

Bruxelles, le 6 décembre 2019  
(OR. en)

14640/19

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2018/0148(COD)**

---

**ENER 527  
ENV 968  
TRANS 559  
CONSOM 327  
CODEC 1707**

**NOTE POINT "I/A"**

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents (1 <sup>re</sup> partie)/Conseil
N° doc. Cion:	9185/18 + ADD 1
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres, modifiant le règlement (UE) 2017/1369 et abrogeant le règlement (CE) n° 1222/2009 - Accord politique

1. La Commission a adopté la proposition visée en objet le 17 mai 2018 dans le cadre d'un ensemble plus vaste de mesures ayant trait à la mobilité à faibles émissions de carbone. Outre qu'elle abroge le règlement (CE) n° 1222/2009 sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres essentiels<sup>1</sup>, la proposition a pour objectifs de clarifier et d'étendre le champ d'application du cadre réglementaire actuel.
2. Le Comité économique et social européen et le Comité des régions ont été consultés et seul le premier a rendu son avis le 17 octobre 2018.

---

<sup>1</sup> JO L 342 du 22.12.2009, p. 46.

3. Le Parlement européen a adopté sa position en première lecture le 26 mars 2019<sup>2</sup>. Cette position a ensuite été confirmée par le Parlement nouvellement élu et M<sup>me</sup> Henna Virkkunen (EPP - FI) a été nommée rapporteure.
4. À la suite de discussions menées au niveau du groupe "Énergie", le Conseil a dégagé une orientation générale le 4 mars 2019<sup>3</sup>.
5. Les négociations avec le Parlement européen ont débuté le 10 octobre 2019. La deuxième et dernière réunion de trilogue informel sur la proposition visée en objet a eu lieu le 13 novembre 2019 et un accord provisoire a été conclu avec le Parlement européen.
6. Le Comité des représentants permanents (1<sup>re</sup> partie) a examiné le texte de compromis provisoire en vue de parvenir à un accord le 22 novembre 2019<sup>4</sup>.
7. Le 4 décembre 2019, le président de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (ITRE) du Parlement européen a adressé une lettre<sup>5</sup> au président du Comité des représentants permanents (1<sup>re</sup> partie) indiquant que, si le Conseil adoptait sa position en première lecture conformément au texte joint à cette lettre, il recommanderait à la plénière que la position du Conseil soit acceptée sans amendement en deuxième lecture par le Parlement, sous réserve de vérification par les juristes-linguistes.
8. Le texte de compromis présenté par le Parlement européen est identique à celui examiné par le Comité des représentants permanents (1<sup>re</sup> partie) le 22 novembre 2019 et a été transmis sous la forme des documents 14152/19 et 14152/19 COR 1.

---

<sup>2</sup> Doc. T8-0230/2019.

<sup>3</sup> Doc. 6695/19.

<sup>4</sup> Doc. 14152/19 et 14152/19 COR 1.

<sup>5</sup> Doc. D (2019) 43576.

9. Compte tenu de ce qui précède, le Comité des représentants permanents (1<sup>re</sup> partie) est invité à:

- approuver le texte de compromis adressé par le Parlement européen et;
- recommander au Conseil de confirmer, en point "A" d'une de ses prochaines sessions, l'accord politique figurant dans la version mise au net en annexe<sup>6</sup>.

Cette phase sera suivie d'une adoption formelle de la position du Conseil dès que le texte aura été mis au point par les juristes linguistes.

---

---

<sup>6</sup> Veuillez noter que, afin de garantir la cohérence entre les différentes versions linguistiques, des chiffres romains correspondant aux légendes ont été ajoutés, le cas échéant, dans les images de l'annexe II (à savoir aux pages 40 à 43).

Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres, modifiant le règlement (UE) 2017/1369 et abrogeant le règlement (CE) n° 1222/2009

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114 et son article 194, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>2</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) L'Union est résolue à mettre en place une union de l'énergie dotée d'une politique en matière de climat tournée vers l'avenir. L'efficacité en carburant est un élément clé du cadre d'action de l'Union en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 et un outil essentiel pour modérer la demande en énergie.
- (2) La Commission a examiné<sup>3</sup> l'efficacité du règlement (CE) n° 1222/2009 du Parlement européen et du Conseil<sup>4</sup> et a reconnu la nécessité de mettre à jour ses dispositions afin d'en améliorer l'efficacité.

---

<sup>1</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>2</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>4</sup> Règlement (CE) n° 1222/2009 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 (JO L 342 du 22.12.2009, p. 46).

- (3) Il y a lieu de remplacer le règlement (CE) n° 1222/2009 par un nouveau règlement qui intègre les modifications apportées en 2011, et modifie et améliore certaines des dispositions dudit règlement afin de clarifier et de mettre à jour le contenu de ces dispositions, en prenant en compte les progrès techniques réalisés ces dernières années dans le domaine des pneumatiques.
- (4) Le secteur des transports représente un tiers de la consommation d'énergie de l'Union. Le transport routier était à l'origine d'environ 22 % des émissions de gaz à effet de serre totales de l'Union en 2015. Les pneumatiques, principalement du fait de leur résistance au roulement, représentent entre 20 et 30 % de la consommation de carburant des véhicules. Une réduction de la résistance au roulement des pneumatiques contribuerait donc sensiblement à l'efficacité en carburant du transport routier et de ce fait à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la décarbonation du secteur des transports.
- (4 *bis*) Pour relever le défi de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier, il y a lieu que les États membres, en coopération avec la Commission, prévoient des incitations à l'innovation pour mettre en place de nouveaux processus technologiques en faveur de pneumatiques C1, C2 et C3 sûrs et efficaces en carburant.
- (5) Les pneumatiques se caractérisent par plusieurs paramètres interdépendants. Améliorer l'un d'eux, la résistance au roulement par exemple, peut avoir une incidence négative sur d'autres paramètres, tels que l'adhérence sur sol mouillé, tandis qu'améliorer ce dernier paramètre peut avoir une incidence négative sur le bruit de roulement externe. Il convient d'encourager les fabricants de pneumatiques à optimiser l'ensemble des paramètres au-delà des normes qui ont déjà été atteintes.

- (6) Les pneumatiques efficaces en carburant peuvent être 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.
- (7) Le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil<sup>5</sup> fixe des exigences minimales pour la résistance au roulement des pneumatiques. Le progrès technologique permet de réduire sensiblement les pertes d'énergie qui sont dues à la résistance au roulement des pneumatiques, au-delà de ces exigences minimales. Afin de réduire l'incidence environnementale du transport routier, il convient donc de mettre à jour les dispositions relatives à l'étiquetage des pneumatiques en vue d'encourager les utilisateurs finaux à acheter des pneumatiques plus efficaces en carburant en leur fournissant des informations harmonisées et à jour concernant ce paramètre.
- (7 bis) L'amélioration de l'étiquetage des pneumatiques permettra aux consommateurs d'obtenir des informations plus pertinentes et comparables sur l'efficacité en carburant, la sécurité et le bruit, et de prendre des décisions d'achat rentables et respectueuses de l'environnement lors de l'acquisition de pneumatiques neufs.
- (8) Le bruit dû à la circulation est une nuisance importante et a des effets néfastes sur la santé. Le règlement (CE) n° 661/2009 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 convient donc de mettre à jour les dispositions relatives à l'étiquetage des pneumatiques en vue d'encourager les utilisateurs finaux à acheter des pneumatiques à faible bruit de roulement externe en leur fournissant des informations harmonisées concernant ce paramètre.

---

<sup>5</sup> Règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 200 du 31.7.2009, p. 1).

- (9) La fourniture d'informations harmonisées sur le bruit de roulement externe facilite également la mise en œuvre de mesures de lutte contre le bruit dû à la circulation et contribue 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<sup>6</sup>.
- (10) Le règlement (CE) n° 661/2009 fixe également 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, et ainsi de réduire les distances de freinage sur sol mouillé. Afin d'améliorer la sécurité routière, il convient donc de mettre à jour les dispositions relatives à l'étiquetage des pneumatiques en vue d'encourager les utilisateurs finaux à acheter des pneumatiques ayant une meilleure adhérence sur sol mouillé en leur fournissant des informations harmonisées concernant ce paramètre.
- (11) Afin de garantir l'alignement sur le cadre international, le règlement (CE) n° 661/2009 renvoie au règlement n° 117 de la CEE-ONU<sup>7</sup>, qui définit les méthodes de mesure pertinentes de la résistance au roulement, du bruit de roulement externe, de l'adhérence sur la neige et de l'adhérence sur sol mouillé des pneumatiques.

---

<sup>6</sup> 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 (JO L 189 du 18.7.2002, p. 12).

<sup>7</sup> JO L 307 du 23.11.2011, p. 3.

- (12) Les informations sur l'adhérence des pneumatiques qui sont conçus spécifiquement pour être utilisés dans des conditions de neige et de verglas extrêmes devraient figurer sur leur étiquette.

Les informations relatives à l'adhérence sur la neige devraient se fonder sur le règlement n° 117 de la CEE-ONU et le pictogramme du "Symbole alpin" qui s'y trouve devrait figurer sur l'étiquette d'un pneumatique qui satisfait aux valeurs minimales de l'indice d'adhérence sur neige fixées dans ce règlement.

Dès que cette norme sera formellement adoptée, les informations relatives à l'adhérence sur le verglas devraient se fonder sur la norme ISO 19447 et le pictogramme "verglas" devrait figurer sur l'étiquette d'un pneumatique qui satisfait aux valeurs minimales de l'indice d'adhérence sur verglas qui y sont fixées. Jusqu'à l'adoption de la norme ISO 19447, l'adhérence sur le verglas devrait être évaluée à l'aide de méthodes fiables, précises et reproductibles qui tiennent compte des méthodes généralement reconnues les plus récentes. Un pneumatique qui satisfait aux normes minimales d'adhérence sur verglas devrait comporter le pictogramme "verglas" figurant à l'annexe I.

- (13) L'abrasion des pneumatiques pendant leur utilisation produit d'importantes quantités de microplastiques, qui sont nocifs pour l'environnement et la santé humaine. À cet égard, la Commission mentionne, dans sa communication intitulée "Une stratégie européenne sur les matières plastiques dans une économie circulaire"<sup>8</sup>, la nécessité de réduire les rejets non intentionnels de microplastiques provenant des pneumatiques, notamment au moyen de mesures d'information telles que l'étiquetage et la mise en place d'exigences minimales pour les pneumatiques. Il existe un lien entre abrasion des pneumatiques et kilométrage, à savoir le nombre de kilomètres qu'un pneumatique pourra parcourir avant de devoir être remplacé en raison de l'usure de la bande de roulement. La durée de vie d'un pneumatique dépend, en plus de l'abrasion et de l'usure de la bande de roulement, d'une série de facteurs tels que la résistance du pneumatique à l'usure, y compris les composants, le dessin de la bande de roulement et la structure, l'état de la chaussée, l'entretien, la pression des pneumatiques et le comportement du conducteur.

---

<sup>8</sup> COM(2018) 28 final.



- (13 *bis*) Toutefois, aucune méthode d'essai adaptée pour la mesure de l'abrasion et du kilométrage des pneumatiques n'est actuellement disponible. Par conséquent, la Commission devrait confier à un tiers la mise au point d'une telle méthode, en tenant pleinement compte de toutes les normes ou réglementations les plus récentes proposées ou élaborées dans le monde, ainsi que des travaux menés par le secteur.
- (14) Les pneumatiques rechapés constituent une part substantielle du marché pour les pneumatiques des poids lourds. Le rechapage des pneumatiques allonge leur durée de vie et contribue aux objectifs d'économie circulaire tels que la réduction des déchets. L'application d'exigences d'étiquetage à ce type de pneumatiques permettrait de réaliser d'importantes économies d'énergie. Toutefois, aucune méthode d'essai adaptée pour mesurer la performance des pneumatiques rechapés n'étant actuellement disponible, le présent règlement devrait prévoir son inclusion future.
- (15) L'étiquette énergétique prévue par le règlement (UE) 2017/1369 du Parlement européen et du Conseil<sup>9</sup>, qui classe la consommation d'énergie des produits sur une échelle allant de A à G, est reconnue par plus de 85 % des consommateurs de l'Union comme étant un outil d'information clair et transparent, et a donné de bons résultats dans la promotion de produits plus efficaces. L'étiquette des pneumatiques devrait utiliser le même système, dans la mesure du possible, tout en prenant en compte les spécificités des paramètres des pneumatiques.
- (16) La fourniture d'informations comparables sur les paramètres des pneumatiques sous la forme d'une étiquette des pneumatiques normalisée est susceptible d'influer sur les décisions d'achat des utilisateurs finaux, en faveur de pneumatiques plus sûrs, durables, plus silencieux et plus efficaces en carburant. Les fabricants de pneumatiques devraient ainsi être à leur tour encouragés à optimiser les paramètres des pneumatiques, ce qui ouvrirait la voie à une consommation et à une production plus durables des pneumatiques.

---

<sup>9</sup> Règlement (UE) 2017/1369 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2017 établissant un cadre pour l'étiquetage énergétique et abrogeant la directive 2010/30/UE (JO L 198 du 28.7.2017, p. 1).

<sup>17</sup> Règlement (UE) 2017/1369 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2017 établissant un cadre pour l'étiquetage énergétique et abrogeant la directive 2010/30/UE (JO L 198 du 28.7.2017, p. 1).

- (17) Tous les utilisateurs finaux, notamment les acheteurs de pneumatiques de remplacement, les acheteurs de pneumatiques de première monte sur les véhicules neufs ainsi que les gestionnaires de flotte et les entreprises de transport, ont besoin de davantage d'informations sur l'efficacité en carburant et sur d'autres paramètres des pneumatiques, car ils ne peuvent facilement comparer les paramètres des pneumatiques de différentes marques en l'absence d'un système d'étiquetage et d'essai harmonisés. Il convient donc d'exiger que tous les pneumatiques fournis avec les véhicules soient étiquetés.
- (18) Actuellement, les étiquettes sont exigées pour les pneumatiques de voitures (classe C1) et de camionnettes (classe C2), mais pas pour les pneumatiques de poids lourds (classe C3). Les pneumatiques C3 consomment plus de carburant et parcourent plus de kilomètres par an que les pneumatiques C1 et C2. Par conséquent, le potentiel de réduction de la consommation en carburant et des émissions de gaz à effet de serre des poids lourds est important. Il convient dès lors d'inclure les pneumatiques C3 dans le champ d'application du présent règlement.
- (19) L'inclusion des pneumatiques C3 dans le champ d'application du présent règlement est également conforme au règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil<sup>10</sup>, en ce qui concerne la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs, et au règlement (UE) .../... du Parlement européen et du Conseil<sup>11</sup>, en ce qui concerne les normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires lourds neufs.
- (20) Nombreux sont les utilisateurs finaux qui prennent une décision d'achat sans voir physiquement les pneumatiques et, par conséquent, l'étiquette qui y est apposée. Dans ces situations, les utilisateurs finaux devraient se voir présenter l'étiquette avant de prendre leur décision d'achat. L'apposition d'une étiquette sur les pneumatiques au point de vente et sa reproduction dans la documentation technique promotionnelle devraient garantir que les distributeurs ainsi que les utilisateurs finaux potentiels disposent, sur le lieu d'achat et au moment de celui-ci, d'informations harmonisées concernant les paramètres pertinents des pneumatiques.

---

<sup>10</sup> Règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs (JO L 173 du 9.7.2018, p. 1).

<sup>11</sup> Règlement (UE) .../... du Parlement européen et du Conseil du ... établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant le règlement (CE) n° 595/2009 (JO L ... du ..., p. ...).

- (21) Certains utilisateurs finaux prennent une décision d'achat de pneumatiques avant de se rendre au point de vente ou achètent des pneumatiques par correspondance ou sur internet. Afin que ces utilisateurs finaux puissent également choisir en connaissance de cause sur la base d'informations harmonisées concernant, entre autres, l'efficacité en carburant, l'adhérence sur sol mouillé et le bruit de roulement externe des pneumatiques, il convient de reproduire les étiquettes des pneumatiques dans toute la documentation technique promotionnelle et la publicité visuelle pour un type de pneumatique en particulier, y compris lorsque cette documentation est mise à disposition sur internet. Lorsque la publicité visuelle concerne une gamme de pneumatiques et non un type spécifique, l'étiquette des pneumatiques ne doit pas être reproduite.
- (22) Il convient de fournir aux utilisateurs finaux potentiels des informations explicitant chaque élément de l'étiquette des pneumatiques, ainsi que sa pertinence. Ces informations devraient être fournies dans toute la documentation technique promotionnelle, par exemple sur les sites internet des fournisseurs, mais pas dans la publicité visuelle. Par documentation technique promotionnelle, on ne devrait pas comprendre les annonces publicitaires diffusées par le biais de panneaux d'affichage, de journaux, de magazines ou d'émissions de radio ou de télévision.

(22 *bis*) Compte tenu de la croissance des ventes de pneumatiques sur des plateformes de vente internet plutôt que directement auprès de fournisseurs, il devrait incomber aux fournisseurs de services d'hébergement de permettre la reproduction de l'étiquette fournie par le fournisseur à proximité du prix. Les fournisseurs de services d'hébergement devraient informer le distributeur de cette obligation, mais ils ne devraient pas être responsables de l'exactitude ou du contenu de l'étiquette et de la fiche d'information sur le produit qui sont fournies. Les obligations imposées aux fournisseurs de services d'hébergement en vertu du présent règlement devraient rester limitées à ce qui est raisonnable et ne devraient pas constituer une obligation générale de surveiller les informations qu'ils stockent ou de rechercher activement des faits ou des circonstances révélant des activités qui ne sont pas conformes aux exigences du présent règlement. Toutefois, en vertu de l'article 14, paragraphe 1, de la directive 2000/31/CE sur le commerce électronique, les fournisseurs de services d'hébergement devraient, s'ils souhaitent bénéficier de l'exemption de responsabilité prévue à cette disposition, agir promptement pour retirer les informations qu'ils stockent à la demande de leurs destinataires de services et qui ne respectent pas les exigences énoncées dans le présent règlement (telles que celles relatives à une étiquette ou une fiche d'information sur le produit manquante, incomplète ou incorrecte) ou rendre l'accès à ces informations impossible, dès qu'ils en prennent effectivement connaissance ou, en ce qui concerne les demandes d'indemnisation, prennent conscience de telles informations, par exemple au moyen d'informations spécifiques fournies par une autorité de surveillance du marché. Un fournisseur qui vend directement à des utilisateurs finaux via son propre site internet est soumis aux obligations en matière de vente à distance applicables aux distributeurs.

- (23) L'efficacité en carburant, l'adhérence sur sol mouillé, le bruit de roulement externe et d'autres paramètres devraient être mesurés à l'aide de méthodes fiables, précises et reproductibles qui tiennent compte des méthodes de mesure et de calcul généralement reconnues les plus récentes. Dans la mesure du possible, ces méthodes devraient refléter le comportement général des consommateurs et résister à tout contournement, tant délibéré qu'involontaire. Les étiquettes des pneumatiques devraient illustrer la performance comparative des pneumatiques dans des conditions d'utilisation réelles, en respectant les contraintes imposées par la nécessité d'effectuer des essais de laboratoire fiables, précis et reproductibles, pour permettre aux utilisateurs finaux de comparer différents pneumatiques et limiter les coûts des essais pour les fabricants.
- (23 *bis*) Lorsqu'elles ont des raisons suffisantes de penser qu'un fournisseur n'a pas garanti l'exactitude de l'étiquette, et afin de renforcer la confiance des consommateurs, les autorités nationales au sens de l'article 3, point 37, du règlement (UE) 2018/858 devraient vérifier si les classes de résistance au roulement, d'adhérence sur sol mouillé et de bruit de roulement externe indiquées sur l'étiquette, ainsi que les icônes concernant les autres paramètres, correspondent à la documentation fournie par le fournisseur sur la base de résultats d'essais et de calculs. Ces vérifications peuvent avoir lieu au cours du processus d'homologation et n'exigent pas nécessairement la réalisation d'un essai physique du pneumatique.
- (24) Pour assurer des conditions de concurrence équitables au sein de l'Union, il est essentiel que les fournisseurs, les grossistes, les revendeurs et autres distributeurs respectent les dispositions relatives à l'étiquetage des pneumatiques. Aussi les États membres devraient-ils veiller au respect de ces dispositions au moyen d'une surveillance du marché et de contrôles réguliers ex post, conformément au règlement (UE) 2019/1020 du Parlement européen et du Conseil<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> Règlement (UE) 2019/1020 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 sur la surveillance du marché et la conformité des produits, et modifiant la directive 2004/42/CE et les règlements (CE) n° 765/2008 et (UE) n° 305/2011 (JO L 169 du 25.6.2019, p. 1).

- (25) Afin de faciliter le contrôle de la conformité, d'offrir aux utilisateurs finaux un outil précieux et de donner aux distributeurs d'autres moyens de recevoir des fiches d'information sur le produit, il convient d'inclure les pneumatiques dans la base de données sur les produits établie au titre du règlement (UE) 2017/1369. Il convient dès lors de modifier en conséquence ledit règlement.
- (26) Sans préjudice des obligations des États membres en matière de surveillance du marché ou de l'obligation de contrôle de la conformité du produit incombant aux fournisseurs, ces derniers devraient mettre les informations requises sur la conformité des produits à disposition par voie électronique dans la base de données sur les produits.

Les informations pertinentes pour les consommateurs et les distributeurs devraient être publiées dans la partie accessible au public de la base de données sur les produits.

Ces informations devraient être mises à disposition sous la forme de données ouvertes afin de donner aux concepteurs d'applications mobiles et à d'autres outils de comparaison la possibilité de les utiliser. Il convient de faciliter l'accès direct à la partie accessible au public de la base de données sur les produits grâce à des outils orientés vers l'utilisateur, comme un code QR dynamique, intégré à l'étiquette imprimée.

- (26 *bis*) La partie relative à la conformité de la base de données sur les produits devrait être soumise à des règles strictes de protection des données. Les parties spécifiques nécessaires de la documentation technique figurant dans la partie relative à la conformité devraient être mises à la disposition des autorités de surveillance du marché ainsi que de la Commission. Lorsque des informations techniques sont à ce point sensibles qu'il serait inapproprié de les inclure dans la catégorie de la documentation technique, les autorités de surveillance du marché devraient conserver la faculté d'accéder à ces informations s'il y a lieu, conformément au devoir de coopération incombant aux fournisseurs ou grâce à l'enregistrement par les fournisseurs, sur une base volontaire, de parties supplémentaires de la documentation technique dans la base de données sur les produits.

- (27) Pour que les utilisateurs finaux puissent se fier à l'étiquetage des pneumatiques, aucune autre étiquette reproduisant ce format d'étiquetage ne devrait être autorisée. En outre, la présence d'étiquettes, marques, symboles ou inscriptions susceptibles d'induire en erreur ou de perturber les utilisateurs finaux en ce qui concerne les paramètres couverts par l'étiquette des pneumatiques ne devrait pas être autorisée pour la même raison.
- (28) Les sanctions applicables en cas d'infraction au présent règlement et aux actes délégués adoptés en vertu de celui-ci devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (29) Afin de promouvoir l'efficacité énergétique, l'atténuation du changement climatique, la sécurité routière et la protection de l'environnement, il convient que les États membres puissent créer des incitations à l'utilisation de pneumatiques sûrs et économes en énergie. Les États membres sont libres de décider de la nature de ces mesures. Celles-ci devraient respecter les règles de l'Union en matière d'aides d'État et ne devraient pas constituer une entrave injustifiée sur le marché. Le présent règlement ne préjuge pas de l'issue d'éventuelles procédures relatives aux aides d'État qui pourraient être intentées à l'égard de telles mesures d'incitation conformément aux articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).
- (30) Pour modifier le contenu et le format de l'étiquette des pneumatiques, introduire des exigences concernant les pneumatiques rechapés, l'abrasion et le kilométrage, et adapter les annexes aux progrès techniques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes, conformément à l'article 290 du TFUE. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations qui s'imposent lors de ses travaux préparatoires, notamment au niveau des experts, et que ces consultations soient menées selon les principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer"<sup>13</sup>. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil devraient recevoir tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts devraient avoir systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

---

<sup>13</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

(30 *bis*) Dès qu'une méthode fiable, précise et reproductible pour tester et mesurer le kilométrage et l'abrasion sera disponible, la Commission devrait évaluer la faisabilité de l'ajout d'informations concernant le kilométrage et l'abrasion sur l'étiquette des pneumatiques. Au moment de présenter un acte délégué visant à ajouter le kilométrage et l'abrasion, la Commission devrait tenir compte de cette évaluation, et elle devrait collaborer étroitement avec le secteur, les organismes de normalisation concernés, tels que le CEN, la CEE-ONU ou l'ISO, et des représentants des intérêts des autres parties prenantes afin d'élaborer des méthodes d'essai adaptées.

Les informations sur le kilométrage et l'abrasion devraient être sans ambiguïté et ne pas avoir d'incidence négative sur l'intelligibilité et sur l'efficacité de l'étiquette dans son ensemble pour les utilisateurs finaux. De telles informations permettraient également aux consommateurs de faire un choix éclairé en ce qui concerne les pneumatiques, la durée de vie et les rejets non intentionnels de microplastiques, ce qui contribuerait à protéger l'environnement et, dans le même temps, leur permettrait d'estimer les coûts de fonctionnement des pneumatiques sur une plus longue période.

(31) Les pneumatiques ayant déjà été mis sur le marché avant la date d'application des exigences contenues dans le présent règlement ne devraient pas avoir besoin d'être ré-étiquetés.

(32 *bis*) La taille de l'étiquette devrait rester la même que celle qui est fixée dans le règlement (CE) n° 1222/2009. Les indications relatives à l'adhérence sur la neige ou à l'adhérence sur le verglas et le code QR devraient figurer sur l'étiquette.

(33) La Commission devrait procéder à une évaluation du présent règlement. Conformément au paragraphe 22 de l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer", cette évaluation devrait être fondée sur l'efficacité, l'effectivité, la pertinence, la cohérence et la valeur ajoutée, et servir de base aux analyses d'impact des différentes options envisageables pour la mise en œuvre d'autres actions.



(34) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir accroître la sécurité et l'efficacité économique et environnementale du transport routier en fournissant des informations aux utilisateurs finaux afin de leur permettre de choisir des pneumatiques plus efficaces en carburant, plus sûrs et à faible niveau de bruit, ne peut être réalisé de manière suffisante par les États membres puisqu'il requiert la mise à disposition d'informations harmonisées pour les utilisateurs finaux, mais peut, en raison de la nécessité de disposer d'un cadre réglementaire harmonisé et de conditions de concurrence équitables pour tous les fabricants, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Un règlement constitue l'instrument juridique approprié car il impose des règles claires et détaillées qui empêchent les États membres d'adopter des mesures de transposition divergentes et garantit ainsi un degré plus élevé d'harmonisation au sein de l'Union. Un cadre réglementaire harmonisé à l'échelle de l'Union plutôt qu'à l'échelle des États membres réduit les coûts pour les fournisseurs, assure des conditions de concurrence équitables pour tous et garantit la libre circulation des marchandises au sein du marché intérieur. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(35) Il convient dès lors d'abroger le règlement (CE) n° 1222/2009,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## *Article premier*

### **Objectif et objet**

1. L'objectif du présent règlement est d'accroître la sécurité, la protection de la santé et l'efficacité économique et environnementale du transport routier par la promotion de pneumatiques sûrs, durables, à faible niveau de bruit et efficaces en carburant.
2. Le présent règlement établit un cadre pour la fourniture d'informations harmonisées concernant les paramètres des pneumatiques, par voie d'étiquetage, afin de permettre aux utilisateurs finaux de faire un choix éclairé lors de l'achat de pneumatiques.

## *Article 2*

### **Champ d'application**

1. Le présent règlement s'applique aux pneumatiques C1, C2 et C3 qui sont mis sur le marché.

Les exigences applicables aux pneumatiques rechapés s'appliquent dès qu'une méthode d'essai appropriée est disponible pour mesurer la performance de ceux-ci, conformément à l'article 12.

3. Le présent règlement ne s'applique pas:

- a) aux pneumatiques professionnels non routiers;
- b) aux pneumatiques conçus pour être montés uniquement sur les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er octobre 1990;
- c) aux pneumatiques de secours à usage temporaire de type T;
- d) aux pneumatiques dont l'indice de vitesse est inférieur à 80 km/h;
- e) aux pneumatiques dont le diamètre de jante nominal est inférieur ou égal à 254 mm, ou supérieur ou égal à 635 mm;
- f) aux pneumatiques munis de dispositifs additionnels destinés à améliorer les caractéristiques de traction, tels que les pneumatiques cloutés;
- g) aux pneumatiques conçus pour être montés uniquement sur des véhicules exclusivement destinés aux courses automobiles;
- g *bis*) aux pneumatiques d'occasion, à moins qu'ils ne soient importés d'un pays tiers.

### *Article 3*

#### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) "pneumatiques C1, C2 et C3": les pneumatiques appartenant aux classes définies à l'article 8 du règlement (CE) n° 661/2009;
- 2) "pneumatique rechapé": un pneumatique usagé reconditionné en remplaçant la bande de roulement usagée par un matériau neuf;
- 3) "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 *bis*) "pneumatique professionnel tout-terrain": un pneumatique à usage spécial utilisé essentiellement hors piste, dans des conditions difficiles;

- 4) "étiquette": un schéma graphique, sous forme imprimée ou électronique, y compris sous forme d'autocollant, comprenant des symboles signalant aux utilisateurs finaux la performance d'un pneumatique ou d'un lot de pneumatiques, par rapport aux paramètres définis à l'annexe I;
- 5) "point de vente": un lieu de présentation ou de stockage et d'offre à la vente de pneumatiques, y compris les salles d'exposition de voitures où des pneumatiques non montés sur des véhicules sont offerts à la vente aux utilisateurs finaux;
- 6) "documentation technique promotionnelle": la documentation imprimée ou électronique qui est produite par un fournisseur en vue de compléter la documentation publicitaire au moins par les informations techniques figurant à l'annexe V;
- 7) "fiche d'information sur le produit": un document normalisé qui contient les informations [...] établies à l'annexe IV et qui se présente sous forme imprimée ou électronique;
- 8) "documentation technique": une documentation qui permet aux autorités de surveillance du marché d'évaluer l'exactitude de l'étiquette et de la fiche d'information sur le produit d'un pneumatique, incluant les informations établies à l'annexe VII *bis*, point 2;
- 9) "base de données sur les produits": la base de données établie en vertu du règlement (UE) 2017/1369 qui comprend une partie accessible au public destinée au consommateur, sur laquelle les informations relatives aux paramètres des pneumatiques sont accessibles par des moyens électroniques, un portail en ligne à des fins d'accessibilité et une partie relative à la conformité, répondant à des critères précis d'accessibilité et de sécurité;

- 10) "vente à distance": la vente, la location ou la location-vente par correspondance, sur catalogue, par internet, par télémarketing ou par tout autre moyen dans le cadre de laquelle on ne peut pas s'attendre à ce que l'utilisateur final potentiel voie le pneumatique exposé;
- 11) "fabricant": toute personne physique ou morale qui fabrique, ou fait concevoir ou fabriquer, un produit, et qui met ce produit sur le marché sous son propre nom ou sa propre marque;
- 12) "importateur": toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui met sur le marché de l'Union un produit provenant d'un pays tiers;
- 13) "mandataire": toute personne physique ou morale établie dans l'Union ayant reçu mandat écrit du fabricant pour agir en son nom aux fins de l'accomplissement de tâches déterminées;
- 14) "fournisseur": un fabricant établi dans l'Union, le mandataire d'un fabricant qui n'est pas établi dans l'Union ou un importateur, qui met un produit sur le marché de l'Union;
- 15) "distributeur": toute personne physique ou morale faisant partie de la chaîne d'approvisionnement, autre que le fournisseur, qui met un produit à disposition sur le marché;
- 16) "mise à disposition sur le marché": la fourniture d'un produit destiné à être distribué ou utilisé sur le marché de l'Union dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit;

- 17) "mise sur le marché": la première mise à disposition d'un produit sur le marché de l'Union;
- 18) "utilisateur final": un consommateur, un gestionnaire de flotte ou une entreprise de transport routier qui achète ou est censé acheter un pneumatique;
- 19) "paramètre": une caractéristique de pneumatique qui a une incidence notable sur l'environnement, la sécurité routière ou la santé pendant l'utilisation, par exemple, le kilométrage, l'abrasion, la résistance au roulement, l'adhérence sur sol mouillé, le bruit de roulement externe, l'adhérence sur la neige et l'adhérence sur le verglas;
- 20) "type de pneumatique": une version d'un pneumatique lorsque les caractéristiques techniques figurant sur l'étiquette, la fiche d'information sur le produit et la référence du type sont identiques pour toutes les unités de cette version;
- 21) "tolérance de contrôle": l'écart maximum admissible entre les résultats de mesure et de calcul des essais de vérification effectués par les autorités de surveillance du marché ou pour leur compte et les valeurs des paramètres déclarés ou publiés, qui reflète l'écart entre les variations interlaboratoires;
- 22 nouveau) "référence du type de pneumatique": le code, généralement alphanumérique, qui distingue un type spécifique de pneumatique des autres types portant la même marque ou le même nom de fournisseur;
- 23 nouveau) "type de pneumatique équivalent": un type de pneumatique qui possède les mêmes caractéristiques techniques pertinentes aux fins de l'étiquette et la même fiche d'information sur le produit, mais qui est mis sur le marché par le même fournisseur en tant qu'autre type de pneumatique avec une autre référence de type de pneumatique.

#### *Article 4*

### **Responsabilités des fournisseurs de pneumatiques**

1. Les fournisseurs s'assurent que les pneumatiques C1, C2 et C3 mis sur le marché sont accompagnés, gratuitement:
  - a) pour chaque pneumatique individuel, d'une étiquette autocollante conforme à l'annexe II, indiquant les informations et la classe pour chacun des paramètres définis à l'annexe I, et d'une fiche d'information sur le produit, comme énoncé à l'annexe IV; ou
  - b) pour chaque lot d'un ou de plusieurs pneumatiques identiques, d'une étiquette imprimée conforme à l'annexe II, indiquant les informations et la classe pour chacun des paramètres définis à l'annexe I, et d'une fiche d'information sur le produit, comme énoncé à l'annexe IV.
2. Concernant les pneumatiques vendus ou offerts à la vente à distance, les fournisseurs s'assurent que l'étiquette est affichée à proximité du prix et que la fiche d'information sur le produit est accessible, y compris, sur demande de l'utilisateur final, sous forme physique. Concernant les pneumatiques vendus ou offerts à la vente sur internet, les fournisseurs peuvent rendre l'étiquette accessible pour un type de pneumatique en particulier à l'aide d'un affichage imbriqué.

Les fournisseurs garantissent que toute publicité visuelle pour un type de pneumatique en particulier montre l'étiquette. Si le prix est indiqué dans la publicité, l'étiquette est affichée à proximité du prix.

Pour la publicité visuelle sur internet, les fournisseurs peuvent rendre l'étiquette accessible à l'aide d'un affichage imbriqué.



4. Les fournisseurs garantissent que toute documentation technique promotionnelle concernant un type de pneumatique en particulier porte l'étiquette et satisfait aux exigences de l'annexe V.
5. Les fournisseurs fournissent à une autorité nationale compétente au sens de l'article 3, paragraphe 37, du règlement (UE) 2018/858 les valeurs utilisées pour définir les classes associées et toute information supplémentaire relative à la performance qu'ils déclarent sur l'étiquette de ces types de pneumatiques, conformément à l'annexe I du présent règlement, ainsi que l'étiquette elle-même, conformément à l'annexe II du présent règlement.  
Ces informations sont communiquées à l'autorité nationale compétente conformément à l'article 5, paragraphes 1 et 2, du présent règlement avant la mise sur le marché des types de pneumatiques concernés, de manière à ce que l'autorité puisse vérifier l'exactitude de l'étiquette.
6. Les fournisseurs garantissent l'exactitude des étiquettes et des fiches d'information sur le produit qu'ils fournissent.
7. Les fournisseurs peuvent mettre la documentation technique prévue à l'annexe VII *bis* à la disposition d'autorités d'États membres autres que celles visées au paragraphe 5 ou, sur demande, à des organismes agréés nationaux compétents.
8. Les fournisseurs coopèrent avec les autorités de surveillance du marché et prennent des mesures immédiates pour remédier à toute situation de non-respect des exigences énoncées dans le présent règlement relevant de leur responsabilité, de leur propre initiative ou à la demande des autorités de surveillance du marché.
9. Les fournisseurs s'abstiennent de fournir ou d'afficher d'autres étiquettes, marques, symboles ou inscriptions qui ne satisfont pas aux exigences du présent règlement si cela risque d'induire en erreur l'utilisateur final ou de créer chez lui une confusion en ce qui concerne les paramètres définis à l'annexe I.
10. Les fournisseurs ne fournissent ni n'affichent aucune étiquette qui imite l'étiquette prévue dans le présent règlement.

## *Article 5*

### **Responsabilités des fournisseurs de pneumatiques en rapport avec la base de données sur les produits**

1. À compter du 1<sup>er</sup> mai 2021, les fournisseurs, avant de mettre sur le marché un pneumatique produit après cette date, enregistrent les informations énoncées à l'annexe VII *bis* dans la base de données sur les produits.
2. Concernant les pneumatiques produits entre le [veuillez insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement] et le 30 avril 2021, le fournisseur enregistre, le 30 novembre 2021 au plus tard, les informations énoncées à l'annexe VII *bis* dans la base de données sur les produits.
- 2 *bis*. Lorsque les pneumatiques sont mis sur le marché avant le [veuillez insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement], le fournisseur peut enregistrer les informations énoncées à l'annexe VII *bis* dans la base de données sur les produits.
3. Tant que les informations visées aux paragraphes 1 et 2 n'ont pas été enregistrées dans la base de données sur les produits, le fournisseur met une copie électronique de la documentation technique à disposition à des fins d'inspection dans les 10 jours ouvrables suivant la réception d'une demande des autorités de surveillance du marché.
- 3 *bis*. Lorsque les autorités d'homologation de type ou les autorités de surveillance du marché ont besoin de données autres que celles prévues à l'annexe VII *bis* pour s'acquitter de leurs tâches découlant du présent règlement, elles sont en mesure de les obtenir, sur demande, auprès du fournisseur.

4. Un pneumatique qui fait l'objet de modifications ayant une incidence sur l'étiquetage ou sur la fiche d'information sur le produit est considéré comme un nouveau type de pneumatique. Le fournisseur indique dans la base de données la date à laquelle il cesse de mettre sur le marché les unités d'un certain type de pneumatique.
5. Après que la dernière unité d'un type de pneumatique a été mise sur le marché, le fournisseur maintient pendant cinq ans les informations relatives à ce type de pneumatique dans la partie relative à la conformité de la base de données sur les produits.

### *Article 6*

#### **Responsabilités des distributeurs de pneumatiques**

1. Les distributeurs veillent à ce que:
  - a) sur le point de vente, l'étiquette conforme à l'annexe II, sous la forme d'un autocollant fourni par le fournisseur [...] conformément à l'article 4, paragraphe 1, point a), soit apposée à un endroit clairement visible sur les pneumatiques et soit entièrement lisible, et la fiche d'information sur le produit prévue à l'annexe IV soit disponible, y compris, sur demande, sous forme physique; ou
  - b) avant la vente d'un pneumatique qui fait partie d'un lot d'un ou de plusieurs pneumatiques identiques, l'étiquette visée à l'article 4, paragraphe 1, point b), soit montrée à l'utilisateur final et clairement affichée à proximité immédiate du pneumatique au point de vente et la fiche d'information sur le produit prévue à l'annexe IV soit disponible.

2. Les distributeurs garantissent que toute publicité visuelle pour un type de pneumatique en particulier montre l'étiquette. Pour les publicités en ligne pour un type de pneumatique en particulier, les distributeurs peuvent rendre l'étiquette accessible à l'aide d'un affichage imbriqué.
3. Les distributeurs garantissent que toute documentation technique promotionnelle concernant un type de pneumatique en particulier porte l'étiquette et satisfait aux exigences de l'annexe V.
4. Lorsque les pneumatiques proposés à la vente ne sont pas visibles par l'utilisateur final au moment de la vente, les distributeurs fournissent à ce dernier [...] une copie de l'étiquette avant la vente.
5. Les distributeurs garantissent la présentation de l'étiquette lors des ventes à distance sur support papier et s'assurent que les utilisateurs finaux peuvent consulter la fiche d'information sur le produit sur un site internet en accès libre, ou peuvent demander une version imprimée de la fiche d'information sur le produit.
6. Les distributeurs qui réalisent des ventes à distance par télémarketing informent spécifiquement les utilisateurs finaux des classes des paramètres sur l'étiquette et leur indiquent qu'ils peuvent accéder à l'étiquette et à la fiche d'information sur le produit sur un site internet en accès libre ou en demander une version imprimée.
7. En ce qui concerne les pneumatiques vendus directement sur internet, les distributeurs s'assurent que l'étiquette est affichée à proximité du prix et que la fiche d'information sur le produit est accessible. L'étiquette est d'une taille telle qu'elle est clairement visible et lisible et respecte les proportions définies à l'annexe II, point 2.1.

Les distributeurs peuvent rendre l'étiquette pour un type de pneumatique en particulier accessible à l'aide d'un affichage imbriqué.

## *Article 7*

### **Responsabilités des fournisseurs et distributeurs de véhicules**

Lorsque les utilisateurs finaux prévoient d'acquérir un nouveau véhicule, avant la vente, les fournisseurs et distributeurs de véhicules fournissent à ces utilisateurs finaux l'étiquette des pneumatiques vendus avec le véhicule ou montés sur le véhicule et toute documentation technique promotionnelle pertinente, et veillent à ce que la fiche d'information sur le produit prévue à l'annexe IV soit disponible.

## *Article 7 bis*

### **Obligations des plateformes d'hébergement internet**

Lorsqu'un fournisseur de services d'hébergement visé à l'article 14 de la directive 2000/31/CE permet la vente de pneumatiques via son site internet, il fait en sorte que l'étiquette et la fiche d'information sur le produit fournies par le fournisseur apparaissent sur le mécanisme d'affichage, et indique au distributeur qu'il est tenu de les afficher.

## *Article 8*

### **Méthodes de mesure et d'essai**

Les informations à fournir au titre des articles 4, 6 et 7 concernant les paramètres devant figurer sur l'étiquette sont obtenues conformément aux méthodes d'essai visées à l'annexe I ainsi qu'à la procédure d'alignement des laboratoires visée à l'annexe VI.

## *Article 9*

### **Procédure de vérification**

Les États membres évaluent, selon la procédure de vérification établie à l'annexe VII, la conformité des classes déclarées pour chacun des paramètres définis à l'annexe I.

## *Article 10*

### **Obligations des États membres**

1. Les États membres n'empêchent pas la mise sur le marché ou la mise en service, sur leur territoire, de pneumatiques qui satisfont au présent règlement.
2. Les États membres ne prévoient pas d'incitations en faveur de pneumatiques inférieurs à la classe B pour l'efficacité en carburant ou l'adhérence sur sol mouillé, au sens de l'annexe I, parties A et B, respectivement. Les impôts et les mesures fiscales ne constituent pas des incitations aux fins du présent règlement.
- 2 *bis*. Sans préjudice du règlement (UE) 2019/1020, lorsque [...] l'autorité nationale compétente au sens de l'article 3, point 37, du règlement (UE) 2018/858 a des raisons suffisantes de penser qu'un fournisseur n'a pas garanti l'exactitude de l'étiquette conformément à l'article 4, paragraphe 6, du présent règlement, elle vérifie que les classes et toute information supplémentaire relative à la performance déclarées sur l'étiquette correspondent aux valeurs et à la documentation présentées par le fournisseur, conformément à l'article 4, paragraphe 5.
- 2 *ter*. Conformément au règlement (UE) 2019/1020, les États membres veillent à ce que les autorités nationales de surveillance du marché mettent en place un système d'inspections régulières et ponctuelles des points de vente afin de garantir le respect du présent règlement.
3. Les États membres fixent les règles concernant les sanctions et mécanismes d'exécution applicables en cas d'infractions au présent règlement et aux actes délégués adoptés en vertu de celui-ci, et prennent toutes les mesures nécessaires pour en garantir la mise en œuvre. Les sanctions prévues sont efficaces, proportionnées et dissuasives.
4. Les États membres notifient à la Commission, au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 2021, les règles et mesures visées au paragraphe 3 qui n'ont pas été notifiées à la Commission précédemment et informent la Commission sans tarder de toute modification ultérieure les concernant.

**Surveillance du marché de l'Union et contrôle des produits entrant sur le marché de l'Union**

1. [Les articles 16 à 29 du règlement (CE) n° 765/2008 ou le règlement concernant le respect et l'application effective de la législation proposé au titre du document COM(2017)795] s'appliquent aux pneumatiques couverts par le présent règlement et les actes délégués pertinents adoptés en vertu de celui-ci.
2. La Commission encourage et favorise la coopération et l'échange d'informations relatives à la surveillance du marché en matière d'étiquetage des pneumatiques entre les autorités des États membres responsables de la surveillance du marché ou chargées du contrôle des pneumatiques entrant sur le marché de l'Union, ainsi qu'entre ces autorités et la Commission, notamment en renforçant la participation du groupe d'experts sur l'étiquetage des pneumatiques dans le cadre de la coopération administrative en matière de surveillance du marché.
3. Les programmes généraux de surveillance du marché des États membres, établis conformément à l'article 13 du règlement (CE) n° 765/2008 ou au règlement concernant le respect et l'application effective de la législation proposé au titre du document COM(2017)795], incluent des actions destinées à garantir l'application effective du présent règlement.
4. En cas de non-conformité avec le présent règlement ou les actes délégués pertinents adoptés en vertu de celui-ci, les autorités de surveillance du marché peuvent recouvrer auprès du fournisseur les coûts liés au contrôle de la documentation et à la réalisation d'essais physiques sur les produits.

## *Article 12*

### **Actes délégués**

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 13 pour:

- a) modifier l'annexe II en ce qui concerne le contenu et le modèle de l'étiquette;
- b) modifier l'annexe I, parties D et E, et les annexes II, IV, V, VI, VII et VII *bis* en adaptant les valeurs, méthodes de calcul et exigences qui y figurent aux progrès techniques.

Au plus tard le [deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 13 afin de compléter le présent règlement en introduisant de nouvelles exigences d'information dans les annexes pour les pneumatiques rechapés, à condition qu'une méthode appropriée et réaliste soit disponible.

La Commission est également habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 13 pour inclure des paramètres ou des exigences d'information pour le kilométrage et l'abrasion, dès que des méthodes fiables, précises et reproductibles pour tester et mesurer le kilométrage et l'abrasion seront à la disposition des organismes de normalisation européens ou internationaux et pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

- a) une analyse d'impact approfondie a été réalisée par la Commission; et
- b) une consultation en bonne et due forme des parties intéressées a été menée par la Commission.

Le cas échéant, lors de l'élaboration d'actes délégués, la Commission teste auprès de groupes représentatifs des clients de l'Union le dessin et le contenu d'étiquettes pour des pneumatiques, afin de s'assurer que les étiquettes sont clairement compréhensibles, et elle publie les résultats de ce test.



### Article 13

#### Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 12 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à partir du [veuillez insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 12 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer".
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 12 n'entre en vigueur que s'il n'a donné lieu à aucune objection du Parlement européen ou du Conseil dans un délai de deux mois à compter de sa notification au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

## *Article 14*

### **Évaluation et rapport**

Au plus tard le 1<sup>er</sup> juin 2025, la Commission doit avoir évalué le présent règlement et présenté un rapport au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen.

Ce rapport évalue dans quelle mesure le présent règlement et les actes délégués adoptés en vertu de celui-ci ont amené les utilisateurs finaux à choisir des pneumatiques plus performants, en tenant compte de leur incidence sur les entreprises, la consommation de carburant, la sécurité, les émissions de gaz à effet de serre, la sensibilisation des consommateurs et les activités de surveillance du marché. Il examine également les coûts et avantages de la vérification indépendante obligatoire par des tiers des informations fournies sur l'étiquette, en tenant également compte de l'expérience acquise dans le cadre plus large établi par le règlement (CE) n° 661/2009.

## *Article 15*

### **Modification du règlement (UE) 2017/1369**

À l'article 12, paragraphe 2, du règlement (UE) 2017/1369, le point a) est remplacé par le texte suivant:

"a) aider les autorités de surveillance du marché à s'acquitter de leurs tâches découlant du présent règlement et des actes délégués pertinents, notamment la mise en application de ceux-ci, ainsi que découlant du règlement (UE) .../... du Parlement européen et du Conseil<sup>[...]</sup>.

---

\* Règlement (UE) .../... du Parlement européen et du Conseil du ... sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres, modifiant le règlement (UE) 2017/1369 et abrogeant le règlement (CE) n° 1222/2009 (JO L ... du ..., p. ...).".

*Article 16*

**Abrogation du règlement (CE) n° 1222/2009**

Le règlement (CE) n° 1222/2009 est abrogé à compter du 1<sup>er</sup> mai 2021.

Les références faites au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VIII.

*Article 17*

**Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 1<sup>er</sup> mai 2021.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

---

**COMPROMIS SUR LES ANNEXES CONCLUS DANS LE CADRE DU TRILOGUE***ANNEXE I***Essai, classement et mesure des paramètres des pneumatiques**Partie A: classes d'efficacité en carburant et coefficient de résistance au roulement

La classe d'efficacité en carburant est déterminée et illustrée sur l'étiquette sur la base du coefficient de résistance au roulement (*RRC* en N/kN) sur une échelle de A à E indiquée ci-après et d'une mesure effectuée conformément à l'annexe 6 du règlement n° 117 de la CEE-ONU et ses modifications ultérieures, et alignée selon la procédure énoncée à l'annexe VI.

Si un type de pneumatique est homologué pour plusieurs classes 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 est celle applicable à la classe de pneumatiques la plus élevée (par exemple C2 et non C1).

Pneumatiques C1		Pneumatiques C2		Pneumatiques C3	
RRC en N/kN	Classe d'efficacité en carburant	RRC en N/kN	Classe d'efficacité en carburant	RRC en N/kN	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
$9,1 \leq RRC \leq 10,5$	D	$8,1 \leq RRC \leq 9,0$	D	$6,1 \leq RRC \leq 7,0$	D
$RRC \geq 10,6$	E	$RRC \geq 9,1$	E	$RRC \geq 7,1$	E

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

1. La classe d'adhérence sur sol mouillé est déterminée et illustrée sur l'étiquette sur la base de l'indice d'adhérence sur sol mouillé ( $G$ ) sur une échelle de A à E indiquée dans le tableau ci-après, d'un calcul réalisé conformément au point 2 et d'une mesure effectuée conformément à l'annexe 5 du règlement n° 117 de la CEE-ONU.
2. Calcul de l'indice d'adhérence sur sol mouillé ( $G$ )

$$G = G(T) - 0,03$$

où

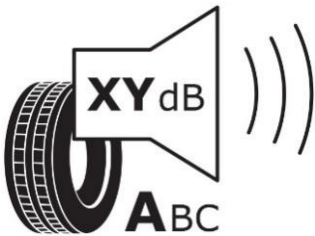


Pneumatiques C1		Pneumatiques C2		Pneumatiques C3	
G	Classe d'adhérence sur sol mouillé	G	Classe d'adhérence sur sol mouillé	G	Classe d'adhérence sur sol mouillé
$1,55 \leq G$	A	$1,40 \leq G$	A	$1,25 \leq G$	A
$1,40 \leq G \leq 1,54$	B	$1,25 \leq G \leq 1,39$	B	$1,10 \leq G \leq 1,24$	B
$1,25 \leq G \leq 1,39$	C	$1,10 \leq G \leq 1,24$	C	$0,95 \leq G \leq 1,09$	C
$1,10 \leq G \leq 1,24$	D	$0,95 \leq G \leq 1,09$	D	$0,80 \leq G \leq 0,94$	D
$G \leq 1,09$	E	$G \leq 0,94$	E	$G \leq 0,79$	E

$G(T)$  = indice d'adhérence sur sol mouillé du pneumatique candidat mesuré lors d'un cycle d'essai

Partie C: classes et valeur mesurée du bruit de roulement externe

La valeur mesurée du bruit de roulement externe (N, en db(A)) est déclarée en décibels et calculée conformément à l'annexe 3 du règlement n° 117 de la CEE-ONU.

La classe de bruit de roulement externe est déterminée et illustrée sur l'étiquette sur la base des valeurs limites (LV) fixées à l'annexe II, partie C, du règlement (CE) n° 661/2009, comme suit:

<u><math>N \leq LV - 3</math></u>	<u><math>LV - 3 &lt; N \leq LV</math></u>	<u><math>N &gt; LV</math></u>
		

### **Partie D: adhérence sur la neige**

L'adhérence sur la neige est testée conformément à l'annexe 7 du règlement n° 117 de la CEE-ONU.

Un pneumatique satisfaisant aux valeurs minimales de l'indice d'adhérence sur la neige fixées dans le règlement n° 117 de la CEE-ONU est classé parmi les pneumatiques conçus pour être utilisés dans des conditions de neige extrêmes, et l'icône ci-après figure sur son étiquette.



### **Partie E: adhérence sur le verglas**

L'adhérence sur le verglas est testée conformément à des méthodes fiables, précises et reproductibles, y compris, le cas échéant, des normes internationales, qui tiennent compte des méthodes généralement reconnues les plus récentes.

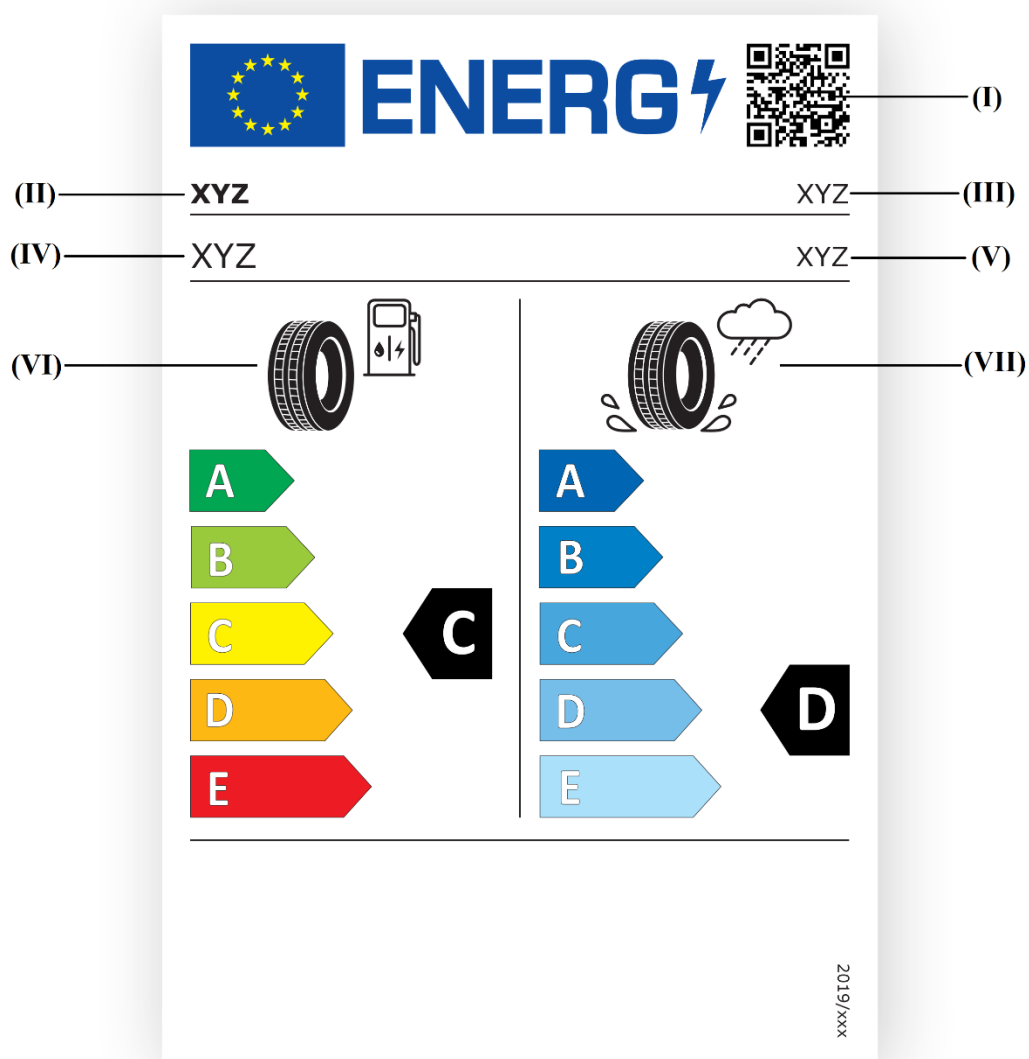
Un pneumatique qui satisfait aux valeurs minimales pertinentes de l'indice d'adhérence sur verglas est classé parmi les pneumatiques "verglas" et le pictogramme ci-après figure sur son étiquette.



*ANNEXE II*  
**Modèle de l'étiquette**

**1. ÉTIQUETTES**

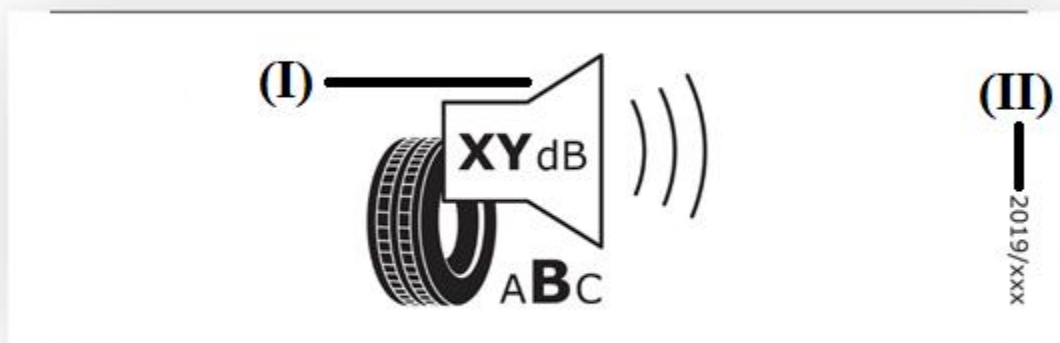
**1.1. Informations devant figurer dans la partie supérieure de l'étiquette.**





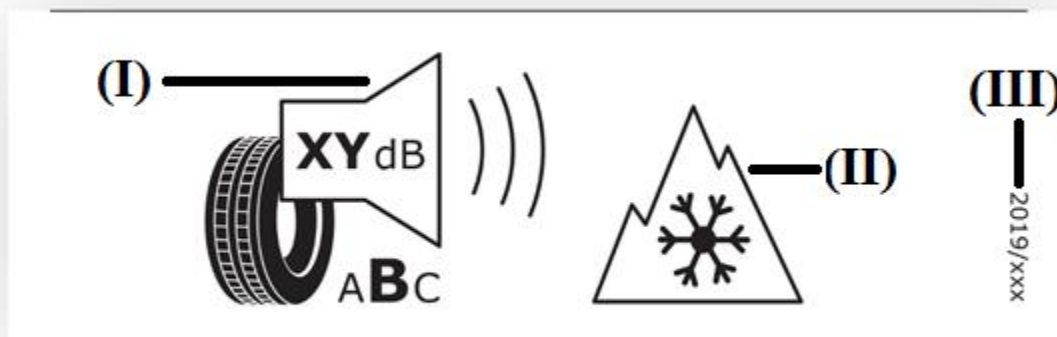
- I. Le code QR;
- II. le nom commercial ou la marque de commerce du fournisseur;
- III. la référence de type de pneumatique;
- IV. la désignation de la dimension du pneumatique, l'indice de capacité de charge et le symbole de catégorie de vitesse, comme indiqué au point 2.17 du règlement n° 30 de la CEE-ONU pour les pneumatiques C1 ou au point 2.17 du règlement n° 54 de la CEE-ONU pour les pneumatiques C2 et C3;
- V. la classe de pneumatique, à savoir C1, C2 ou C3;
- VI. le pictogramme, l'échelle et la classe de performance pour l'efficacité en carburant;
- VII. le pictogramme, l'échelle et la classe de performance pour l'adhérence sur sol mouillé.

1.2. Informations devant figurer dans la partie inférieure de l'étiquette pour tous les pneumatiques autres que ceux satisfaisant aux valeurs minimales de l'indice d'adhérence sur neige fixées dans le règlement n° 117 de la CEE-ONU, ou aux valeurs minimales pertinentes de l'indice d'adhérence sur verglas, ou les deux.



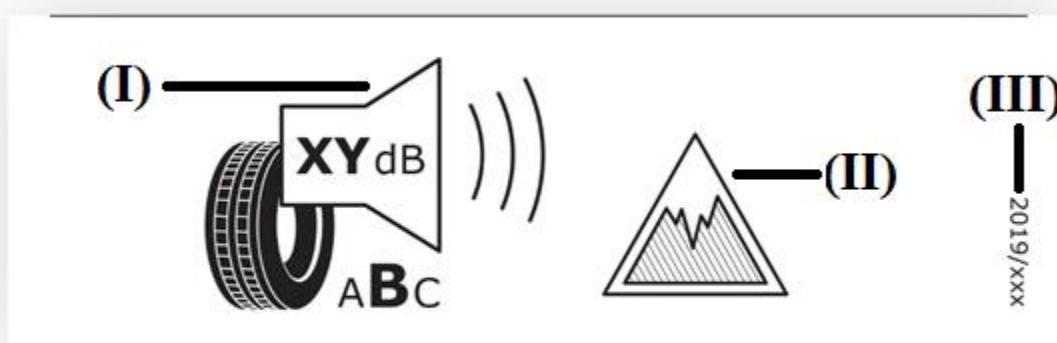
- I. Le pictogramme, la valeur (exprimée en dB(A) et arrondie à l'entier le plus proche) et la classe de performance pour le bruit de roulement externe;
- II. le numéro du présent règlement, à savoir "2020/XXX" [OP - veuillez insérer le numéro du présent règlement à cet endroit et dans le coin inférieur droit de l'étiquette].

- 1.3. Informations devant figurer dans la partie inférieure de l'étiquette pour les pneumatiques satisfaisant aux valeurs minimales de l'indice d'adhérence sur neige fixées dans le règlement n° 117 de la CEE-ONU.



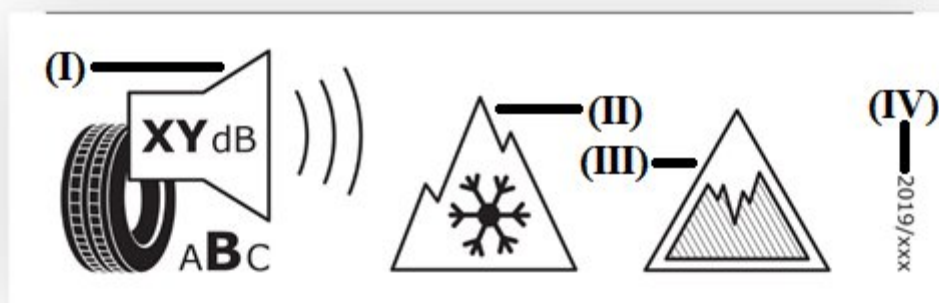
- I. Le pictogramme, la valeur (exprimée en dB(A) et arrondie à l'entier le plus proche) et la classe de performance pour le bruit de roulement externe;
- II. le pictogramme de pneumatique "neige";
- III. le numéro du présent règlement, à savoir "2020/XXX" [OP - veuillez insérer le numéro du présent règlement à cet endroit et dans le coin inférieur droit de l'étiquette].

- 1.4. Informations devant figurer dans la partie inférieure de l'étiquette pour les pneumatiques satisfaisant aux valeurs minimales pertinentes de l'indice d'adhérence sur verglas.



- I. Le pictogramme, la valeur (exprimée en dB(A) et arrondie à l'entier le plus proche) et la classe de performance pour le bruit de roulement externe;
- II. le pictogramme de pneumatique "verglas";
- III. le numéro du présent règlement, à savoir "2020/XXX" [OP - veuillez insérer le numéro du présent règlement à cet endroit et dans le coin inférieur droit de l'étiquette].

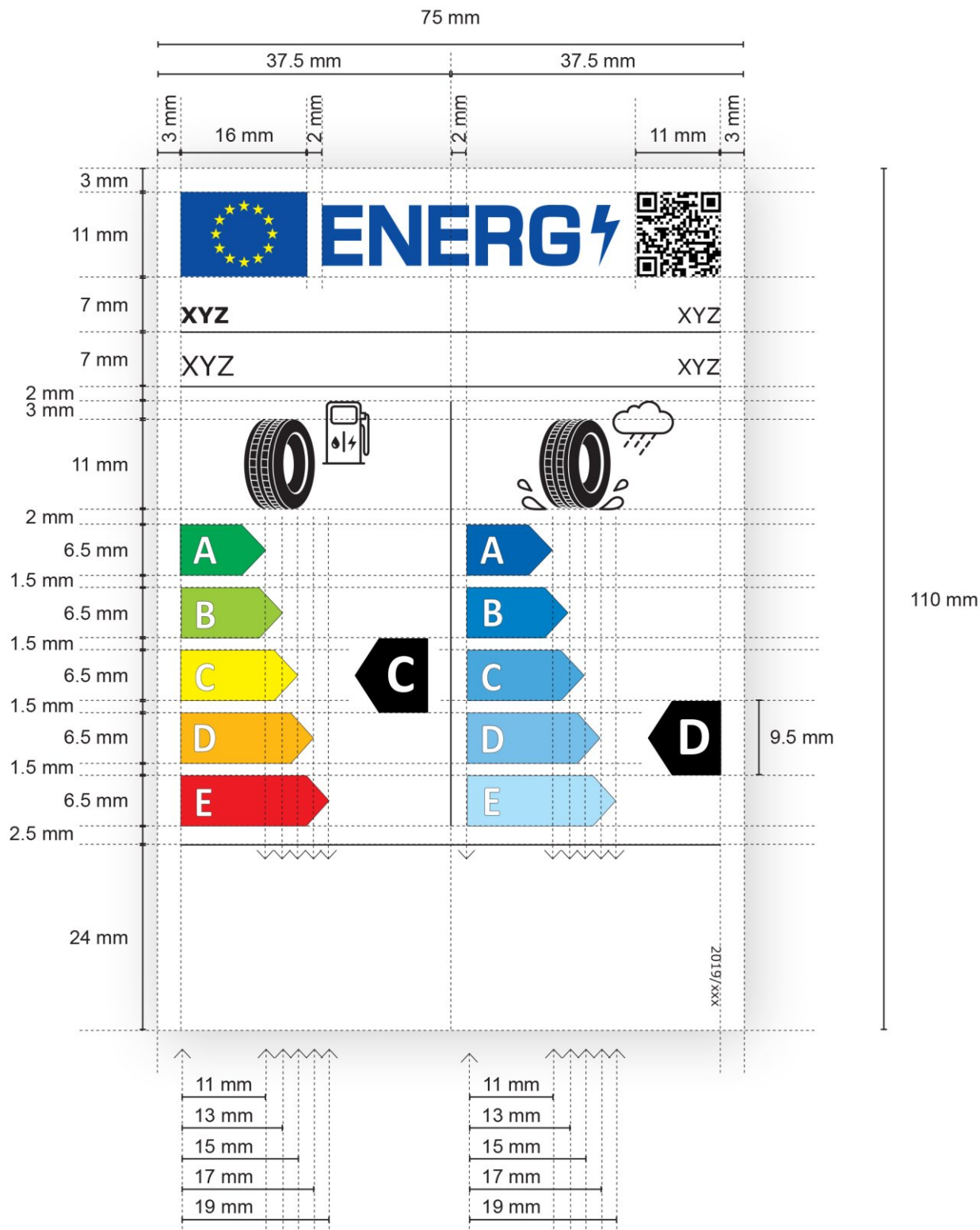
- 1.5. Informations devant figurer dans la partie inférieure de l'étiquette pour les pneumatiques satisfaisant à la fois aux valeurs minimales pertinentes de l'indice d'adhérence sur neige fixées dans le règlement n° 117 de la CEE-ONU et aux valeurs minimales de l'indice d'adhérence sur verglas.



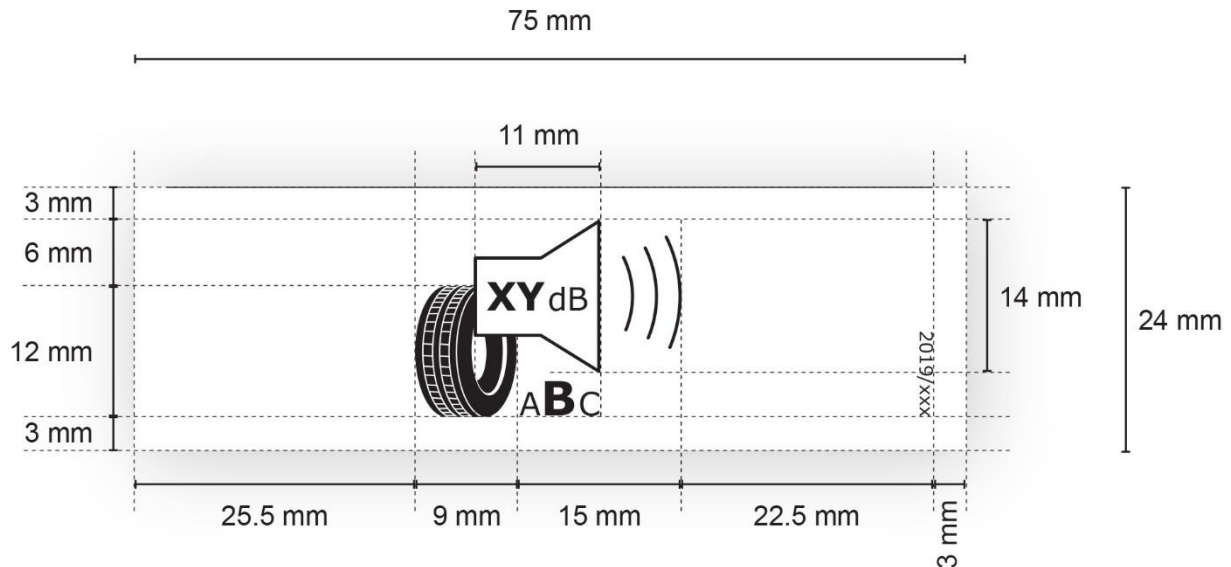
- I. Le pictogramme, la valeur (exprimée en dB(A) re 1 pW et arrondie à l'entier le plus proche) et la classe de performance pour le bruit de roulement externe;
- II. le pictogramme de pneumatique "neige";
- III. le pictogramme de pneumatique "verglas";
- IV. le numéro du présent règlement, à savoir "2020/XXX" [OP - veuillez insérer le numéro du présent règlement à cet endroit et dans le coin inférieur droit de l'étiquette].

## 2. DESSIN DE L'ETIQUETTE

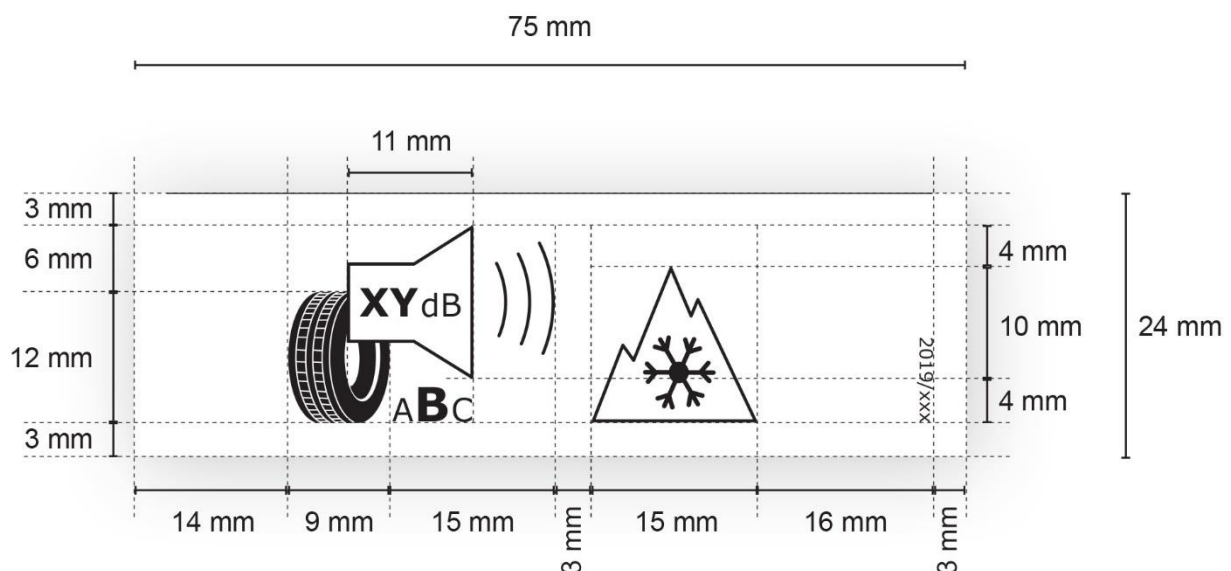
### 2.1. Dessin de la partie supérieure de l'étiquette.



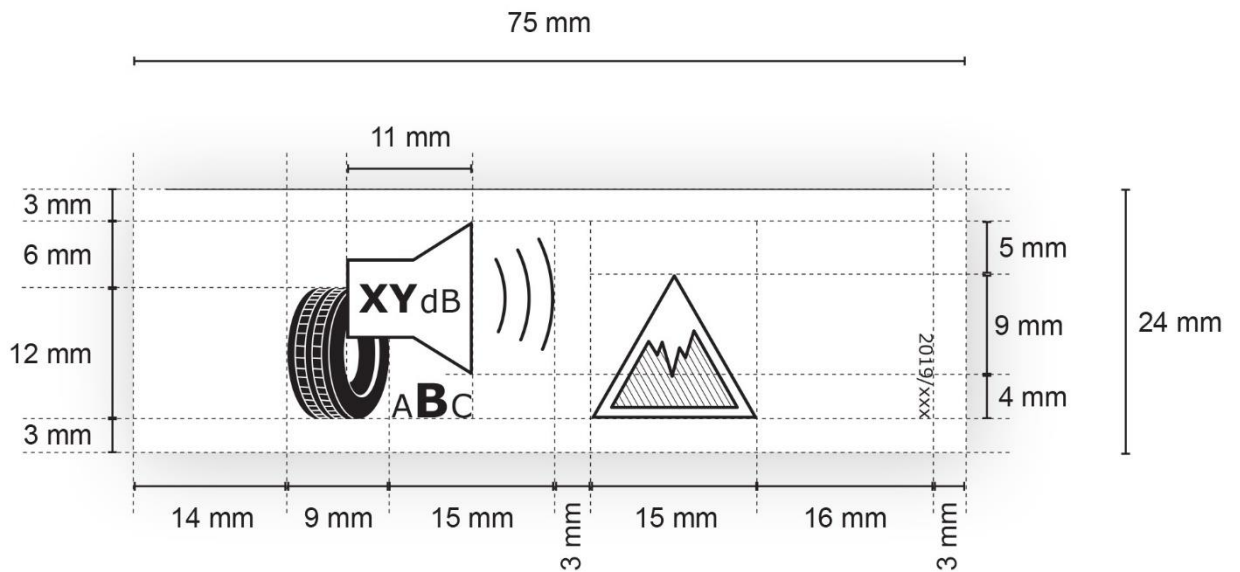
- 2.1.1 Dessin de la partie inférieure de l'étiquette pour tous les pneumatiques autres que ceux satisfaisant aux valeurs minimales de l'indice d'adhérence sur neige fixées dans le règlement n° 117 de la CEE-ONU, ou aux valeurs minimales pertinentes de l'indice d'adhérence sur verglas, ou les deux.



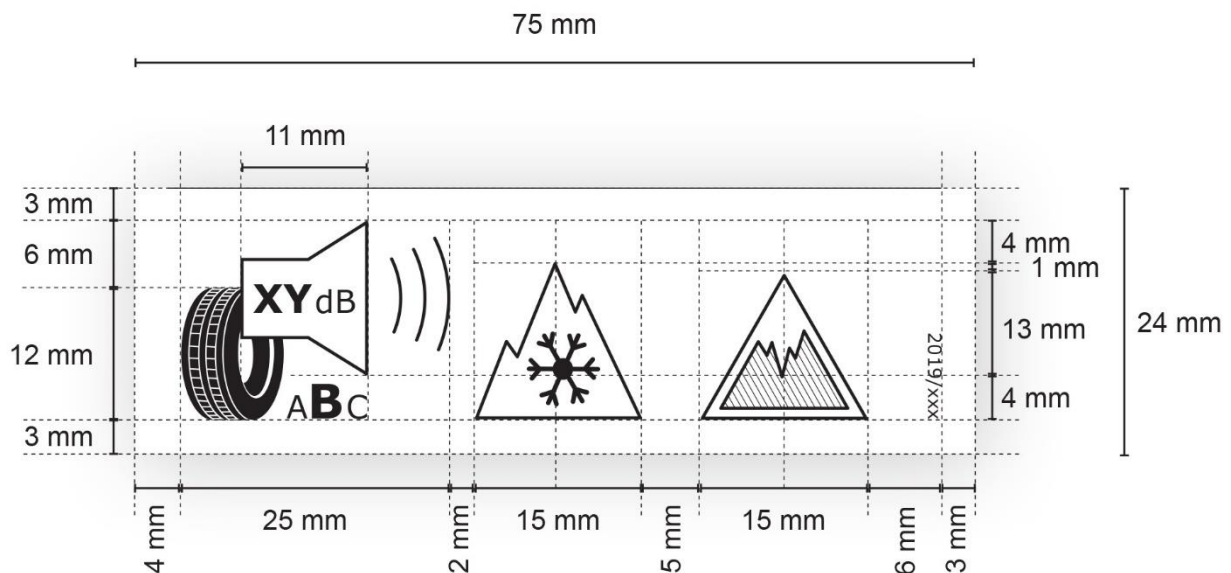
- 2.1.2 Dessin de la partie inférieure de l'étiquette pour les pneumatiques satisfaisant aux valeurs minimales de l'indice d'adhérence sur neige fixées dans le règlement n° 117 de la CEE-ONU.



2.1.3 Dessin de la partie inférieure de l'étiquette pour les pneumatiques "verglas".



2.1.4 Dessin de la partie inférieure de l'étiquette pour les pneumatiques satisfaisant à la fois aux valeurs minimales pertinentes de l'indice d'adhérence sur neige fixées dans le règlement n° 117 de la CEE-ONU et aux valeurs minimales de l'indice d'adhérence sur verglas.



Sur ce dessin:

- a) Taille minimale de l'étiquette: 75 mm en largeur et 110 mm en hauteur. Lorsque l'étiquette est imprimée dans un format plus grand, ses différents éléments respectent néanmoins les proportions du schéma ci-dessus.
- b) Fond de l'étiquette: 100 % blanc.
- c) Polices de caractères: Verdana et Calibri.
- d) Dimensions et spécifications des éléments constitutifs de l'étiquette: comme indiqué sur le dessin de l'étiquette.
- e) Les codes de couleurs, exprimés à l'aide du modèle CMJN (cyan, magenta, jaune et noir), satisfont à toutes les exigences suivantes:
  - Couleurs du logo de l'UE:
    - Fond: 100,80,0,0.
    - Étoiles: 0,0,100,0.
  - Couleur de la vignette "énergie": 100,80,0,0.
  - Code QR: 100 % noir.
  - Nom du fournisseur: 100 % noir et Verdana gras 7 pt.
  - Référence du modèle: 100 % noir et Verdana 7 pt.
  - Désignation de la dimension du pneumatique, indice de capacité de charge et symbole de catégorie de vitesse: 100 % noir et Verdana 10 pt.

- Classe de pneumatique: 100 % noir et Verdana 7 pt, aligné à droite.
- Lettres de l'échelle d'efficacité énergétique et de l'échelle d'adhérence sur sol mouillé: 100 % blanc et Calibri gras 19 pt; les lettres sont centrées sur un axe, à 4,5 mm du bord gauche des flèches.
  - Codes de couleurs CMJN des flèches pour l'échelle d'efficacité en carburant de A à E:
    - classe A: 100,0,100,0;
    - classe B: 45,0,100,0;
    - classe C: 0,0,100,0;
    - classe D: 0,30,100,0;
    - classe E: 0,100,100,0.
- Codes de couleurs CMJN des flèches pour l'échelle d'adhérence sur sol mouillé de A à E:
  - A: 100,60,0,0;
  - B: 90,40,0,0;
  - C: 65,20,0,0;
  - D: 50,10,0,0,
  - E: 30,0,0,0.
- Séparateurs internes: épaisseur de 0,5 pt, la couleur est 100 % noir.



- Lettre de la classe d'efficacité énergétique: 100 % blanc et Calibri gras 33 pt. Les flèches des classes d'efficacité énergétique et d'adhérence sur sol mouillé et les flèches correspondantes dans les échelles de A à E sont placées de manière à ce que leurs pointes soient alignées. La lettre dans les flèches des classes d'efficacité énergétique et d'adhérence sur sol mouillé est positionnée au centre de la partie rectangulaire de la flèche, dont la couleur est 100 % noir.
- Pictogramme d'efficacité en carburant: largeur: 16 mm; hauteur: 14 mm; épaisseur 1 pt; couleur: 100 % noir.
- Pictogramme d'adhérence sur sol mouillé: largeur: 20 mm; hauteur: 14 mm; épaisseur 1 pt; couleur: 100 % noir.
- Pictogramme de bruit de roulement externe: largeur: 24 mm; hauteur: 18 mm; épaisseur 1 pt; couleur: 100 % noir. Nombre de décibels figurant dans le haut-parleur en Verdana gras 12 pt, unité "dB" en Verdana 9 pt; gamme des classes de bruit (A à C) centrée sous le pictogramme, la lettre de la classe de bruit applicable étant en Verdana gras 16 pt et les autres lettres des classes de bruit en Verdana 10 pt.
- Pictogramme "neige": largeur: 15 mm; hauteur: 13 mm; épaisseur 1 pt; couleur: 100 % noir.
- Pictogramme "verglas": largeur: 15 mm; hauteur: 13 mm; épaisseur 1 pt; épaisseur des barres obliques: 0,5 pt; couleur: 100 % noir.
- Le numéro du règlement est 100 % noir et en Verdana 6 pt.

**SUPPRIMÉ**

*ANNEXE IV***Fiche d'information sur le produit**

Les informations contenue dans la fiche d'information sur le produit des pneumatiques figurent dans la brochure du produit ou toute autre documentation fournie avec le pneumatique et comprennent les éléments suivants:

- a) le nom commercial ou la marque de commerce du fournisseur ou du fabricant s'il ne s'agit pas de la même personne que le fournisseur;
- b) la référence de type de pneumatique;
- c) la désignation de la dimension du pneumatique, l'indice de capacité de charge et le symbole de catégorie de vitesse, comme indiqué au point 2.17 du règlement n° 30 de la CEE-ONU pour les pneumatiques C1 ou au point 2.17 du règlement n° 54 de la CEE-ONU pour les pneumatiques C2 et C3;
- d) la classe d'efficacité en carburant du pneumatique, conformément à l'annexe I;
- e) la classe d'adhérence sur sol mouillé du pneumatique, conformément à l'annexe I;
- f) la classe de bruit de roulement externe et les décibels, conformément à l'annexe I;
- g) s'il s'agit d'un pneumatique conçu pour être utilisé dans des conditions de neige extrêmes;
- h) s'il s'agit d'un pneumatique "verglas";
- i) la date de début de la production du type de pneumatique (deux chiffres pour la semaine et deux chiffres pour l'année);
- j) la date de fin de la production du type de pneumatique, une fois connue (deux chiffres pour la semaine et deux chiffres pour l'année).

*ANNEXE V***Informations à fournir dans la documentation technique promotionnelle**

1. Les informations sur les pneumatiques incluses dans la documentation technique promotionnelle sont être fournies dans l'ordre suivant:
  - a) la classe d'efficacité en carburant (lettre A à E);
  - b) la classe d'adhérence sur sol mouillé (lettre A à E);
  - c) la classe et valeur mesurée du bruit de roulement externe en dB;
  - d) s'il s'agit d'un pneumatique "neige";
  - e) s'il s'agit d'un pneumatique "verglas".
2. Les informations fournies au point 1 satisfont aux prescriptions suivantes:
  - a) être faciles à lire;
  - b) être faciles à comprendre;
  - c) 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 mettent également à disposition sur leurs sites internet les éléments suivants:
  - d) un lien vers la page internet pertinente de la Commission qui est consacrée au présent règlement;
  - e) une explication des pictogrammes imprimés sur l'étiquette;
  - f) une déclaration soulignant 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 optimiser les performances en matière d'adhérence sur sol mouillé et d'efficacité en carburant;
    - les distances de sécurité doivent toujours être rigoureusement respectées.
4. Les fournisseurs et les distributeurs mettent également à disposition sur leurs sites internet les éléments suivants:

le cas échéant, une déclaration soulignant que les pneumatiques "verglas" sont conçus spécifiquement pour les revêtements routiers recouverts de verglas et de neige tassée, et qu'ils ne devraient être utilisés que dans des conditions climatiques extrêmes (par exemple, des températures basses) et que l'utilisation de pneumatiques "verglas" dans des conditions climatiques moins extrêmes (par exemple, des conditions humides ou des températures plus chaudes) pourrait entraîner des performances non optimales, en particulier en ce qui concerne l'adhérence sur sol mouillé, la tenue de route et l'usure.

*ANNEXE VI***Procédure d'alignement des laboratoires pour la mesure de la résistance au roulement****1. DEFINITIONS**

Aux fins de la procédure d'alignement des laboratoires pour la mesure de la résistance au roulement, on entend par:

1. "laboratoire de référence": un laboratoire qui fait partie du réseau de laboratoires dont les noms ont été publiés au *Journal officiel de l'Union européenne* aux fins de la procédure d'alignement des laboratoires, et qui est capable d'atteindre la justesse des résultats d'essai déterminée au point 3 avec sa machine de référence;
2. "laboratoire candidat": un laboratoire participant à la procédure d'alignement des laboratoires mais qui n'est pas un laboratoire de référence;
3. "pneumatique d'alignement": un pneumatique soumis à essai aux fins de la procédure d'alignement des laboratoires;
4. "jeu de pneumatiques d'alignement": un jeu de cinq pneumatiques d'alignement ou plus pour l'alignement d'une unique machine;
5. "valeur assignée": une valeur théorique du coefficient de résistance au roulement (RRC) d'un pneumatique d'alignement telle qu'elle a été mesurée par un laboratoire théorique représentatif du réseau de laboratoires de référence utilisé pour la procédure d'alignement des laboratoires;
6. "machine": chaque broche d'essai de pneumatique dans une méthode de mesure spécifique. Par exemple, deux broches agissant sur le même tambour ne sont pas considérées comme une machine.

## **2. DISPOSITIONS GENERALES**

### **2.1. Principe**

Le coefficient de résistance au roulement mesuré ( $m$ ) dans un laboratoire de référence ( $I$ ), ( $RRC_{m,I}$ ), est aligné sur les valeurs assignées du réseau de laboratoires de référence.

Le coefficient de résistance au roulement mesuré ( $m$ ) obtenu par une machine dans un laboratoire candidat ( $c$ ),  $RRC_{m,c}$ , est aligné par un laboratoire de référence du réseau au choix du laboratoire candidat.

### **2.2. Exigences concernant la sélection des pneumatiques**

Un jeu de cinq pneumatiques d'alignement ou plus est sélectionné pour la procédure d'alignement en conformité avec les critères ci-après. Un jeu est sélectionné pour les pneumatiques C1 et C2, un autre jeu pour les pneumatiques C3.

- a) Le jeu de pneumatiques d'alignement est sélectionné de façon à couvrir la gamme des différents  $RRC$  des pneumatiques C1 et C2, ou des pneumatiques C3. Dans tous les cas, la différence entre le  $RRC_m$  le plus élevé du jeu de pneumatiques et le  $RRC_m$  le plus bas du même jeu est, avant et après l'alignement, au moins égale:
  - i) à 3 kg/t pour les pneumatiques C1 et C2; et
  - ii) à 2 kg/t pour les pneumatiques C3.
- b) Le  $RRC_m$  dans les laboratoires candidats ou de référence ( $RRC_{m,c}$  ou  $RRC_{m,I}$ ), sur la base des valeurs  $RRC$  déclarées pour chaque pneumatique d'alignement du jeu, est réparti uniformément.
- c) Les valeurs d'indice de charge couvrent de manière appropriée la gamme des pneumatiques soumis à essai, de même que les valeurs de la force de résistance au roulement.

Chaque pneumatique d'alignement est contrôlé avant son utilisation et remplacé dans les cas suivants:

- i) son état le rend inutilisable pour de nouveaux essais; et/ou
- j) on observe pour le  $RRC_{m,c}$  ou le  $RRC_{m,l}$  des écarts supérieurs à 1,5 pour cent par rapport aux mesures antérieures après correction d'une éventuelle dérive de la machine.

### 2.3. Méthode de mesure

Le laboratoire de référence mesure chaque pneumatique d'alignement à quatre reprises et conserve les trois derniers résultats pour analyse complémentaire, conformément au point 4 de l'annexe 6 du règlement n° 117 de la CEE-ONU et ses modifications ultérieures, et dans les conditions fixées au point 3 de l'annexe 6 de ce même règlement et ses modifications ultérieures.

Le laboratoire candidat mesure chaque pneumatique d'alignement à  $(n + 1)$  reprises,  $n$  étant spécifié au point 5 de la présente annexe, et conserve les  $n$  derniers résultats pour analyse complémentaire, conformément au point 4 de l'annexe 6 du règlement n° 117 de la CEE-ONU et ses modifications ultérieures, et en appliquant les conditions fixées au point 3 de l'annexe 6 de ce même règlement et ses modifications ultérieures.

Chaque fois qu'un pneumatique d'alignement est mesuré, l'assemblage pneumatique/roue est retiré de la machine, et l'ensemble de la procédure d'essai visée au point 4 de l'annexe 6 du règlement n° 117 de la CEE-ONU et ses modifications ultérieures est appliqué à nouveau depuis le début.

Le laboratoire candidat ou de référence calcule:

- a) la valeur mesurée de chaque pneumatique d'alignement pour chaque mesure, comme spécifié à l'annexe 6, points 6.2 et 6.3, du règlement n° 117 de la CEE-ONU et ses modifications ultérieures (corrigée pour une température de 25 °C et un diamètre de tambour de 2 m);
- b) la valeur moyenne des trois dernières valeurs mesurées de chaque pneumatique d'alignement (dans le cas des laboratoires de référence) ou la valeur moyenne des n dernières valeurs mesurées de chaque pneumatique d'alignement (dans le cas des laboratoires candidats); et
- c) l'écart type ( $\sigma_m$ ), comme suit:

$$\sigma_m = \sqrt{\frac{1}{p} \cdot \sum_{i=1}^p \sigma_{m,i}^2}$$

$$\sigma_{m,i} = \sqrt{\frac{1}{n-1} \cdot \sum_{j=2}^{n+1} \left( Cr_{i,j} - \frac{1}{n} \cdot \sum_{j=2}^{n+1} Cr_{i,j} \right)^2}$$

où

i est le compteur de 1 à p pour les pneumatiques d'alignement;

j est le compteur de 2 à n+1 pour les n dernières répétitions de chaque mesure d'un pneumatique d'alignement donné;

n+1 est le nombre de répétitions de mesures de pneumatiques (n+1=4 pour les laboratoires de référence et  $n+1 \geq 4$  pour les laboratoires candidats);

p est le nombre de pneumatiques d'alignement ( $p \geq 5$ ).



## **2.4. Formats de données à utiliser pour les calculs et les résultats**

- Les valeurs RRC mesurées corrigées du diamètre du tambour et de la température sont arrondies à la deuxième décimale.
- Les calculs sont ensuite effectués avec tous les chiffres: il n'y a pas d'arrondissement supplémentaire, sauf pour les équations finales d'alignement.
- Toutes les valeurs d'écart type sont indiquées à la troisième décimale.
- Toutes les valeurs RRC sont indiquées à la deuxième décimale.
- Tous les coefficients d'alignement ( $A_{1l}$ ,  $B_{1l}$ ,  $A_{2c}$  et  $B_{2c}$ ) sont arrondis et indiqués à la quatrième décimale.

## **3. EXIGENCES APPLICABLES POUR LES LABORATOIRES DE REFERENCE ET LA DETERMINATION DES VALEURS ASSIGNEES**

Les valeurs assignées de chaque pneumatique d'alignement sont déterminées par un réseau de laboratoires de référence. Tous les deux ans, le réseau évalue la stabilité et la validité des valeurs assignées.

Chaque laboratoire de référence participant au réseau se conforme aux spécifications de l'annexe 6 du règlement n° 117 de la CEE-ONU et ses modifications ultérieures, avec l'écart type ( $\sigma_m$ ) suivant:

- a) ne dépassant pas 0,05 kg/t pour les pneumatiques C1 et C2; et
- b) ne dépassant pas 0,05 kg/t pour les pneumatiques C3.

Les jeux de pneumatiques d'alignement, conformément à la spécification du point 2.2, sont mesurés en conformité avec le point 2.3 par chaque laboratoire de référence du réseau.

La valeur assignée de chaque pneumatique d'alignement est la moyenne des mesures données par les laboratoires de référence du réseau pour chaque pneumatique d'alignement.

#### **4. PROCEDURE D'ALIGNEMENT D'UN LABORATOIRE DE REFERENCE SUR LES VALEURS ASSIGNEES**

Chaque laboratoire de référence (l) s'aligne sur chaque nouveau jeu de valeurs assignées et à chaque modification importante de la machine ou en cas de dérive importante des données de suivi du pneumatique témoin de la machine.

L'alignement se fait à l'aide d'une technique de régression linéaire sur toutes les données individuelles. Les coefficients de régression,  $A_{1l}$  et  $B_{1l}$ , sont calculés comme suit:

$$RRC = A_{1l} * RRC_{m,l} + B_{1l}$$

où

$RRC$  est la valeur assignée du coefficient de résistance au roulement;

$RRC_{m,l}$  est la valeur individuelle du coefficient de résistance au roulement mesurée par le laboratoire de référence "l" (incluant les corrections en fonction de la température et du diamètre du tambour).

## 5. EXIGENCES APPLICABLES AUX LABORATOIRES CANDIDATS

Les laboratoires candidats répètent la procédure d'alignement au moins une fois tous les deux ans pour chaque machine et à chaque modification importante de la machine ou en cas de dérive importante des données de suivi du pneumatique témoin de la machine.

Un jeu commun de cinq pneumatiques différents, conformément à la spécification du point 2.2, est mesuré en conformité avec le point 2.3, premièrement par le laboratoire candidat puis par un laboratoire de référence. Plus de cinq pneumatiques d'alignement peuvent être testés, à la demande du laboratoire candidat.

Le jeu de pneumatiques d'alignement est fourni par le laboratoire candidat au laboratoire de référence sélectionné.

Le laboratoire candidat (c) se conforme aux spécifications de l'annexe 6 du règlement n° 117 de la CEE-ONU et ses modifications ultérieures, avec de préférence les écarts types ( $\sigma_m$ ) suivants:

- a) ne dépassant pas 0,075 kg/t pour les pneumatiques C1 et C2; et
- b) ne dépassant pas 0,06 kg/t pour les pneumatiques C3.

Si l'écart type ( $\sigma_m$ ) du laboratoire candidat est plus élevé que ces valeurs avec quatre mesures, les trois dernières mesures étant utilisées pour les calculs, alors le nombre  $n+1$  de répétitions de mesure est augmenté comme suit pour l'intégralité du lot:

$n+1 = 1 + (\sigma_m/\gamma)^2$ , arrondi à l'entier supérieur le plus proche

où

$\gamma = 0,043$  kg/t pour les pneumatiques C1 et C2

$\gamma = 0,035$  kg/t pour les pneumatiques C3.

## 6. PROCEDURE POUR L'ALIGNEMENT D'UN LABORATOIRE CANDIDAT

Un laboratoire de référence (l) du réseau calcule la fonction de régression linéaire sur toutes les données individuelles du laboratoire candidat (c). Les coefficients de régression,  $A2_c$  et  $B2_c$ , sont calculés comme suit:

$$RRC_{m,l} = A2_c \times RRC_{m,c} + B2_c$$

où

$RRC_{m,l}$  est la valeur individuelle du coefficient de résistance au roulement mesurée par le laboratoire de référence "l" (incluant les corrections en fonction de la température et du diamètre du tambour).

$RRC_{m,c}$  est la valeur individuelle du coefficient de résistance au roulement mesurée par le laboratoire candidat (c) (incluant les corrections en fonction de la température et du diamètre du tambour).

Si le coefficient de détermination  $R^2$  est inférieur à 0,97, le laboratoire candidat ne doit pas être aligné.

Le  $RRC$  aligné des pneumatiques testés par le laboratoire candidat est calculé selon la formule suivante:

$$RRC = (A1_l \times A2_c) \times RRC_{m,c} + (A1_l \times B2_c + B1_l)$$

*ANNEXE VII***Procédure de vérification**

La conformité avec le présent règlement des classes déclarées d'efficacité en carburant et d'adhérence sur sol mouillé ainsi que de la classe et de la valeur déclarées pour le bruit de roulement externe, ainsi que toute information supplémentaire relative à la performance figurant sur l'étiquette, doit être évaluée pour chaque type de pneumatique ou chaque groupement de pneumatiques défini par le fournisseur, selon l'une des procédures suivantes:

1. on procède en premier lieu à l'essai d'un seul pneumatique ou jeu de pneumatiques:
  - a. si les valeurs mesurées sont conformes aux classes ou à la valeur mesurée déclarées pour le bruit de roulement externe dans la tolérance définie au tableau 1, l'essai est satisfaisant;
  - b. si les valeurs mesurées ne sont pas conformes aux classes ou à la valeur mesurée déclarées pour le bruit de roulement externe dans la gamme définie au tableau 1, on procède à l'essai de trois pneumatiques ou jeux de pneumatiques supplémentaires. La valeur moyenne de mesure issue des trois pneumatiques ou jeux de pneumatiques testés est utilisée pour évaluer la conformité avec les informations déclarées dans la gamme définie au tableau 1;
2. dans le cas où les classes ou valeurs indiquées sur l'étiquette sont fondées sur les résultats d'essais pour l'homologation obtenus conformément au règlement (CE) n° 661/2009 ou au règlement n° 117 de la CEE-ONU et ses modifications ultérieures, les États membres peuvent utiliser les données de mesure obtenues lors des essais de conformité de la production effectués sur les pneumatiques en application de la procédure de réception par type mise en place par le règlement (UE) 2018/858.

Les évaluations des données de mesure obtenues lors des essais de conformité de la production doivent tenir compte des tolérances de vérification définies au tableau 1.

Tableau 1

Paramètre mesuré	Tolérances de vérification
Coefficient de résistance au roulement (efficacité en carburant)	La valeur mesurée alignée ne dépasse pas de plus de 0,3 kg/1 000 kg la limite supérieure (le <i>RRC</i> le plus élevé) de la classe déclarée.
Bruit de roulement externe	La valeur mesurée ne dépasse pas la valeur déclarée de <i>N</i> de plus de 1 dB(A).
Adhérence sur sol mouillé	La valeur mesurée <i>G(T)</i> n'est pas inférieure à la limite inférieure (la valeur la plus faible de <i>G</i> ) de la classe déclarée.
Adhérence sur la neige	La valeur mesurée n'est pas inférieure à l'indice minimal d'adhérence sur la neige.
Adhérence sur le verglas	La valeur mesurée n'est pas inférieure à l'indice minimal d'adhérence sur le verglas.

**Informations que le fournisseur doit enregistrer dans la base de données sur les produits**

1. Informations à enregistrer dans la partie accessible au public de la base de données:

- a) le nom ou la marque commerciale, l'adresse, les coordonnées et les autres données d'identification juridique du fournisseur;
- b) la référence de type de pneumatique;
- c) l'étiquette au format électronique;
- d) la ou les classes et les autres paramètres de l'étiquette;
- e) les paramètres de la fiche d'information sur le produit sous forme électronique.

2. Informations à enregistrer dans la partie relative à la conformité de la base de données:

- a) la référence du type de pneumatique de tous les types de pneumatiques équivalents déjà mis sur le marché;
- b) une description générale du type de pneumatique, y compris ses dimensions, son indice de charge et son indice de vitesse, permettant de l'identifier aisément et avec certitude;
- c) les protocoles d'essai, de classement et de mesure des paramètres des pneumatiques conformément à l'annexe I;
- d) les précautions particulières, le cas échéant, qui doivent être prises lors du montage, de l'installation, de l'entretien ou de la mise à l'essai du type de pneumatique;
- e) les paramètres techniques mesurés du type de pneumatique, le cas échéant;
- f) les calculs réalisés avec les paramètres mesurés.

---

***ANNEXE VIII***Tableau de correspondance<sup>20</sup>

Règlement (CE) n° 1222/2009;	Présent règlement
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 1	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 1
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2
Article 2, paragraphe 1	Article 2, paragraphe 1
Article 2, paragraphe 2	Article 2, paragraphe 2
Article 3, paragraphe 1	Article 3, paragraphe 1
Article 3, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2
-	Article 3, paragraphe 3
Article 3, paragraphe 3	Article 3, paragraphe 4
Article 3, paragraphe 4	Article 3, paragraphe 5
-	Article 3, paragraphe 6
Article 3, paragraphe 5	Article 3, paragraphe 7
-	Article 3, paragraphe 8
-	Article 3, paragraphe 9
Article 3, paragraphe 6	Article 3, paragraphe 10
Article 3, paragraphe 7	Article 3, paragraphe 11
Article 3, paragraphe 8	Article 3, paragraphe 12

<sup>20</sup> À adapter lors de la mise au point par les juristes-linguistes.



Article 3, paragraphe 9	Article 3, paragraphe 13
Article 3, paragraphe 10	Article 3, paragraphe 14
Article 3, paragraphe 11	Article 3, paragraphe 15
-	Article 3, paragraphe 16
Article 3, paragraphe 12	Article 3, paragraphe 17
Article 3, paragraphe 13	Article 3, paragraphe 18
-	Article 3, paragraphe 19
Article 4	Article 4
Article 4, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 1, point a)	Article 4, paragraphe 1, point b)
Article 4, paragraphe 1, point b)	Article 4, paragraphe 1, point b)
Article 4, paragraphe 2	-
-	Article 4, paragraphe 2
-	Article 4, paragraphe 3
Article 4, paragraphe 3	Article 4, paragraphe 4
Article 4, paragraphe 4	Article 4, paragraphe 6
-	Article 4, paragraphe 5
-	Article 4, paragraphe 6
-	Article 4, paragraphe 7
-	Article 4, paragraphe 8

-	Article 4, paragraphe 9
-	Article 5
Article 5	Article 6
Article 5, paragraphe 1	Article 6, paragraphe 1
Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 6, paragraphe 1, point a)
Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 6, paragraphe 1, point b)
-	Article 6, paragraphe 2
-	Article 6, paragraphe 3
Article 5, paragraphe 2	Article 6, paragraphe 4
Article 5, paragraphe 3	-
-	Article 6, paragraphe 5
-	Article 6, paragraphe 6
-	Article 6, paragraphe 7
Article 6	Article 7
Article 7	Article 8
Article 8	Article 9
Article 9, paragraphe 1	Article 10, paragraphe 1
Article 9, paragraphe 2	-
Article 10	Article 10, paragraphe 2
Article 11	Article 12

-	Article 12, point a)
-	Article 12, point b)
-	Article 12, point c)
Article 11, point a)	-
Article 11, point b)	-
Article 11, point c)	Article 12, point d)
Article 12	Article 11
-	Article 11, paragraphe 1
-	Article 11, paragraphe 2
-	Article 11, paragraphe 3
-	Article 13
Article 13	-
Article 14	-
-	Article 14
Article 15	-
-	Article 15
-	Article 16
Article 16	Article 17