faveur de l'étiquetage afin de le faire connaître davantage aux consommateurs et de leur en expliquer les différentes mentions. Les groupes cibles devraient être les utilisateurs finaux des classes C1, C2 et C3 de pneumatiques. Cependant, les campagnes de sensibilisation visant les utilisateurs finaux de pneumatiques C1 sont les plus importantes car elles représentent la plus grande part des ventes de pneumatiques.

Les campagnes de sensibilisation pourraient être réalisées au niveau national par les autorités des États membres et au niveau de l'UE par la Commission, ou les deux. Il serait avantageux de faire participer les fournisseurs et distributeurs de pneumatiques à ces campagnes afin d'atteindre avec plus d'effet les utilisateurs finaux. Plusieurs États membres ont déjà facilité l'organisation de campagnes de sensibilisation sur l'étiquette des pneumatiques ou envisagent

¹¹. [Calculateur](#): les économies sont basées sur la performance énergétique du pneumatique et sur le nombre de kilomètres pouvant être parcourus par le jeu de pneumatiques.

de le faire. Il conviendrait de prendre en compte les expériences et les recommandations tirées de ces campagnes.

4.3. Exactitude des informations, amélioration des informations fournies préalablement à la vente

En général, les consommateurs estiment que l'étiquette est utile et claire. Une grande partie des consommateurs a une grande ou une moyenne confiance dans les informations fournies par l'étiquette. 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. Ces réponses correspondent à celles données à la fois par les fournisseurs et les associations de revendeurs de pneumatiques, qui ont également demandé un renforcement de la surveillance du marché.

S'agissant de l'exactitude des informations, il est à noter que plusieurs organisations de consommateurs ont exprimé des inquiétudes au sujet de l'étiquette de l'UE pour les pneumatiques. Selon eux, l'étiquette surévalue les performances des pneumatiques et les valeurs sont différentes de celles obtenues pendant leurs essais. Ils ne précisent pas cependant si cette différence s'applique aux trois paramètres ou seulement à un ou deux d'entre eux. Ils critiquent également le fait que l'étiquette de l'UE pour les pneumatiques soit le résultat d'une «auto-déclaration» et ne fasse donc pas l'objet d'une certification par un tiers.

En outre, de nombreux consommateurs demandent davantage d'informations sous la forme d'essais indépendants réalisés par des associations de consommateurs ou des autorités, ou sous la forme d'une base de données publique qui indiquerait les données relatives aux pneumatiques provenant du système d'étiquetage.

La plupart des consommateurs achètent les pneumatiques dans des points de vente de pneumatiques ou dans des ateliers de réparation automobile, mais seulement un tiers d'entre eux environ ont vu les pneumatiques en exposition avant leur dernier achat. Par ailleurs, les autorités de surveillance du marché réalisant des inspections dans les points de vente ont observé que seuls quelques modèles de pneumatiques y sont exposés, le reste se trouvant dans le stock. Cela signifie que 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, même s'il est exposé sur une étagère, 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.

Ces pratiques ne sont pas compatibles avec l'article 5, paragraphe 2, du règlement, selon lequel, lorsque les pneumatiques proposés à la vente ne sont pas visibles pour les utilisateurs finaux, les distributeurs doivent donner aux utilisateurs finaux des informations sur les paramètres de performance figurant sur l'étiquette. Il pourrait donc être envisagé d'élargir et de préciser ces dispositions, afin de s'assurer que les informations figurant sur l'étiquette sont fournies avant la vente.

Les fournisseurs et distributeurs de véhicules devraient être tenus de donner les informations figurant sur l'étiquette des pneumatiques s'appliquant au(x) type(s) de pneumatiques à monter sur le véhicule. Ceci devrait concerner également les cas où l'utilisateur final ne choisit pas les pneumatiques qui seront montés sur un véhicule proposé à la vente. Les informations pourraient être incluses, par exemple, dans la documentation technique promotionnelle fournie à l'utilisateur final.

Sur le point de vente, l'étiquette du pneumatique peut être affichée soit sous la forme d'une étiquette imprimée placée à proximité du pneumatique, soit sous la forme d'un autocollant apposé sur le pneumatique. La plupart des consommateurs considèrent que la forme la plus visible est un autocollant apposé sur la bande de roulement. Cependant, la plupart des pneumatiques n'étant pas exposés, le mode de présentation de l'étiquette perd de sa pertinence.

L'enquête révèle que 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.

4.4. Absence de couverture de certains types de pneumatiques (rechapés et cloutés)

Pneumatiques rechapés

Le rechapage des pneumatiques est un processus utilisé pour prolonger la durée de vie de pneumatiques usagés. Lorsqu'un pneumatique est rechapé, la bande de roulement usée est remplacée par une nouvelle. La bande de roulement peut être remplacée plusieurs fois, tant que l'intégrité de l'enveloppe du pneumatique est garantie. Le rechapage génère à la fois des économies d'énergie et de matériel.

La performance des pneumatiques rechapés est fonction de la combinaison de différents éléments, à savoir l'enveloppe du pneumatique, la bande de roulement et le processus de rechapage utilisé. Le principal problème posé par l'inclusion des pneumatiques rechapés dans le système d'étiquetage est la nécessité d'établir les trois paramètres de performance (efficacité en carburant, adhérence sur sol mouillé et bruit de roulement externe) pour chaque combinaison. Les pneumatiques rechapés étant produits en petites séries, le coût occasionné par les essais de chaque combinaison rendrait l'activité de rechapage économiquement irréalisable, en particulier pour les petites et moyennes entreprises.

Les méthodes et outils de mesure utilisés pour calculer les paramètres de performance figurant sur l'étiquette pour les pneumatiques C3 rechapés sont en cours d'élaboration.

Il conviendrait de procéder à une évaluation approfondie de ces méthodes et outils avant d'envisager d'intégrer ou non les pneumatiques C3 rechapés dans le champ d'application du règlement sur l'étiquetage des pneumatiques. L'évaluation devrait impliquer toutes les parties prenantes concernées ainsi que l'industrie des pneumatiques, les entreprises de rechapage, les autorités de surveillance du marché et les organisations non gouvernementales concernées.

Pneumatiques cloutés

Les pneumatiques cloutés sont utilisés principalement en Finlande, en Suède et en Norvège, où ils représentent 12 % du marché des pneumatiques (contre 0,25 % dans le reste de l'UE). Dans de nombreux États membres, il est interdit d'utiliser des pneumatiques cloutés et dans la plupart des autres, leur utilisation est limitée aux mois d'hiver. Étant donné la faible part de marché de ces pneumatiques, leur inclusion dans le système d'étiquetage apporterait un potentiel limité d'économies de carburant. Par ailleurs, le principal problème environnemental découlant de l'utilisation de pneumatiques cloutés est la pollution particulaire due à l'usure des routes, ce qui a amené les pays nordiques à réglementer la conception des pneumatiques pour limiter cette incidence.

Il n'est pas possible de tester la résistance au roulement et l'adhérence sur sol mouillé des pneumatiques cloutés selon les normes d'essai actuelles. Pour ces deux types d'essai, seule une rugosité limitée de la surface (sur route ou sur les tambours des machines en laboratoire)

est autorisée. L'utilisation de clous sur ces surfaces pendant l'essai pourrait les endommager au point qu'elles ne répondraient plus aux normes d'essai.

4.5. Kilométrage et abrasion

Kilométrage

L'incidence environnementale et économique d'une augmentation du nombre de kilomètres parcourus par un pneumatique dépend uniquement de la manière dont cela affectera la résistance au roulement. Si l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus est obtenue au prix d'une résistance au roulement plus élevée, il est fort probable que l'incidence sera négative, car la consommation de carburant sera plus élevée pendant la phase d'utilisation. De plus, il existe un risque d'affaiblir l'adhérence sur sol mouillé.

Le nombre de kilomètres parcourus est un paramètre important pour les utilisateurs finaux mais il n'est pas réalisable de l'intégrer pour l'instant, car il n'existe pas de méthode d'essai normalisée qui soit fiable, exacte et reproductible pour déterminer le nombre de kilomètres que les pneumatiques peuvent parcourir. Il serait nécessaire de développer une telle méthode pour fournir ces informations importantes aux consommateurs, mais il est reconnu que le nombre de kilomètres parcourus mesuré avec une méthode d'essai normalisée peut être très différent de celui observé en réalité par les consommateurs. Si tel est le cas, les consommateurs risqueraient de perdre confiance en l'étiquette.

Si le nombre de kilomètres parcourus est certes directement lié à l'usure de la bande de roulement du pneumatique (laquelle dépend de la pression du pneumatique, de la surface de la route, de la charge et du style de conduite), mais les pneumatiques peuvent aussi se dégrader avec le temps et suite à une exposition à la lumière du soleil (UV), à la chaleur, à la pluie, etc. Par conséquent, la durabilité des pneumatiques dépend aussi de leur exposition aux conditions climatiques et de la rigueur du climat dans lequel ils sont utilisés. Toutefois, ceci est vrai aussi pour d'autres paramètres indiqués sur l'étiquette comme l'économie de carburant.

Les consommateurs devraient donc être informés des causes potentielles de ces écarts et de la manière de les réduire (meilleur contrôle du gonflage, style de conduite, etc.) afin de préserver leur confiance dans l'étiquette.

Les normes de classement uniforme de la qualité des pneumatiques (Uniform Tire Quality Grading, UTQG) constituent la seule méthode d'essai normalisée, qui s'applique uniquement aux pneumatiques C1. Cette méthode d'essai exige de parcourir 11 600 km (7 200 miles) au total avec les pneumatiques, ce qui est très onéreux (une méthodologie d'essai en laboratoire plus économique pourrait être envisagée). Le nombre de kilomètres parcourus mesuré sera différent de celui observé en réalité par l'utilisateur final car des facteurs externes tels que la pression des pneumatiques, la surface de la route, la charge et le style de conduite influencent fortement l'usure des pneumatiques et le nombre de kilomètres parcourus.

Les entreprises du secteur et les autorités de surveillance du marché conviennent toutes qu'il est impossible de mesurer le nombre de kilomètres parcourus avec l'exactitude requise pour l'étiquetage et les autorités de surveillance du marché considèrent qu'il n'est pas possible de surveiller le marché en ce qui concerne cette exigence. Par ailleurs, les entreprises du secteur des pneumatiques, les autorités de surveillance du marché et les organisations du secteur sont unanimes sur le fait qu'introduire le nombre de kilomètres parcourus comme paramètre dans le système d'étiquetage des pneumatiques serait très onéreux et n'aiderait pas les consommateurs à mieux choisir leurs pneumatiques. Toutefois, cette question, qui est

strictement liée à l'abrasion, pourrait être étudiée plus avant lors d'une future révision du règlement.

Abrasion

L'abrasion, c'est-à-dire l'arrachement de matières du pneumatique lorsqu'il est en contact avec la surface de la route, est liée au nombre de kilomètres parcourus par le pneumatique. Les matières ainsi arrachées, appelées particules liées à l'abrasion des pneumatiques et des chaussées (Tyre Road Wear Particles, TRWP), contribuent à la pollution particulaire de l'air. Les autres sources de pollution de l'air, par exemple les émissions des véhicules, étant réglementées, l'importance relative des particules TRWP devrait augmenter. La contribution de ces particules à la pollution de l'air et à la pollution par les microplastiques des océans demeure néanmoins incertaine et il n'existe pas encore de méthode de mesure normalisée. Plusieurs études semblent indiquer que les pneumatiques pourraient être une source importante de pollution par les microplastiques dans les océans¹².

Comme pour le nombre de kilomètres parcourus, l'abrasion dépend dans une large mesure de facteurs externes (pression des pneumatiques, surface de la route, charge, styles de conduite, etc.). Il n'est pas évident que le système d'étiquetage des pneumatiques soit approprié pour réglementer les émissions de particules TRWP. Toutefois, cette question pourrait être étudiée plus avant lors d'une future révision du règlement. Il conviendrait alors de tenir compte des préoccupations grandissantes quant à la pollution de l'air et de la présence de microplastiques dans les océans, avec leurs conséquences sur l'environnement et la santé humaine.

Le contenu chimique des matières constituant les pneumatiques, qui a un rôle important dans les effets des particules TRWP sur la santé, est déjà réglementé par le règlement REACH¹³.

En outre, il semble pertinent de mentionner que cette question pourrait également être examinée dans le cadre de la législation sur l'homologation des pneumatiques¹⁴.

4.6. Adhérence sur la neige et le verglas

Dans le système d'étiquetage des pneumatiques, l'indice d'adhérence sur revêtement humide est utilisé comme mesure de sécurité. Ceci risque toutefois d'induire les consommateurs en erreur lorsqu'ils achètent des pneumatiques pour des conditions hivernales, car les pneumatiques conçus pour de meilleures performances sur la neige et le verglas ont souvent une adhérence sur sol mouillé plus faible que les pneumatiques été¹⁵ standard. 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, ce qui leur donnerait finalement davantage confiance dans l'étiquette, en particulier dans les régions nordiques. Dans ce contexte, il pourrait également être envisagé

¹² Étude sur [la pollution primaire par les microplastiques](#), p. 31, et étude [sur les sources des déchets marins](#), p. 365.

¹³ Règlement (CE) n° 1907/2006 REACH (JO L 396 du 30.12.2006, p. 1).

¹⁴ Règlement (CE) n° 661/2009 (JO L 200 du 31.7.2009, p. 1).

¹⁵ Le terme «pneumatique été» ne correspond pas à la définition légale d'un produit en particulier. Ce terme désigne un pneumatique normal qu'il convient d'utiliser de préférence dans des conditions météorologiques hivernales non extrêmes. Pour information, il existe des «pneumatiques toutes saisons» qui ne correspondent pas non plus à une définition légale et qui sont des pneumatiques pouvant être utilisés à la fois l'été et l'hiver selon la déclaration du fabricant. Ces pneumatiques sont généralement marqués «M+S» mais ne répondent pas nécessairement à une certification 3-PMSF (3 Peak Mountain Snow Flake - pictogramme représentant trois pics montagneux et un flocon de neige), contrairement au «pneumatique neige pour conditions difficiles», légalement défini. Tous ces termes («pneumatiques été» et «pneumatiques toutes saisons») correspondent à la déclaration du fabricant, sans qu'il y ait d'autres exigences ni essais de performance des pneumatiques.

d'informer le consommateur sur l'importance de l'ancienneté du pneumatique car sa performance se dégrade considérablement dans le temps aux basses températures.

Le terme «pneumatique neige» défini dans le règlement (CE) n° 661/2009 et dans le règlement n° 117 de la CEE-ONU («pneumatique hiver») est défini comme étant «un pneumatique dont la sculpture, la composition ou la structure de la bande de roulement sont conçues principalement pour obtenir, sur route enneigée, de meilleures performances qu'avec un pneumatique normal en ce qui concerne sa capacité à amorcer ou à maintenir le déplacement du véhicule.» Ces pneumatiques peuvent être étiquetés avec le marquage «M+S», qui est une auto-déclaration du fabricant pour les pneumatiques supposés être plus performants sur la boue et/ou sur la neige. Cependant, aucune exigence supplémentaire ni aucun essai de performance de pneumatiques ne sont exigés actuellement pour le marquage «M+S».

Le terme «severe snow tyre» (pneumatique neige pour conditions difficiles) est également défini dans le règlement n° 117 de la CEE-ONU comme un pneumatique neige dont la sculpture, la composition ou la structure de la bande de roulement sont conçues principalement pour être utilisées dans des conditions difficiles d'enneigement, et qui répond à certaines exigences pour pouvoir utiliser le marquage 3-PMSF sur le flanc du pneumatique. Ces pneumatiques sont également connus sous la désignation de «pneumatiques hiver» et sont obligatoires dans différents États membres en présence de conditions hivernales.

Les termes «pneumatique neige» et «pneumatique pour conditions sévères d'enneigement» s'appliquent aux pneumatiques des types C1, C2 et C3 indifféremment. Il existe une autre catégorie de pneumatiques pour conditions hivernales: les «pneumatiques hiver nordiques». Ce sont des pneumatiques non cloutés conçus pour rouler sur le verglas et sur le verglas mouillé. Actuellement, aucune définition légale n'existe pour les pneumatiques hiver nordiques mais une norme ISO concernant un essai de performance sur le verglas, similaire à l'essai de performance sur la neige utilisé pour les pneumatiques neige pour conditions difficiles est en cours d'élaboration et devrait être prête dans le courant de l'année 2017. L'essai de performance sur le verglas s'applique uniquement aux pneumatiques C1.

Pour l'adhérence sur la neige, l'essai et le marquage 3-PMSF constituent la solution la mieux adaptée car cette solution est déjà largement utilisée par l'industrie des pneumatiques et entraînerait donc de faibles coûts de mise en œuvre. Ces informations complémentaires compensent la performance de l'indice d'adhérence sur revêtement humide pour le milieu de gamme, généralement faible, qui figure sur l'étiquette UE.

Pour les «pneumatiques hiver nordiques» (pneumatiques pour verglas), la norme ISO prévue, combinée à une valeur seuil et à un pictogramme approprié, pourrait être également une solution utile. Ces pneumatiques ont souvent, sur l'étiquette, les valeurs d'adhérence sur revêtement humide les plus faibles.

Dans les deux cas (pneumatiques pour neige et pour verglas), les informations complémentaires qui seraient ajoutées sur l'étiquette devraient s'appliquer uniquement aux pneumatiques certifiés par un tiers à l'aide de la procédure d'essai normalisée. Il est nécessaire que le consommateur continue de se fier à l'étiquette et que sa confiance soit renforcée.

4.7. Base de données d'enregistrement

L'étude sur le réexamen du règlement (CE) n° 1222/2009 a examiné l'opportunité de créer une base de données où seraient enregistrées les étiquettes des pneumatiques et la documentation technique correspondante au niveau de l'UE afin d'améliorer le contrôle de l'application de la législation. L'analyse a révélé qu'elle pourrait être utile pour fournir des informations sur le

marché aux décideurs politiques, pour faciliter la surveillance du marché et pour informer les consommateurs. Elle pourrait également être un bon moyen d'obtenir plus de transparence sur les méthodes et les conditions d'essai appliquées par les fournisseurs, transparence qui, à l'heure actuelle, fait défaut, selon certaines autorités de surveillance du marché. Pour les utilisateurs finaux, une base de données d'enregistrement pourrait fournir des informations préalablement à la vente sur les paramètres d'étiquetage.

Toute base de données éventuelle devrait venir en complément de celle qui a été créée dans le cadre du système d'information et de communication pour la surveillance des marchés (ICSMS)¹⁶, qui couvre les produits en circulation dans l'UE non conformes à la législation de l'UE sur les produits, ainsi qu'à celle qui sera créée en vertu du règlement révisé (UE) 2017/1369 sur l'étiquetage énergétique. L'expérience réalisée avec la future base de données sur l'étiquetage énergétique alimentera la réflexion sur une éventuelle base de données d'enregistrement des pneumatiques.

4.8. Surveillance du marché et contrôle de l'application de la législation

Les activités de surveillance du marché varient selon les États membres, qui sont responsables de réaliser cette surveillance. La forme la plus courante de surveillance du marché est l'inspection sur le «point de vente». Certaines autorités inspectent la documentation technique mais très peu réalisent des essais en laboratoire pour vérifier les valeurs indiquées sur les étiquettes. Selon les autorités de surveillance du marché, les coûts élevés et le nombre insuffisant d'installations d'essai accréditées constituent les plus grands obstacles à la réalisation d'essais en laboratoire sur les pneumatiques.

Le faible niveau de surveillance du marché altère également la confiance des consommateurs et donne aux détaillants l'impression que l'étiquetage des pneumatiques est une priorité mineure pour les autorités.

La plupart des États membres considèrent que l'action commune cofinancée par l'UE pour un programme d'essai sur l'étiquetage des pneumatiques¹⁷ est l'occasion de lancer des essais en laboratoire sur les pneumatiques. L'objectif de cette action commune est à la fois d'obtenir davantage de données sur les essais et de mettre en place des bonnes pratiques pour les essais de surveillance du marché.

Certains des essais réalisés sur des pneumatiques par les autorités de surveillance du marché montrent que les résultats pourraient différer des valeurs figurant sur les étiquettes, même lorsque le même modèle de pneumatique a été testé sur différentes lignes d'essai ou dans différents laboratoires accrédités, sans qu'il soit possible de déterminer exactement si le problème rencontré est équivalent pour les trois paramètres ou seulement pour certains d'entre eux. Le même problème a été signalé par de nombreux magazines du secteur automobile et organisations de consommateurs réalisant des essais. Sans pouvoir quantifier les différentes causes possibles, les autorités de surveillance du marché considèrent qu'une grande partie du problème pourrait être due:

- à la méthode de mesure en elle-même (en particulier pour l'adhérence sur sol mouillé);

¹⁶ Il s'agit d'une base de données à l'échelle de l'UE, dont la Commission européenne est propriétaire et qui permet d'archiver des informations sur des activités liées au contrôle de l'application de la législation, que les États membres et la Commission peuvent s'échanger.

¹⁷ Projet de surveillance du marché «MSTyr15» de la Commission européenne, financé dans le cadre d'Horizon 2020 en vue d'améliorer le contrôle de l'application du règlement (CE) n 1222/2009 sur l'étiquetage des pneumatiques en s'appuyant sur des autorités de surveillance du marché plus efficaces (formation, lignes directrices, etc.). Voir www.mstyr15.eu.

- aux différentes conditions dans lesquelles les essais ont été réalisés;
- à une application incorrecte des méthodes d'essai; et
- à un manque de transparence concernant les conditions dans lesquelles les essais ont été réalisés et les valeurs figurant sur les étiquettes ont été calculées.

L'expérience accumulée jusqu'à présent par les entreprises du secteur et les autorités de surveillance du marché sur les normes d'essai de l'adhérence sur sol mouillé indique qu'il existe une possibilité d'améliorer encore davantage l'exactitude de la méthode d'essai. Cette amélioration pourrait être obtenue, par exemple, en révisant l'ensemble de plages de conditions d'essai et/ou de formules mathématiques qui permettent d'aligner les résultats lorsque les essais sont réalisés dans des conditions différentes, par exemple sur des lieux d'essai différents ou à différentes périodes de l'année. Il s'agit d'un aspect important à résoudre dans le futur, la sécurité étant la préoccupation majeure des consommateurs quand ils achètent des pneumatiques. En ce qui concerne les essais du bruit et de la résistance au roulement, la situation est moins délicate. Pour mesurer la résistance au roulement des pneumatiques (qui donne une indication de l'efficacité en carburant), un réseau de «laboratoires de référence»¹⁸ a été établi pour optimiser l'exactitude et la reproductibilité des résultats dans le cadre d'une procédure visant à aligner les machines d'essai.

Le règlement sur l'étiquetage des pneumatiques en lui-même ne comprend pas de dispositions détaillées sur la surveillance du marché et le contrôle de l'application de la législation. Il fait référence en revanche aux dispositions du règlement (CE) n° 765/2008¹⁹, lequel comprend les règles générales sur la surveillance du marché et le contrôle des produits entrant sur le marché de l'UE. Ce règlement est différent du règlement (UE) 2017/1369 sur l'étiquetage énergétique de l'UE, qui comprend quant à lui des dispositions plus détaillées sur la surveillance du marché, lesquelles s'ajoutent à celles du règlement (CE) n° 765/2008. En outre, les mesures d'exécution en vertu du règlement sur l'étiquetage énergétique doivent comprendre une description détaillée du contenu de la documentation technique que les autorités de surveillance du marché peuvent exiger pour les besoins de la surveillance du marché.

Même si les dispositions relatives au contrôle de l'application de la législation sont moins détaillées dans le règlement sur l'étiquetage des pneumatiques, les autorités de surveillance du marché ne signalent généralement pas d'insuffisance dans leurs moyens d'action pour réaliser les inspections et appliquer des sanctions concernant le système d'étiquetage des pneumatiques.

Elles sont davantage préoccupées, tout comme les organisations de consommateurs, par les coûts des essais, le manque de clarté des méthodes d'essai et l'inexactitude des résultats d'essai.

5. CONCLUSION

L'étude sur le réexamen du règlement a mis en avant les possibilités de simplification et d'amélioration de l'efficacité de la législation actuelle. En particulier, de vastes économies de carburant pourraient encore être réalisées, de même que la sécurité routière et le bruit de roulement pourraient être encore améliorés.

¹⁸ [Communication de la Commission 2012/C 86/03](#)

¹⁹ Règlement (CE) n° 765/2008 (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

Cette étude, 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.

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.

Les utilisateurs finaux n'ont pas suffisamment connaissance de l'étiquette et plusieurs autres aspects pourraient générer des économies d'énergie considérables tout en évitant une hausse disproportionnée des coûts et de la complexité du système.

Ces améliorations pourraient avoir un impact considérable. La prise en compte des problèmes recensés dans le présent 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 présent rapport et pourrait proposer en temps utile un règlement révisé sur l'étiquetage des pneumatiques.