



**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 19 novembre 2008**

**15920/08**

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2008/0221 (COD)**

---

---

**ENER 395  
ENV 848  
TRANS 409  
CONSUM 187  
CODEC 1588**

**PROPOSITION**

---

Origine: la Commission européenne  
En date du: le 17 novembre 2008

---

Objet: 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 délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

---

p.j. : COM(2008) 779 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 13.11.2008  
COM(2008) 779 final

2008/0221 (COD)

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**

(présentée par la Commission)

{SEC(2008) 2860}

{SEC(2008) 2861}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

#### • **Motivation et objectifs de la proposition**

Avec quelque 23% des émissions totales de CO<sub>2</sub> provenant du transport routier<sup>1</sup>, la réduction de l'intensité énergétique et des émissions des véhicules constitue un défi majeur pour l'UE.

Le plan d'action pour l'efficacité énergétique<sup>2</sup> et la communication sur l'écologisation des transports<sup>3</sup> annonçaient pour 2008 une proposition concernant l'étiquetage des pneumatiques en matière de consommation d'énergie. L'objectif est de promouvoir l'évolution du marché vers des pneumatiques qui réduisent la consommation de carburant (ci-après «efficaces en carburant»), dits à faible résistance au roulement (FRR).

La 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).

#### • **Contexte général**

Les pneumatiques peuvent jouer un rôle significatif dans la réduction de l'intensité énergétique des transports et la diminution des émissions: ils comptent en effet pour 20 à 30 % dans la consommation de carburant d'un véhicule. Cette part de la consommation sert à surmonter la résistance au roulement, qui provient principalement de la «perte hystérétique» (perte d'énergie due à l'échauffement et à la déformation des roues pendant le roulement). 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

---

<sup>1</sup> Agence européenne pour l'environnement, inventaire annuel des émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté européenne, 1990-2005, et rapport d'inventaire 2007, p. 88.

<sup>2</sup> COM(2006) 545.

<sup>3</sup> COM(2008) 433.

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 améliorations de la résistance au roulement sont et seront apportées sur le marché de la première monte<sup>4</sup> par les constructeurs automobiles qui sont incités à équiper leur véhicule de pneumatiques efficaces en carburant afin de réduire les émissions de véhicules mesurées en application de la législation sur la réception de type. Le règlement sur la sécurité générale des véhicules à moteur<sup>5</sup> va en outre interdire les pneumatiques les moins performants en termes d'efficacité en carburant, par l'instauration d'exigences minimales applicables à la résistance au roulement. La transformation du marché induite par ces deux facteurs n'atteindra cependant pas un niveau optimal, du fait de l'insuffisance des informations disponibles, en particulier sur le marché du remplacement.

Sur ce segment, qui représente 78% du total<sup>6</sup>, les consommateurs et les entreprises n'ont pas accès à des données objectives sur la résistance au roulement et ne peuvent mettre en balance le coût d'achat et les économies de carburant. Les études de marché ont également montré que les consommateurs seraient intéressés à acheter des pneumatiques permettant de réduire la consommation de carburant.

En outre, 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. Il est cependant démontré qu'il est possible d'améliorer l'adhérence sur sol mouillé et le bruit de roulement externe au-delà des exigences minimales prévues par la législation sur la réception de type<sup>7</sup>. Il est donc d'intérêt public de promouvoir l'optimisation de ces deux paramètres parallèlement à celle de la résistance au roulement.

Un système d'étiquetage des pneumatiques au niveau de l'UE vise à 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.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

Cette proposition concernant l'étiquetage des pneumatiques s'inscrit dans une approche intégrée visant à réduire la consommation de carburant et les émissions dans le transport routier. Axée sur la demande, elle complétera la législation relative à la réception de type applicable aux pneumatiques, qui vise l'offre par l'instauration d'exigences minimales. La proposition de règlement sur la sécurité générale des véhicules à moteur prévoit l'entrée en vigueur, en octobre 2012, d'exigences minimales

---

<sup>4</sup> Les pneumatiques montés sur les véhicules neufs représentent 22% du marché.

<sup>5</sup> Proposition COM(2008) 316 en cours d'adoption, JO C, p.

<sup>6</sup> Pneumatiques qui succèdent aux pneumatiques de première monte, habituellement après 40 000 km pour les voitures particulières.

<sup>7</sup> COM(2008) 316 final, voir note 5.

applicables à la résistance au roulement, à l'adhérence sur sol mouillé et au bruit de roulement externe qui garantiront un niveau uniforme de qualité des pneumatiques, des améliorations par rapport à ce niveau étant promues par le système d'étiquetage. Dans le contexte d'une concurrence accrue sur le marché des pneumatiques, des conditions équitables pour tous seront ainsi assurées, avec la possibilité, pour les fabricants, de jouer sur la différenciation des produits: la concurrence ne se fera pas seulement sur les prix mais aussi sur la qualité des produits. Il devrait également s'ensuivre une réduction de l'obstacle que représente la réputation pour l'entrée de nouveaux concurrents sur le marché. Les entreprises devraient voir s'améliorer la rentabilité de leurs investissements dans la R&D, puisque les consommateurs et les utilisateurs finaux auront accès à des informations objectives, fiables et comparables sur les paramètres des pneumatiques.

Des méthodes d'essai harmonisées et précises sont indispensables pour obtenir des informations comparables sur ces paramètres. Afin de réduire la charge administrative pour les fabricants ainsi que les coûts des essais, il convient d'utiliser les méthodes d'essai définies dans la législation relative à la réception des pneumatiques.

- **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

La pénétration accrue sur le marché de pneumatiques efficaces en carburant grâce à la mise en place d'un système d'étiquetage énergétique contribuera à la réalisation du potentiel de 20% d'économies d'énergie d'ici à 2020 mis en lumière dans le plan d'action pour l'efficacité énergétique<sup>8</sup>, approuvé par le Conseil Énergie, le Conseil européen et le Parlement européen<sup>9</sup>.

Cette proposition est conforme à la stratégie révisée de la Commission concernant le CO<sub>2</sub> émis par les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers<sup>10</sup> ainsi qu'à la contribution du groupe à haut niveau CARS 21<sup>11</sup>. Cette stratégie se fonde sur une approche intégrée afin d'atteindre l'objectif de 120 g/km de CO<sub>2</sub> d'ici à 2012: la valeur de 130 mg/km est inscrite dans un instrument législatif sur les émissions des voitures, mesurées dans la cadre de la procédure de réception de type<sup>12</sup>, les 10 mg/km restants, ou équivalent, étant atteints sous l'effet d'une série limitative de mesures additionnelles, notamment la promotion de pneumatiques réduisant la consommation de carburant. Les synergies avec la proposition révisée sur l'étiquetage des voitures<sup>13</sup> amélioreront également la visibilité du système d'étiquetage des pneumatiques.

La promotion de la pénétration sur le marché des pneumatiques efficaces en carburant est conforme à la stratégie de Lisbonne et à la stratégie renouvelée en faveur du développement durable, car cela favorisera l'investissement dans la R&D, assurera des conditions de concurrence équitables pour tous et réduira l'empreinte carbonique du

---

<sup>8</sup> COM(2006) 545.

<sup>9</sup> Conseil TTE (Énergie) du 23 novembre 2006, 15210/06; Conseil européen de Bruxelles des 8 et 9 mars 2007, conclusions de la présidence, 7224/07; résolution du Parlement européen du 24 octobre 2007 sur la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et véhicules commerciaux légers [2007/2119(INI)], point 32.

<sup>10</sup> COM(2007) 19.

<sup>11</sup> COM(2007) 22.

<sup>12</sup> COM(2007) 856.

<sup>13</sup> Refonte de la directive 1999/94/CE.

transport routier, ce qui contribuera à réaliser l'objectif de la mobilité durable.

Un des objectifs essentiels définis dans le programme de Lisbonne pour 2008-2010<sup>14</sup> est la promotion d'une politique industrielle axée sur une consommation et une production plus durables, comme indiqué plus en détail dans le plan d'action pour une consommation et une production durables et pour une politique industrielle durable<sup>15</sup>.

L'étiquetage des pneumatiques jouera également un rôle important en relation avec l'objectif de «responsabiliser le consommateur» selon la formule de la stratégie communautaire 2007-2013<sup>16</sup> en matière de politique des consommateurs, car il permet au consommateur de choisir ses pneumatiques de remplacement en connaissance de cause.

## 2. CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

### • Consultation des parties intéressées

#### Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

Les parties prenantes ont été consultées tout au long du processus dans le cadre de réunions bilatérales et de contacts divers avec les représentants des États membres, des ONG, des organisations de défense des consommateurs et des associations d'entreprises, des fabricants de pneumatiques, des gestionnaires de flottes de véhicules, des distributeurs de pneumatiques et des constructeurs automobiles.

- Les premières réactions ont été recueillies au cours de la consultation publique organisée par la DG ENTR sur la sécurité avancée des véhicules à moteur, entre août et octobre 2007, qui évoquait notamment une proposition de classement des pneumatiques en fonction de l'efficacité en carburant. Cette proposition a finalement été retirée par la DG ENTR, afin de réaliser une analyse plus approfondie, mais les résultats de cette consultation ont été pris en compte.

- Une réunion d'experts avec des représentants des fabricants de pneumatiques s'est tenue le 21 avril 2008 afin de clarifier des questions techniques.

- Un atelier avec les parties prenantes a eu lieu le 26 mai 2008. Le document de travail utilisé lors de cet atelier, qui contenait des questions relatives à diverses options envisageables, ainsi que les réponses données par les parties prenantes et le compte rendu de l'atelier, ont été publiés sur le site Europa.

#### Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

La consultation des parties prenantes a servi de base à la définition des options envisageables et à la conception d'un système d'étiquetage. Toutes les réponses reçues

---

<sup>14</sup> COM(2007) 804.

<sup>15</sup> COM(2008) 397.

<sup>16</sup> COM(2007) 99.

lors du processus de consultation étaient favorables à l'instauration d'un système d'étiquetage, mais avec quelques réserves sur certains points techniques:

- La première consultation publique réalisée par ENTR a mis en lumière la nécessité d'éviter, dans le cadre de la conception d'un système d'étiquetage favorisant les pneumatiques efficaces en carburant, une dégradation des caractéristiques des pneumatiques liées à la sécurité. L'industrie des pneumatiques a défini une «approche intégrée de la performance des pneumatiques» qui préconise de prendre en compte simultanément tous les paramètres pertinents. Cette démarche a été suivie aux fins de la conception du système d'étiquetage, qui prévoit un classement sur la base de divers critères.

- Un appel a été lancé en faveur de la définition de classes d'efficacité en carburant plus ambitieuses et d'une conception identique à celle adoptée pour les appareils ménagers (échelle de A à G)<sup>17</sup>. Des recherches étendues ont été menées à la suite de l'étude externe, afin de déterminer exactement l'état des connaissances et techniques, les possibilités de réalisation de pneumatiques encore plus efficaces en carburant et les coûts de production y afférents. Les résultats ont été pris en compte dans la définition des classes d'efficacité en carburant afin que la classe A soit suffisamment exigeante pour orienter le marché vers les pneumatiques efficaces en carburant tout en garantissant la rentabilité pour les utilisateurs finaux, c'est-à-dire que les économies en carburant compensent le surcoût à l'achat.

- Certaines parties prenantes ont demandé l'inclusion du bruit de roulement externe dans le système d'étiquetage. Le bruit de roulement externe, qui n'entrait pas dans le champ de l'analyse d'impact initiale, a donc été pris en considération.

- Enfin, l'opportunité de l'inclusion des pneumatiques C2 et C3 (pour véhicules utilitaires légers et lourds) dans le système d'étiquetage a été longuement débattue. Les sociétés de transport routier, y compris leur fédération, l'Union internationale des transports routiers (UITR), ont prôné l'inclusion de ces catégories de pneumatiques dans le système d'étiquetage. L'analyse d'impact ayant révélé un important gisement d'économies de carburant sur ces segments, il a été décidé de les englober dans le champ de la proposition.

Une consultation ouverte a été organisée sur Internet du 28.4.2008 au 30.5.2008. La Commission a reçu 14 réponses. Les résultats sont disponibles à l'adresse [http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under\\_discussion\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm).

- **Obtention et utilisation d'expertise**

*Domaines scientifiques/d'expertise concernés*

Une étude préalable à l'analyse d'impact a été réalisée en externe par le *European Policy Evaluation Consortium* de décembre 2007 à juillet 2008.

---

<sup>17</sup> Directive 1992/75/CE.

### Méthodologie utilisée

L'étude a porté sur les éléments techniques à l'appui de la conception d'un système d'étiquetage, notamment l'équilibre entre les paramètres des pneumatiques, la structure du marché et l'analyse coût/bénéfice.

La conception spécifique des catégories liées à l'efficacité en carburant et à l'adhérence sur sol mouillé se fonde notamment sur les facteurs suivants: 1) l'état des connaissances et des techniques, 2) les coûts de production correspondant à un certain niveau de résistance au roulement ou d'adhérence sur sol mouillé en comparaison des économies de carburant ou des gains de sécurité détermineront 3) les niveaux rentables auxquels on peut raisonnablement s'attendre à amener le marché, 4) l'exactitude des méthodes d'essai, qui peut influencer sur la largeur des gammes de valeurs.

### Principales organisations/principaux experts consultés

Les représentants des États membres, les ONG, les organisations de consommateurs et les fédérations d'entreprises, les fabricants et les distributeurs de pneumatiques ainsi que les constructeurs automobiles ont été consultés.

### Résumé des avis reçus et pris en considération

Il n'a pas été fait part de l'existence de risques potentiellement graves aux conséquences irréversibles.

L'étude technique préalable et l'analyse coût/bénéfice ont été intégrées à l'analyse d'impact.

### Moyens utilisés pour mettre les résultats de l'expertise à la disposition du public

L'étude externe peut être téléchargée à la page

[http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under\\_discussion\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm)

#### • **Analyse d'impact**

L'analyse d'impact a pris en considération les options suivantes pour la promotion d'une évolution du marché en faveur de pneumatiques efficaces en carburant.

- Option 1: Pas d'action de l'UE; cela constitue le scénario de référence, qui prend en compte l'adoption d'exigences minimales concernant la résistance au roulement, proposées dans le règlement sur la sécurité générale des véhicules à moteur, ainsi que les incitations existantes à l'intention des constructeurs automobiles, pour qu'ils équipent leurs véhicules de pneumatiques efficaces en carburant, ce qui permet de réduire les niveaux d'émissions mesurées pour la réception de type.
- Option 2: Mise en place d'un système d'étiquetage applicable aux pneumatiques des voitures particulières (C1), selon un seul critère, l'efficacité en carburant (résistance au roulement), assorti d'exigences minimales relatives à d'autres paramètres (adhérence sur sol mouillé et bruit de roulement externe)
- Option 3: Mise en place d'un système d'étiquetage applicable aux pneumatiques de



catégorie C1 selon deux critères, l'efficacité en carburant et l'adhérence sur sol mouillé, assorti d'exigences minimales relatives au bruit de roulement externe.

- Option 4: Mise en place d'un système d'étiquetage multicritères applicable aux pneumatiques de catégorie C1, en relation avec l'efficacité en carburant, l'adhérence sur sol mouillé et le bruit de roulement externe.
- Option 5: Extension du système d'étiquetage adopté pour les pneumatiques C1 (option 2, 3 ou 4) aux catégories de pneumatiques C2 et C3.
- Option 6: Instruments économiques et marchés publics.

La comparaison des différentes options fait apparaître que le système de classement multicritères applicable aux pneumatiques C1 (option 4) apporte un bénéfice maximal lorsqu'il est étendu aux pneumatiques C2 et C3 (option 5). La pénétration plus lente des pneumatiques efficaces en carburant sur le marché par rapport à l'option 2 (étiquetage selon un seul critère) serait compensée par les gains de sécurité, tandis que l'extension du système aux pneumatiques C2 et C3 augmenterait fortement les économies totales de carburant.

La Commission a réalisé l'analyse d'impact prévue dans le programme de travail. Son rapport peut être consulté à l'adresse suivante: [http://ec.europa.eu/governance/impact/cia\\_2008\\_en.htm](http://ec.europa.eu/governance/impact/cia_2008_en.htm)

### 3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- **Résumé des mesures proposées**

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).

- **Base juridique**

La base juridique de la proposition est l'article 95 du traité.

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique, dans la mesure où la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent être atteints de façon satisfaisante par les États membres pour les raisons suivantes.

Comme on l'a souligné en relation avec la mise en œuvre de la directive sur l'étiquetage des voitures particulières<sup>18</sup>, l'existence de 27 systèmes d'étiquetage différents représente une charge considérable pour les constructeurs, qui doivent étiqueter leurs produits en fonction du pays dans lequel ils vendent leurs voitures, et ne constitue pas un outil efficace en faveur de l'évolution du marché. Les divergences dans l'étiquetage d'un même produit désorientent les consommateurs et compromettent leur capacité à choisir en connaissance de cause. En outre, les États membres, les organisations de consommateurs et les fabricants de pneumatiques se sont déclarés favorables à un système d'étiquetage uniforme.

Une action communautaire permettra mieux de réaliser les objectifs de la proposition, pour les raisons suivantes.

Un système d'étiquetage harmonisé réduira la charge administrative des États membres et des fabricants de pneumatiques. Il évitera la fragmentation du marché intérieur et assurera des conditions de concurrence équitables pour tous.

Le champ de la proposition se limite à l'harmonisation de l'information sur les produits; la mise en œuvre et la surveillance du marché incombera aux États membres.

Par conséquent, la proposition est conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition respecte le principe de proportionnalité pour les raisons exposées ci-après.

La proposition ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs de la législation proposée. Les procédures d'essai prévues sont les mêmes que pour la réception de type, afin de diminuer les coûts pour les fabricants de pneumatiques. L'autodéclaration devrait également réduire les coûts des essais, estimés à environ 0,03 euro par pneumatique dans le pire des cas.

Il est également proposé d'élaborer un autocollant sur lequel figure l'étiquette sous une forme compréhensible sans recourir à la traduction. Afin de réduire au minimum les coûts logistiques, des pictogrammes permettront de garantir que le système d'étiquetage soit compris sans imposer aux fabricants ou aux distributeurs de pneumatiques d'apposer un autocollant spécifique dans toutes les langues officielles de l'UE. Des informations complémentaires dans la langue pertinente seront fournies en ligne (internet) afin d'explicitier l'étiquette. Une perception aisée du message de l'étiquette par les consommateurs sera également assurée par l'utilisation d'un graphisme proche de celui des produits électroménagers dans le cadre de la directive sur l'étiquetage énergétique des appareils ménagers.

L'étiquetage des pneumatiques ne doit pas aboutir à une augmentation de leur prix. Des pneumatiques à prix réduits resteront disponibles sur le marché; le seul changement sera la disponibilité d'informations objectives sur la qualité des pneumatiques, à

---

<sup>18</sup> Directive 1999/94/CE.

l'intention des consommateurs, afin que la concurrence ne se fasse pas uniquement sur les prix, mais aussi sur les performances.

- **Choix des instruments**

Instrument proposé: directive.

D'autres instruments ne seraient pas adéquats pour les raisons suivantes.

La surveillance du marché et le respect de la directive seront essentiels pour la réussite du système. Les États membres devraient donc mettre en place leurs propres procédures de surveillance. Les campagnes de présentation du système d'étiquetage à l'intention des utilisateurs finaux et des consommateurs seront mieux réalisées au niveau national. Il est donc proposé d'adopter une directive à transposer dans la législation des États membres.

La proposition suit l'approche dite «à deux niveaux», selon laquelle les dispositions fondamentales de la directive sont adoptées par codécision, tandis que les spécifications techniques et l'adaptation au progrès technique seront adoptées selon une procédure de comité, conformément à la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

#### 4. **INCIDENCE BUDGETAIRE**

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de la Communauté.

#### 5. **INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES**

- **Espace économique européen**

Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'EEE et il convient donc qu'il lui soit étendu.

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**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission<sup>19</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>20</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>21</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité<sup>22</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) La mobilité durable constitue un défi considérable pour la Communauté, face au changement climatique et compte tenu de la nécessité de soutenir la compétitivité européenne, comme le souligne la communication de la Commission sur l'écologisation des transports<sup>23</sup>.
- (2) La communication de la Commission «Plan d'action pour l'efficacité énergétique: réaliser le potentiel»<sup>24</sup> 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.
- (3) 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.

---

<sup>19</sup> JO C du ..., p. ...

<sup>20</sup> JO C du ..., p. ...

<sup>21</sup> JO C du ..., p. ...

<sup>22</sup> JO C du ..., p. ...

<sup>23</sup> COM(2008) 433.

<sup>24</sup> COM(2006) 545.

- (4) Les pneumatiques se caractérisent par plusieurs paramètres liés les uns aux autres. Agir sur l'un d'eux, par exemple la résistance au roulement, 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. Il convient d'encourager les fabricants de pneumatiques à optimiser l'ensemble de ces paramètres.
- (5) Les pneumatiques réduisant la consommation de carburant sont rentables car les économies en carburant font plus que compenser le surcoût à l'achat, dû aux coûts de fabrication plus élevés de ces pneumatiques.
- (6) Le [règlement (CE) n° .../... concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur]<sup>25</sup> fixe des exigences minimales concernant la résistance au roulement des pneumatiques. Le progrès technologique permet de réduire sensiblement les pertes d'énergie dues à la résistance au roulement des pneumatiques, au-delà de ces exigences minimales. Afin de réduire l'incidence environnementale du transport routier, il est donc approprié de fixer des dispositions visant à encourager les utilisateurs finaux, en leur fournissant des informations harmonisées concernant ce paramètre, à acheter des pneumatiques plus efficaces en carburant.
- (7) Le bruit dû à la circulation est une nuisance importante et a des effets néfastes sur la santé. Le [règlement (CE) n° .../... concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur] fixe des exigences minimales concernant le bruit de roulement externe des pneumatiques. Le progrès technologique permet de réduire sensiblement le bruit de roulement externe des pneumatiques, au-delà de ces exigences minimales. Afin de réduire le bruit dû à la circulation, il est donc approprié de fixer des dispositions visant à encourager les utilisateurs finaux, en leur fournissant des informations harmonisées concernant ce paramètre, à acheter des pneumatiques à faible bruit de roulement externe.
- (8) La mise à disposition d'informations harmonisées sur le bruit de roulement externe des pneumatiques faciliterait également la mise en œuvre de mesures de lutte contre le bruit dû à la circulation et contribuerait à faire mieux connaître le rôle des pneumatiques dans le bruit dû à la circulation, dans le cadre de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement<sup>26</sup>.
- (9) Le [règlement (CE) n° .../... concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur] fixe des exigences minimales concernant l'adhérence des pneumatiques sur sol mouillé. Le progrès technologique permet d'améliorer sensiblement l'adhérence sur sol mouillé au-delà de ces exigences minimales et ainsi de réduire les distances de freinage sur sol mouillé. Afin d'améliorer la sécurité routière, il est donc approprié de fixer des dispositions visant à encourager les utilisateurs finaux, en leur fournissant des informations harmonisées concernant ce paramètre, à acheter des pneumatiques à bonne adhérence sur sol mouillé.
- (10) D'autres paramètres liés aux pneumatiques, tels que l'aquaplanage ou le comportement en courbe, ont une incidence sur la sécurité routière. Toutefois, à ce stade, on ne dispose pas de méthodes d'essai harmonisées en relation avec ces paramètres. Il est

---

<sup>25</sup> Proposition COM(2008) 316 en cours d'adoption, JO C, p.

<sup>26</sup> JO L 189 du 18.7.2002, p. 12.

donc approprié de prévoir la possibilité de fixer, à un stade ultérieur et si nécessaire, des dispositions concernant l'harmonisation des informations sur ces paramètres à l'intention des utilisateurs finaux.

- (11) La fourniture d'informations sur les paramètres des pneumatiques sous la forme d'une étiquette normalisée est susceptible d'influer sur les décisions d'achat des utilisateurs finaux, en faveur de pneumatiques plus sûrs, plus silencieux et plus efficaces en carburant. Les fabricants de pneumatiques devraient ainsi être à leur tour encouragés à optimiser ces paramètres des pneumatiques, ce qui ouvrirait la voie à une consommation et une production plus durables.
- (12) La multiplicité des règles régissant l'étiquetage des pneumatiques dans les États membres créerait des obstacles au commerce intracommunautaire, alourdirait la charge administrative et renchérirait les essais pour les fabricants de pneumatiques.
- (13) Les pneumatiques de remplacement représentent 78% du marché. Il est donc justifié d'informer les utilisateurs finaux sur les caractéristiques des pneumatiques de remplacement de même que sur celles des pneumatiques de première monte sur les véhicules neufs.
- (14) Les consommateurs, y compris les gestionnaires de flotte et les sociétés de transport, ont besoin de davantage d'informations sur l'efficacité en carburant ainsi que sur d'autres paramètres des pneumatiques, car ils ne peuvent facilement comparer les caractéristiques des pneumatiques de différentes marques, en l'absence d'un système d'étiquetage et d'essais harmonisés. En conséquence, il est approprié d'inclure les pneumatiques de catégories C1, C2 et C3 dans le champ d'application de la présente directive.
- (15) L'étiquette énergétique, qui sert à classer les produits sur une échelle allant de A à G, telle que prévue pour les appareils électroménagers dans la directive 1992/75/CE concernant l'indication de la consommation des appareils domestiques en énergie et en autres ressources par voie d'étiquetage et d'informations uniformes relatives aux produits<sup>27</sup>, est bien connue des consommateurs et s'est révélée un outil efficace de promotion d'appareils consommant moins d'énergie. Il convient d'utiliser le même système pour l'étiquetage des pneumatiques en fonction de la consommation de carburant.
- (16) L'apposition d'une étiquette sur les pneumatiques au point de vente et sa reprise dans la documentation technique promotionnelle doit garantir que les distributeurs ainsi que les utilisateurs potentiels disposent d'informations harmonisées sur les caractéristiques des pneumatiques en relation avec la consommation de carburant, l'adhérence sur sol mouillé et le bruit de roulement externe.
- (17) Certains utilisateurs finaux choisissent leurs pneumatiques avant de se rendre au point de vente ou achètent leurs pneumatiques par correspondance. Afin que ces utilisateurs finaux puissent également choisir en connaissance de cause sur la base d'informations harmonisées concernant les caractéristiques des pneumatiques en relation avec la consommation de carburant, l'adhérence sur sol mouillé et le bruit de roulement

---

<sup>27</sup> JO L 297 du 13.10.1992, p. 16.

externe, il convient de reproduire les étiquettes dans toute la documentation technique promotionnelle, y compris lorsque cette documentation est mise à disposition sur internet.

- (18) Les informations doivent être fournies conformément aux méthodes d'essai harmonisées fixées dans le [règlement (CE) n° .../.... concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur] afin de permettre aux utilisateurs finaux de comparer les différents pneumatiques disponibles et aussi, pour les fabricants, de réduire les coûts des essais.
- (19) Lorsque les États membres mettent en place des incitations en faveur des pneumatiques qui réduisent la consommation de carburant, il est approprié de définir des classes d'efficacité énergétique minimale afin d'éviter la fragmentation du marché intérieur. De telles incitations pourraient constituer des aides d'État. La présente directive ne préjuge pas de l'issue d'éventuelles procédures relatives aux aides d'État qui pourraient être intentées à leur égard en vertu des articles 87 et 88 du traité.
- (20) Pour que les objectifs visés soient atteints, il est essentiel que les fabricants, les fournisseurs et les distributeurs respectent les dispositions relatives à l'étiquetage. Les États membres doivent donc s'assurer du respect de ces dispositions, par la mise en place d'une surveillance du marché et de contrôles réguliers ex post.
- (21) Il convient d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission<sup>28</sup>,
- (22) En particulier, il convient de conférer à la Commission, d'une part, le pouvoir d'instaurer des exigences concernant la classification des pneumatiques de catégories C2 et C3 en fonction de l'adhérence sur sol mouillé ainsi que les caractéristiques essentielles des pneumatiques autres que l'efficacité en carburant, l'adhérence sur sol mouillé et le bruit de roulement externe et, d'autre part, la faculté d'adapter les annexes au progrès technique. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de cette directive en la complétant, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/EC,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

***Article premier***  
***Objet et champ d'application***

L'objectif de la présente directive est d'accroître l'efficacité énergétique du transport routier par la promotion de pneumatiques qui réduisent la consommation de carburant.

La présente directive établit un cadre pour la fourniture d'informations concernant les caractéristiques des pneumatiques, par voie d'étiquetage.

---

<sup>28</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

## *Article 2*

### *Champ d'application*

1. La présente directive s'applique aux pneumatiques des catégories C1, C2 et C3.
2. Par dérogation au paragraphe 1, la présente directive ne s'applique pas:
  - a) aux pneumatiques rechapés;
  - b) aux pneumatiques professionnels non routiers;
  - c) aux pneumatiques destinés à être montés uniquement sur les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> octobre 1990;
  - d) aux pneumatiques de secours à usage temporaire de type T;
  - e) aux pneumatiques dont l'indice de vitesse est inférieur à 80 km/h;
  - f) aux pneumatiques dont le diamètre de jante nominal est inférieur ou égal à 254 mm, ou supérieur ou égal à 635 mm;
  - g) aux pneumatiques munis de dispositifs additionnels destinés à améliorer les caractéristiques de traction, tels que les pneumatiques cloutés.

## *Article 3*

### *Définitions*

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- (1) «pneumatiques des catégories C1, C2 et C3», les pneumatiques appartenant aux catégories définies à l'article 8 du [règlement (CE) n° .../.... concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur]<sup>29</sup>;
- (2) «pneumatique de secours à usage temporaire de type T», un pneumatique de secours à usage temporaire conçu pour être utilisé à des pressions de gonflage supérieures à celles établies pour les pneumatiques standard et renforcés;
- (3) «point de vente», un lieu de présentation, de stockage ou d'offre à la vente de pneumatiques, y compris les salles d'exposition de voitures en ce qui concerne les pneumatiques présentés non montés sur des véhicules;
- (4) «documentation technique promotionnelle», tous les documents sur papier ou support électronique, notamment les manuels techniques, les brochures, les sites de

---

<sup>29</sup> [NB: La classification des pneumatiques actuellement prévue par la proposition de règlement (COM(2008) 316) omet les véhicules utilitaires légers (N1). Un accord existe au sein du Conseil en vue de réviser la définition proposée à l'article 8 dans la COM(2008) 316 afin d'inclure les pneumatiques de catégorie N1. L'accord sera obtenu en octobre au plus tard avant l'adoption de la présente proposition de directive sur l'étiquetage des pneumatiques - la présente note est pour information au cours de la procédure législative et doit être supprimée au moment de l'adoption].



commercialisation par internet, les dépliants et catalogues utilisés dans la commercialisation des pneumatiques ou des véhicules, à l'intention des utilisateurs finaux ou des distributeurs, qui décrivent les caractéristiques spécifiques d'un pneumatique;

- (5) «documentation technique», les informations liées aux pneumatiques, y compris l'indication du fabricant et de la marque du pneumatique; la description du type de pneumatique ou du groupement de pneumatiques concerné par la déclaration de la classe d'efficacité en carburant, de la classe d'adhérence sur sol mouillé et de la valeur mesurée du bruit de roulement externe; les rapports d'essai et l'exactitude des essais.
- (6) «fabricant»: toute personne physique ou morale qui fabrique un produit ou fait concevoir ou fabriquer un produit, et commercialise ce produit sous son propre nom ou sa propre marque;
- (7) «importateur», toute personne physique ou morale établie dans la Communauté qui met un produit provenant d'un pays tiers sur le marché communautaire;
- (8) «fournisseur», le fabricant, son mandataire dans la Communauté ou l'importateur;
- (9) «distributeur», toute personne physique ou morale faisant partie de la chaîne d'approvisionnement, autre que le fournisseur ou l'importateur, qui met un pneumatique à disposition sur le marché;
- (10) «mise à disposition sur le marché», toute fourniture d'un produit destiné à être distribué ou utilisé sur le marché communautaire dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit;
- (11) «utilisateur final», un consommateur, y compris un gestionnaire de flotte ou une société de transport routier, qui achète ou est censé acheter un pneumatique;
- (12) «paramètre essentiel», un paramètre du pneumatique tel que la résistance au roulement, l'adhérence sur sol mouillé ou le bruit de roulement externe, qui a une incidence notable sur l'environnement, la sécurité routière ou la santé pendant son utilisation.

#### *Article 4*

#### *Responsabilités des fournisseurs de pneumatiques*

Les États membres veillent à ce que les fournisseurs de pneumatiques se conforment aux exigences suivantes:

- (1) les fournisseurs veillent à ce que les pneumatiques des catégories C1 et C2 qui sont livrés aux distributeurs ou aux utilisateurs finaux portent, sur la bande de roulement, un autocollant indiquant la classe d'efficacité en carburant telle que définie à l'annexe I, partie A et la valeur mesurée du bruit de roulement externe telle que définie à l'annexe I, partie C. Les étiquettes des pneumatiques de la catégorie C1 indiquent la classe d'adhérence sur sol mouillé telle que définie à l'annexe I, partie B;
- (2) le format de l'autocollant visé au paragraphe 1 est tel que prescrit à l'annexe II;

- (3) les fournisseurs indiquent la classe d'efficacité en carburant, la classe d'adhérence sur sol mouillé et la valeur mesurée du bruit de roulement externe dans la documentation technique promotionnelle comme prévu à l'annexe I, dans l'ordre indiqué à l'annexe III;
- (4) les fournisseurs mettent la documentation technique à la disposition des autorités des États membres, sur demande, pendant une période s'achevant cinq ans après la mise sur le marché du dernier pneumatique d'un type donné; la documentation technique est suffisamment détaillée pour permettre aux autorités de vérifier l'exactitude des informations indiquées sur l'étiquette en ce qui concerne l'efficacité en carburant, l'adhérence sur sol mouillé et le bruit de roulement externe.

#### *Article 5* *Responsabilités des distributeurs de pneumatiques*

Les États membres veillent à ce que les distributeurs de pneumatiques se conforment aux exigences suivantes:

- (1) les distributeurs veillent à ce que les pneumatiques, au point de vente, portent l'autocollant livré par les fournisseurs conformément à l'article 4, paragraphe 1, à un emplacement clairement visible;
- (2) lorsque les pneumatiques proposés à la vente ne sont pas visibles pour les utilisateurs finaux, les distributeurs donnent aux utilisateurs des informations sur la classe d'efficacité en carburant, la classe d'adhérence sur sol mouillé et la valeur mesurée du bruit de roulement externe de ces pneumatiques;
- (3) pour les pneumatiques des catégories C1 et C2, les distributeurs indiquent la classe d'efficacité en carburant et la valeur mesurée du bruit de roulement externe sur les factures remises aux utilisateurs finaux lors de l'achat des pneumatiques. Pour les pneumatiques de la catégorie C1, la classe d'adhérence sur sol mouillé est également indiquée.

#### *Article 6* *Responsabilités des fournisseurs et distributeurs de voitures*

Les États membres veillent à ce que les fournisseurs et distributeurs de voitures se conforment aux exigences suivantes:

- (1) les fournisseurs et distributeurs de voitures veillent à ce que la documentation technique promotionnelle comporte des informations sur les pneumatiques montés sur les véhicules neufs; ces informations comprennent la classe d'efficacité en carburant telle que définie à l'annexe I, partie A, la valeur mesurée du bruit de roulement externe telle que définie à l'annexe I, partie C et, pour les pneumatiques de la catégorie C1, la classe d'adhérence sur sol mouillé telle que définie à l'annexe I, partie B;
- (2) lorsque différents types de pneumatiques peuvent être montés sur un véhicule neuf mais que les utilisateurs finaux n'ont pas la possibilité de choisir entre ces différents types, 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 sont indiquées dans la documentation technique promotionnelle, dans l'ordre prévu à l'annexe III;

- (3) lorsque les utilisateurs finaux ont la possibilité de choisir entre différents types de pneumatiques qui peuvent être montés sur un véhicule neuf, les fournisseurs de voitures indiquent les classes d'efficacité en carburant et d'adhérence sur sol mouillé ainsi que la valeur mesurée du bruit de roulement externe de ces types de pneumatiques dans la documentation technique promotionnelle, dans l'ordre prévu à l'annexe III;
- (4) lorsque les utilisateurs finaux ont la possibilité de choisir entre différents types de pneumatiques qui peuvent être montés sur un véhicule neuf, les distributeurs de voitures donnent, préalablement à la vente, des informations sur la classe d'efficacité en carburant, la classe d'adhérence sur sol mouillé et la valeur mesurée du bruit de roulement externe de ces types de pneumatiques.

#### *Article 7*

#### *Méthodes d'essai harmonisées*

Les informations à fournir en application des articles 4, 5 et 6 concernant la classe d'efficacité en carburant, la valeur mesurée du bruit de roulement externe et la classe d'adhérence sur sol mouillé des pneumatiques sont obtenues en appliquant les méthodes d'essai harmonisées visées à l'annexe I.

#### *Article 8*

#### *Procédure de vérification*

Les États membres évaluent la conformité des classes déclarées d'efficacité en carburant et d'adhérence sur sol mouillé, au sens de l'annexe I, parties A et B et de la valeur mesurée déclarée pour le bruit de roulement externe au sens de l'annexe I, partie C, conformément à la procédure fixée à l'annexe IV.

#### *Article 9*

#### *Marché intérieur*

1. Si les exigences prévues par la présente directive sont remplies, 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 couvertes par la présente directive.
2. Jusqu'à preuve du contraire, les États membres considèrent que les étiquettes et les informations satisfont aux dispositions de la présente directive. Ils peuvent demander aux fournisseurs de communiquer leur documentation technique afin d'évaluer l'exactitude des valeurs déclarées.

**Article 10**  
**Incitations**

Les États membres ne prévoient pas d'incitations en faveur de pneumatiques inférieurs à la classe d'efficacité en carburant C au sens de l'annexe I, partie A.

**Article 11**  
**Modifications et adaptations au progrès technique**

Les mesures suivantes visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 2:

- (1) instauration d'exigences concernant le classement des pneumatiques des catégories C2 et C3 en fonction de l'adhérence sur sol mouillé, pour autant qu'il existe des méthodes d'essai harmonisées qui le permettent;
- (2) instauration d'exigences concernant d'autres paramètres essentiels dans la mesure où ils ont une influence sur l'environnement, la santé ou la sécurité, pour autant qu'il existe des méthodes d'essai harmonisées qui le permettent et que ces exigences soient économiquement viables;
- (3) adaptation des annexes I à IV au progrès technique.

**Article 12**  
**Sanctions**

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive et prennent les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard dix-huit mois après l'entrée en vigueur de la présente directive et, sans délai, toute modification ultérieure.

**Article 13**  
**Comité**

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

**Article 14**  
**Réexamen**

Au plus tard cinq ans après la date de mise en application de la présente directive, la Commission évalue la nécessité de réviser les classes d'efficacité en carburant et d'adhérence sur sol mouillé définies à l'annexe I.

**Article 15**  
**Transposition**

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre 2011, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2012.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

**Article 16**

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

**Article 17**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le Président*

*Par le Conseil*  
*Le Président*

**Annexe I**  
**Classement des caractéristiques des pneumatiques**

**Partie A: Classes d'efficacité en carburant**

La classe d'efficacité en carburant doit être déterminée sur la base du coefficient de résistance au roulement (*RRC*) sur une échelle de A à G indiquée ci-après et d'une mesure effectuée conformément au [règlement de la CEE-ONU..., *référence au JO à ajouter avant l'adoption finale de la directive*].

Si un type de pneumatique est homologué pour plusieurs catégories de pneumatiques (par exemple C1 et C2), l'échelle de classement utilisée pour déterminer la classe d'efficacité en carburant de ce type de pneumatique doit être celle applicable à la catégorie de pneumatiques la plus élevée (par exemple C2 et non C1).

Pneumatiques C1		Pneumatiques C2		Pneumatiques C3	
<i>RRC</i> en kg/t	Classe d'efficacité en carburant	<i>RRC</i> en kg/t	Classe d'efficacité en carburant	<i>RRC</i> en kg/t	Classe d'efficacité en carburant
$RRC \leq 6,5$	A	$RRC \leq 5,5$	A	$RRC \leq 4,0$	A
$6,6 \leq RRC \leq 7,7$	B	$5,6 \leq RRC \leq 6,7$	B	$4,1 \leq RRC \leq 5,0$	B
$7,8 \leq RRC \leq 9,0$	C	$6,8 \leq RRC \leq 8,0$	C	$5,1 \leq RRC \leq 6,0$	C
vide	D	vide	D	$6,1 \leq RRC \leq 7,0$	D
$9,1 \leq RRC \leq 10,5$	E	$8,1 \leq RRC \leq 9,2$	E	$7,1 \leq RRC \leq 8,0$	E
$10,6 \leq RRC \leq 12,0$	F	$9,3 \leq RRC \leq 10,5$	F	$RRC \geq 8,1$	F
$RRC \geq 12,1$	G	$RRC \geq 10,6$	G	vide	G

## Partie B: Classes d'adhérence sur sol mouillé

La classe d'adhérence sur sol mouillé des pneumatiques de catégorie C1 doit être déterminée sur la base de l'indice d'adhérence sur sol mouillé ( $G$ ) sur une échelle de A à G indiquée ci-après et d'une mesure effectuée conformément au règlement 117 de la CEE-ONU relatif à des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques en ce qui concerne le bruit de roulement et l'adhérence sur sol mouillé<sup>30</sup>.

$G$	Classes d'adhérence sur sol mouillé
$155 \leq G$	A
$140 \leq G \leq 154$	B
$125 \leq G \leq 139$	C
vide	D
$110 \leq G \leq 124$	E
$G \leq 109$	F
vide	G

## Partie C: Bruit de roulement externe

La valeur mesurée du bruit de roulement externe est déclarée en décibels et mesurée conformément au règlement 117 de la CEE-ONU relatif à des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques en ce qui concerne le bruit de roulement et l'adhérence sur sol mouillé.

---

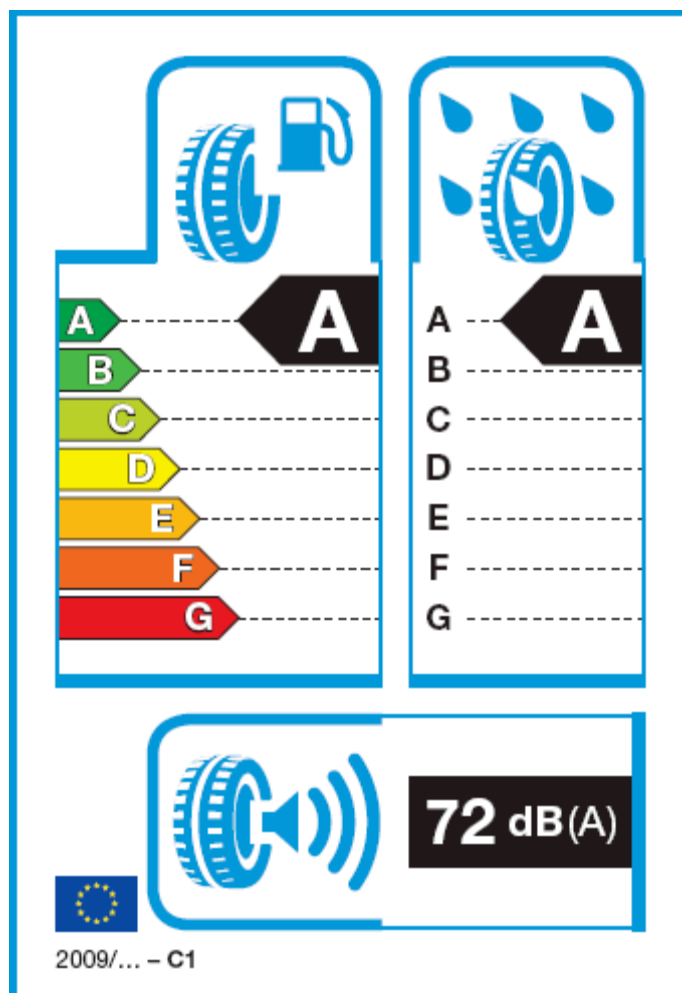
<sup>30</sup> JO L 231 du 29.8.2008, p. 19.

## Annexe II: Modèle de l'étiquette

L'autocollant visé à l'article 4, paragraphe 1 et à l'article 5, paragraphe 1 se compose de deux parties: 1) une étiquette imprimée selon le modèle indiqué ci-après et 2) un espace où figure le nom du fournisseur et la gamme de pneumatiques, les dimensions, l'indice de charge, l'indice de vitesse et d'autres spécifications techniques (ci-après «espace de la marque commerciale»).

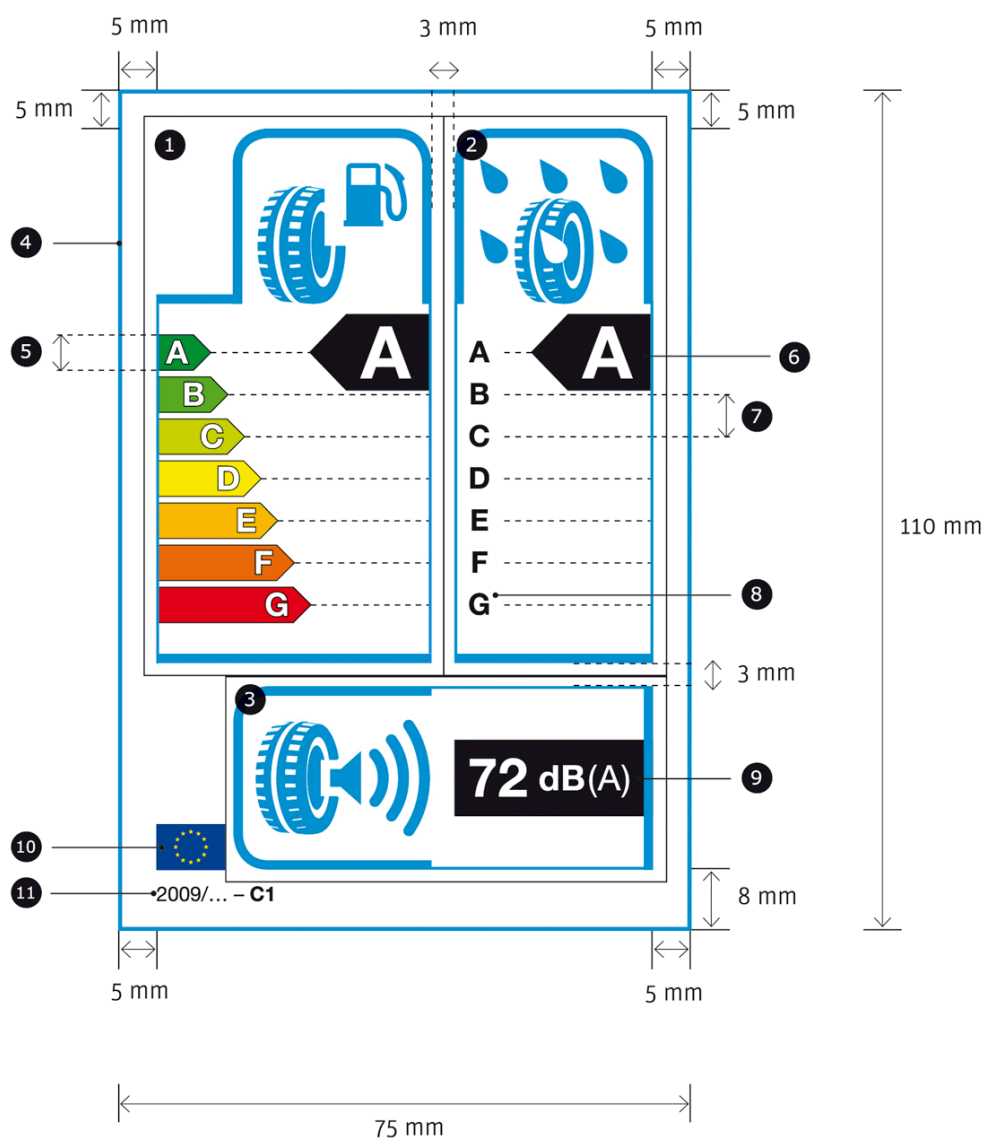
### 1. Présentation de l'étiquette

1.1 L'étiquette imprimée sur l'autocollant visé à l'article 4, paragraphe 1 et à l'article 5, paragraphe 1 doit être conforme à l'image ci-après:





1.2 L'image suivante indique les spécifications applicables à l'étiquette:



1.3 L'étiquette doit avoir au moins 75 mm de large et 110 mm de haut. Lorsque l'étiquette est imprimée dans un format plus grand, son contenu demeure proportionné aux spécifications ci-dessus.

1.4 L'étiquette doit satisfaire aux prescriptions suivantes:

- Les couleurs sont le cyan, le magenta, le jaune et le noir, et sont indiquées selon l'exemple suivant: 00-70-X-00: 0 % cyan, 70 % magenta, 100 % jaune, 0 % noir;
- Les numéros indiqués ci-après font référence aux légendes figurant au point 1.2;

① *Efficacité en carburant*

Pictogramme: largeur 19,5 mm, hauteur: 18,5 mm – trait du cadre du pictogramme: 3,5 pt, largeur: 26 mm, hauteur: 23 mm – cadre pour le

classement: trait: 1 pt – extrémité du cadre: trait: 3,5 pt, largeur: 36 mm, couleur: X-10-00-05;

② *Adhérence sur sol mouillé*

Pictogramme: largeur 19 mm, hauteur: 19 mm – cadre pour le pictogramme: trait: 3,5 pt, largeur: 26 mm, hauteur: 23 mm – cadre pour le classement: trait: 1 pt – extrémité du cadre: trait: 3,5 pt, largeur: 26 mm, couleur: X-10-00-05;

③ *Bruit de roulement externe*

Pictogramme: largeur 23 mm, hauteur: 15 mm – cadre pour le pictogramme: trait: 3,5 pt, largeur: 26 mm, hauteur: 24 mm – cadre pour la valeur: trait: 1 pt – extrémité du cadre: trait: 3,5 pt, hauteur: 24 mm, couleur: X-10-00-05;

④ *Bord de l'étiquette*: trait: 1,5 pt, couleur: X-10-00-05;

⑤ *Échelle de A à G*

– *flèches*: hauteur: 4,75 mm, espace interflèches: 0,75 mm, trait noir: 0,5 pt, couleurs:

- A: X-00-X-00;
- B: 70-00-X-00;
- C: 30-00-X-00;
- D: 00-00-X-00;
- E: 00-30-X-00;
- F: 00-70-X-00;
- G: 00-X-X-00.

– *texte*: Helvetica Bold 12 pt, 100% blanc, contour noir: 0,5 pt;

⑥ *Classement*

– *flèche*: largeur: 16 mm, hauteur: 10 mm, 100% noir;

– *texte*: Helvetica Bold 27 pt, 100% blanc;

⑦ *Lignes dans l'échelle*: trait: 0,5 pt, intervalle entre les lignes pointillées: 5,5 mm, 100% noir;

⑧ *Texte de l'échelle*: Helvetica Bold 11 pt, 100% noir;

⑨ *Valeur de bruit*

– *encadré*: largeur: 25 mm, hauteur: 10 mm, 100% noir;

– *texte*: Helvetica Bold 20 pt, 100% blanc;

– *texte de l'unité*: Helvetica Bold Regular pour le «(A)» 13 pt, 100% blanc:

⑩ *Logo UE*: largeur 9 mm, hauteur: 6 mm;

⑪ *Référence à la directive*: Helvetica Regular 7,5 pt, 100% noir;

*Indication de la catégorie de pneumatique*: Helvetica Bold 7,5 pt, 100% noir;

c) Le fond doit être blanc.

1.5 La catégorie de pneumatique (C1, C2 ou C3) doit être indiquée sur l'étiquette au format prescrit sur l'image du point 1.2.

## **2. Espace de la marque commerciale**

2.1 Les fournisseurs doivent ajouter sur l'autocollant, en plus de l'étiquette, leur nom, la gamme de pneumatiques, la dimension du pneumatique, l'indice de charge, l'indice de vitesse et d'autres spécifications techniques; la couleur, le format et l'agencement de ces indications sont libres pour autant que la taille de l'espace qu'elles occupent ne dépasse pas un rapport de 4:5 avec la taille de l'étiquette et qu'elles ne perturbent pas la perception des indications de l'étiquette.

### **Annexe III**

#### **Informations à fournir dans la documentation technique promotionnelle**

1. Des informations sur les pneumatiques doivent être fournies dans l'ordre suivant:
  - i) classe d'efficacité en carburant (lettre A à G);
  - ii) classe d'adhérence sur sol mouillé (lettre A à G);
  - iii) valeur mesurée du bruit de roulement externe (en dB).
2. Ces informations doivent satisfaire aux prescriptions suivantes.
  - i) être faciles à lire;
  - ii) être faciles à comprendre;
  - iii) si le classement varie pour un même type de pneumatique en fonction de la dimension ou d'autres paramètres, l'écart entre le pneumatique le moins performant et le plus performant est indiqué.
3. Les fournisseurs doivent également mettre à disposition sur leur site web:
  - i) une explication des pictogrammes imprimés sur l'étiquette;
  - ii) une déclaration indiquant que les économies effectives de carburant et la sécurité routière dépendent étroitement du comportement du conducteur, en particulier:
    - une conduite écologique peut réduire sensiblement la consommation de carburant;
    - la pression de gonflage des pneumatiques doit être régulièrement contrôlée pour maximiser l'adhérence sur sol mouillé et les caractéristiques d'efficacité en carburant;
    - les distances de sécurité doivent toujours être rigoureusement respectées.

#### **Annexe IV: Procédure de vérification**

La conformité des classes déclarées pour l'efficacité en carburant et l'adhérence sur sol mouillé ainsi que de la valeur mesurée indiquée pour le bruit de roulement externe doit être évaluée pour chaque type de pneumatique ou chaque groupement de pneumatiques défini par le fournisseur, selon la procédure suivante:

- (1) On procède en premier lieu à l'essai d'un seul pneumatique. Si la valeur mesurée est conforme à la classe déclarée ou à la valeur mesurée indiquée pour le bruit de roulement externe, l'essai est satisfaisant.
- (2) Si la valeur mesurée n'est pas conforme à la classe déclarée ou à la valeur mesurée indiquée pour le bruit de roulement externe, on procède à l'essai de trois pneumatiques supplémentaires. La valeur moyenne de mesure issue des quatre pneumatiques testés est utilisée pour évaluer la conformité avec les informations communiquées.