



Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 25 février 2020  
(OR. en)

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2018/0148(COD)

---

---

14649/2/19  
REV 2 ADD 1

ENER 529  
ENV 970  
TRANS 561  
CONSOM 328  
CODEC 1709  
PARLNAT 68

## EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

---

Objet: Position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption d'un  
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

- Exposé des motifs du Conseil
- Adopté par le Conseil le 25 février 2020

---

## I. INTRODUCTION

1. Le 17 mai 2018, la Commission a adopté la proposition visée en objet, dans le cadre d'un ensemble plus vaste de mesures ayant trait à la mobilité à faibles émissions de carbone.
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.
3. Le 4 mars 2019, au terme des discussions menées au niveau du groupe "Énergie", le Conseil a dégagé une orientation générale<sup>1</sup>.
4. Le 26 mars 2019<sup>2</sup>, le Parlement européen a adopté sa position en première lecture. Cette position a été ensuite confirmée par le Parlement nouvellement élu.
5. Le 10 octobre 2019, les négociations entre les deux colégislateurs ont commencé. 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 22 novembre 2019, le Comité des représentants permanents (1<sup>re</sup> partie) a examiné le texte de compromis provisoire en vue de parvenir à un accord<sup>3</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>4</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.

---

<sup>1</sup> Doc. 6695/19.

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

<sup>3</sup> Doc. 14152/19 et 14152/19 COR 1.

<sup>4</sup> Doc. D (2019) 43576.

8. Le 16 décembre 2019, le Conseil a confirmé l'accord politique susmentionné<sup>5</sup>, dans la perspective de l'adoption d'une position en première lecture.
9. Le 25 février 2020, le Conseil a adopté sa position en première lecture sur la proposition dont le texte figure dans le document 14649/19.

## II. OBJECTIF

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>6</sup>, la proposition considérée a pour objectifs de clarifier et d'étendre le champ d'application du cadre réglementaire actuel, et ce principalement:

- en élargissant aux pneumatiques de classe C3 les prescriptions d'affichage des étiquettes;
- en mettant à jour l'étiquetage des pneumatiques, en permettant sa révision et en améliorant la visibilité de l'étiquette pour les consommateurs;
- en établissant des exigences concernant la vente à distance et sur l'internet ainsi que dans d'autres situations où les pneumatiques ne sont pas vus physiquement par le consommateur;
- en exigeant que des informations relatives à la performance des pneumatiques sur la neige et le verglas figurent sur l'étiquette;
- en envisageant la possibilité d'inclure le kilométrage et l'abrasion en tant que paramètres sur l'étiquette, dès que des méthodes d'essai appropriées seront disponibles;
- en incluant les pneumatiques rechapés dès lors qu'une méthode d'essai appropriée pour mesurer la performance de ces pneumatiques aura été mise au point;
- en permettant la révision des classes de performance des pneumatiques au moyen d'actes délégués;
- en prévoyant l'obligation d'enregistrer les pneumatiques dans une base de données ad hoc.

---

<sup>5</sup> Annexe de la note figurant dans le doc. 14640/19.

<sup>6</sup> JO L 342 du 22.12.2009, p. 46.

### **III. ANALYSE DE LA POSITION DU CONSEIL EN PREMIÈRE LECTURE**

#### **A. Généralités**

Le texte de compromis que le Conseil a confirmé le 16 décembre 2019 reflète pleinement l'accord auquel sont parvenus les colégislateurs. Il conserve la plupart des objectifs de la proposition de la Commission tout en intégrant les principaux amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture.

En particulier, le Parlement européen a adopté plus de cinquante amendements en première lecture. Au cours des discussions menées au niveau du groupe "Énergie", le Conseil a examiné à plusieurs reprises les amendements en question.

D'entrée de jeu, il est apparu que les positions des deux colégislateurs ne divergeaient pas de manière significative sur un grand nombre de dispositions. Par conséquent, le Conseil a accepté la plupart des amendements du Parlement européen au moins en partie, quant au fond pour certains, voire même en l'état pour d'autres. Au cours de la phase de négociation, le Parlement européen a retiré ou abandonné certains amendements.

#### **B. Questions principales**

Dans l'ensemble, les modifications apportées à la proposition de la Commission respectent ses objectifs généraux, à savoir:

- fournir aux consommateurs de plus amples informations sur l'efficacité en carburant, la sécurité et le bruit lors de l'achat de pneumatiques;
- améliorer l'exactitude de l'étiquette, tout en fournissant des informations pertinentes et comparables; et
- optimiser la contribution de l'étiquette à la décarbonation du secteur des transports.

Parallèlement, les colégislateurs semblent avoir trouvé le juste équilibre entre l'ambition manifestée en ce qui concerne les objectifs susmentionnés et la nécessité de veiller à ce que le cadre réglementaire soit facilement applicable par le secteur et/ou les autorités sans imposer de charges administratives injustifiées.

Plus précisément, les principales modifications par rapport à la proposition initiale de la Commission peuvent être énumérées comme suit:

- a) l'article 2 a été modifié afin de préciser que les pneumatiques rechapés relèvent du champ d'application du nouveau règlement comme tous les autres pneumatiques C1, C2 et C3;
- b) la liste des définitions figurant à l'article 3 a été étendue, certaines définitions nouvelles ayant été ajoutées (par exemple, celle de la "référence du type de pneumatique"), et d'autres définitions ayant été clarifiées ou précisées (par exemple, celle de "paramètre");
- c) les obligations incombant aux fournisseurs et/ou aux distributeurs de pneumatiques, telles qu'elles sont définies aux articles 4 et 6, ont été précisées: 1) pour ce qui est de la possibilité offerte aux fournisseurs et aux distributeurs de rendre l'étiquette des pneumatiques accessible à l'aide d'un affichage imbriqué, dans le cadre de la publicité visuelle sur l'internet; et 2) à l'égard des autorités d'homologation de type et des autorités de surveillance du marché. Des éclaircissements supplémentaires ont en outre été apportés en ce qui concerne le rôle de ces autorités, et la possibilité (mais non l'obligation) pour ces dernières de procéder à des vérifications supplémentaires de l'étiquette a été introduite;
- d) toutes les dates figurant à l'article 5, paragraphes 1 et 2, à l'article 11, paragraphe 5, ainsi qu'aux articles 17 et 18 concernant les obligations des fournisseurs de pneumatiques en rapport avec la base de données sur les produits, et celles des États membres vis-à-vis de la Commission, l'abrogation du cadre réglementaire actuel ainsi que l'entrée en vigueur ont été reportées;

- e) l'article 8 a été ajouté dans le but d'assurer la cohérence avec l'article 14 de la directive sur le commerce électronique pour ce qui est des obligations incombant aux fournisseurs de services d'hébergement qui permettent la vente de pneumatiques via leur site internet;
- f) l'article 12, paragraphe 4, a été ajouté pour préciser qu'en cas de non-respect par le fournisseur du nouveau cadre réglementaire ou des 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;
- g) l'article 13 a été modifié afin d'empêcher le remaniement des classes d'efficacité en carburant, d'adhérence sur sol mouillé et de bruit de roulement externe par la voie d'actes délégués. En revanche, la Commission est à présent habilitée à adopter des actes délégués comme suit: 1) au plus tard deux ans après la date d'entrée en vigueur du nouveau règlement, afin de compléter ce dernier en introduisant des exigences d'information pour les pneumatiques rechapés, à condition qu'une méthode d'essai appropriée soit disponible; et 2) afin d'inclure des paramètres ou des exigences d'information pour l'abrasion des pneumatiques et le kilométrage, dès que des méthodes fiables, précises et reproductibles pour tester et mesurer l'abrasion des pneumatiques et le kilométrage sont à la disposition des organismes de normalisation européens ou internationaux et pour autant que deux conditions soient remplies (à savoir, qu'une analyse d'impact approfondie ait été réalisée par la Commission, et qu'une consultation en bonne et due forme des parties intéressées ait été menée par la Commission);
- h) le remaniement des classes d'efficacité en carburant, d'adhérence sur sol mouillé et de bruit de roulement externe n'a pas été accepté tel que la Commission l'avait proposé à l'annexe I. Les colégislateurs ont néanmoins procédé au nettoyage des classes vides en ce qui concerne l'efficacité en carburant et l'adhérence sur sol mouillé;

- i) de nouveaux pictogrammes et un nouveau format de l'étiquette ont été ajoutés aux annexes I et II;
- j) l'annexe III de la proposition de la Commission a été supprimée;
- k) à l'annexe IV, les colégislateurs ont introduit une nouvelle disposition permettant aux fournisseurs et aux distributeurs, le cas échéant, de préciser que les pneumatiques conçus pour adhérer sur le verglas sont spécifiquement conçus pour les revêtements routiers recouverts de verglas et de neige tassée, et qu'ils ne devraient être utilisés que dans des conditions climatiques extrêmes et que leur utilisation dans des conditions climatiques moins extrêmes pourrait entraîner des performances non optimales, en particulier en ce qui concerne l'adhérence sur sol mouillé, la tenue de route et l'usure;
- l) l'annexe VII a été ajoutée afin de préciser quelles informations devraient être enregistrées respectivement dans la partie accessible au public et dans la partie relative à la conformité de la base de données sur les produits.

#### IV. CONCLUSION

La position du Conseil met en exergue l'objectif principal de la proposition de la Commission et reflète pleinement le compromis dégagé lors des négociations informelles entre le Conseil et le Parlement européen, avec le soutien de la Commission.

En date du 4 décembre 2019, le président de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (ITRE) du Parlement européen a adressé à la présidence une lettre dans laquelle il confirme le compromis précité. Le 16 décembre 2019, le Conseil a ensuite approuvé ce dernier en confirmant l'accord politique visant à l'adoption d'une position en première lecture.