



Bruxelles, le 17.5.2018
COM(2018) 296 final

2018/0148 (COD)

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 essentiels et abrogeant le règlement (CE) n° 1222/2009

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

{SEC(2018) 234 final} - {SWD(2018) 188 final} - {SWD(2018) 189 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

L'amélioration de l'étiquetage des pneumatiques fournira aux consommateurs de plus amples informations sur l'efficacité en carburant, la sécurité et le bruit, leur permettant d'obtenir des renseignements précis, pertinents et comparables sur ces aspects lors de l'achat de pneumatiques. Elle concourra à renforcer l'efficacité du système d'étiquetage des pneumatiques afin de garantir des véhicules plus propres, plus sûrs et plus silencieux et d'optimiser la contribution de ce système à la décarbonation du secteur des transports.

La présente proposition abroge et remplace le règlement (CE) n° 1222/2009¹ sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres essentiels (ci-après le «règlement sur l'étiquetage des pneumatiques» ou «REP»).

Le REP a été modifié à deux reprises avant d'entrer en vigueur, une première fois pour inclure une nouvelle méthode d'essai d'adhérence sur sol mouillé pour les pneumatiques de classe C1 (voitures) et une deuxième fois afin de tenir compte de l'élaboration d'une méthode internationale d'essai d'adhérence sur sol mouillé pour les pneumatiques de classes C2 (camionnettes) et C3 (véhicules utilitaires lourds)² et d'inclure une procédure d'alignement des laboratoires pour la mesure de la résistance au roulement. La présente proposition intègre ces deux modifications.

• Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action

En 2009, l'Union a adopté deux ensembles de règles concernant les pneumatiques:

- le REP, qui établit les exigences de l'Union relatives à l'harmonisation des informations concernant les paramètres des pneumatiques à fournir aux utilisateurs finaux afin qu'ils puissent faire un choix éclairé lors de l'achat de pneumatiques; et
- le règlement sur les prescriptions pour l'homologation³ relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur (ci-après le «règlement de sécurité générale» ou «RSG»), établissant les exigences techniques harmonisées auxquelles les pneumatiques doivent satisfaire avant de pouvoir être mis sur le marché de l'Union.

Le RSG établit des exigences minimales, notamment pour les pneumatiques, en ce qui concerne:

- i) la résistance au roulement;
- ii) l'adhérence sur sol mouillé; et

¹ 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).

² Règlement (UE) n° 228/2011 de la Commission du 7 mars 2011 modifiant le règlement (CE) n° 1222/2009 du Parlement européen et du Conseil sur la méthode d'essai d'adhérence sur sol mouillé pour les pneumatiques de classe C1; et règlement (UE) n° 1235/2011 de la Commission du 29 novembre 2011 modifiant le règlement (CE) n° 1222/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le classement des pneumatiques en fonction de l'adhérence sur sol mouillé, la mesure de la résistance au roulement et la procédure de vérification.

³ 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).

iii) le bruit de roulement externe des pneumatiques.

Ces exigences sont entrées en vigueur le 1^{er} novembre 2012, tandis qu'une deuxième série d'exigences plus strictes concernant la résistance au roulement est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2016 (de plus amples ajustements entreront en application en 2018 et en 2020).

À l'instar de tout autre produit mis sur le marché de l'Union, les pneumatiques doivent être vérifiés par les autorités nationales de surveillance du marché qui veillent au respect des exigences applicables. Le règlement (CE) n° 765/2008⁴ institue le cadre pour la surveillance du marché par les États membres et garantit une surveillance transfrontalière du marché efficace.

Le cadre général pour l'étiquetage énergétique a été mis à jour en 2017 avec l'adoption du règlement (UE) 2017/1369⁵. Celui-ci a abrogé et remplacé la directive 2010/30/UE et a introduit plusieurs nouveaux éléments, notamment une base de données dans laquelle sont enregistrés les produits ainsi que de nouvelles règles sur la publicité visuelle et sur les ventes à distance et par l'internet.

L'étiquetage des pneumatiques fait partie de la législation de l'Union sur l'efficacité énergétique des produits. Cette législation comprend des règlements sur l'écoconception, qui fixent des exigences minimales auxquelles doivent satisfaire les produits liés à l'énergie avant qu'ils ne puissent être mis sur le marché de l'Union, ainsi que des règlements sur l'étiquetage énergétique, qui prévoient la communication aux consommateurs d'informations sur la consommation d'énergie et d'autres aspects essentiels des produits, afin de les aider à prendre des décisions d'achat éclairées, rentables et respectueuses de l'environnement qui soient à la fois bonnes pour l'environnement et permettent de faire des économies.

La présente initiative s'inscrit dans le droit fil de la politique de l'Union en matière d'énergie, car elle met à jour et améliore l'efficacité de l'acquis en matière d'étiquetage des pneumatiques.

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

L'examen du système d'étiquetage des pneumatiques contribue aux efforts déployés par l'Union pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique causées par le secteur des transports.

La présente initiative fait partie du troisième train de mesures «L'Europe en mouvement», qui s'inscrit dans la nouvelle stratégie pour la politique industrielle adoptée en septembre 2017, et a pour but de mener à son terme le processus devant permettre à l'Europe de tirer tous les avantages de la modernisation et de la décarbonation de la mobilité. Le système de mobilité de demain doit impérativement être sûr, propre et efficace pour tous les citoyens de l'Union. L'objectif est de rendre la mobilité européenne plus sûre et accessible, l'industrie européenne plus compétitive, les emplois européens plus stables, tout en rendant l'Union moins polluée et mieux adaptée à la nécessité de lutter contre le changement climatique. La réalisation de cet objectif nécessitera le plein engagement des États membres et acteurs de l'Union, et plus particulièrement le renforcement des efforts visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique.

⁴ JO L 218 du 13.8.2008, p. 30-47. Voir la proposition de règlement de la Commission COM(2017)795 établissant des règles et des procédures concernant le respect et l'application effective de la législation d'harmonisation de l'Union relative aux produits qui remplacera le règlement n° 765/2008.

⁵ JO L 198 du 28.7.2017, p. 1.

La communication de la Commission «Une stratégie européenne sur les matières plastiques dans une économie circulaire» fait référence au besoin d'étudier les différentes manières de réduire le rejet accidentel de microplastiques par les pneumatiques.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

Le règlement (CE) n° 1222/2009 est fondé sur l'article 95 du traité instituant la Communauté européenne, devenu l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Le règlement étant lié aux prescriptions pour l'homologation des pneumatiques devant être mis sur le marché de l'Union, il convient de lui conférer une base juridique pour le marché intérieur, mais étant donné que ce sujet couvre également l'efficacité en carburant, il convient d'ajouter une base juridique énergétique, à savoir l'article 194 du TFUE.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Les instruments relatifs à l'efficacité en énergie et en carburant adoptés à l'échelon de l'UE reflètent l'importance croissante de l'énergie comme défi politique et économique et les rapports étroits entre l'énergie et les domaines de la sécurité de l'approvisionnement en énergie, du changement climatique, du développement durable, de l'environnement, du marché intérieur et du développement économique. À ce jour, les États membres agissant seuls n'ont pas réussi à atteindre d'une manière suffisante les objectifs en matière d'efficacité énergétique et une action au niveau de l'Union est nécessaire pour faciliter et encourager l'essor d'activités au niveau national.

Il est essentiel de garantir des conditions de concurrence équitables pour tous les fabricants et les revendeurs eu égard aux informations fournies aux consommateurs en ce qui concerne les pneumatiques en vente dans l'ensemble du marché intérieur de l'UE. C'est la raison pour laquelle des règles juridiquement contraignantes s'imposent à l'échelle de l'UE.

La surveillance du marché incombe aux autorités des États membres. Pour être efficace, elle doit être homogène dans toute l'Union, faute de quoi le marché intérieur est compromis et les entreprises qui investissent des ressources dans la conception, la fabrication et la vente de produits efficaces du point de vue énergétique sont démotivées. L'inclusion des pneumatiques dans une base de données sur les produits contribuera à rendre la surveillance du marché plus efficace.

• Proportionnalité

Conformément au principe de proportionnalité, les modifications proposées du cadre législatif en vigueur n'excèdent pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs fixés. Elles en amélioreront la clarté et l'applicabilité.

Les modifications proposées permettront d'afficher sur l'étiquette des informations relatives aux pneumatiques «neige» et «verglas», de renforcer la prescription d'afficher l'étiquette dans des situations où les consommateurs ne voient pas le ou les pneumatiques qu'ils envisagent d'acheter (lorsque les pneumatiques sont stockés ailleurs ou lors d'un achat à distance ou sur l'internet) et d'inclure les pneumatiques dans la base de données sur les produits établie au titre du règlement (UE) 2017/1369 afin d'améliorer la surveillance du marché et l'information des consommateurs.

Les fournisseurs devront saisir les informations dans la nouvelle base de données sur les produits. Il s'agit d'informations qu'ils doivent déjà actuellement fournir aux autorités nationales de surveillance du marché, sur demande, de sorte que toute charge supplémentaire est considérée comme minimale et proportionnelle à l'avantage attendu, pour le contrôle de l'application et la transparence, de la base de données sur les produits.

Une analyse d'impact SWD(2018)189 accompagne la proposition et il convient de faire référence aux parties concernant la proportionnalité.

- **Choix de l'instrument**

Le REP actuel est un règlement du Parlement européen et du Conseil et il convient de le remplacer par un instrument de même type car il contient des obligations directement applicables aux opérateurs économiques.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

La Commission a mené une évaluation ex post du REP, qui figure à l'annexe 5 du rapport d'analyse d'impact.

L'évaluation a conclu que l'efficacité et l'efficience du REP pouvaient être encore améliorées, notamment:

- i) en renforçant la sensibilisation et la confiance des consommateurs vis-à-vis de l'étiquette (ce qui les incitera à s'appuyer sur les informations figurant sur l'étiquette lors de l'achat de pneumatiques), et
- ii) en améliorant la surveillance du marché afin d'atteindre pleinement les trois objectifs du REP.

- **Consultation des parties intéressées**

Une réunion des parties intéressées s'est tenue en novembre 2015, réunissant plus de 40 acteurs.

Une consultation publique a eu lieu du 10 octobre 2017 au 8 janvier 2018 sur la page web dédiée de la Commission⁶. Cette consultation a permis d'obtenir 70 réponses; une synthèse détaillée sur les répondants et les réponses figure à l'annexe 2 du rapport d'analyse d'impact.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Dans le cadre d'une vaste étude spécifique commandée en vue de préparer l'examen⁷, 6 000 consommateurs ont été interrogés dans six États membres.

⁶ https://ec.europa.eu/info/consultations/public-consultation-evaluation-and-review-eu-tyres-labelling-scheme_fr

⁷

https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Study%20in%20support%20of%20the%20Review%20of%20the%20Tyre%20Labelling%20Regulation_final.pdf

- **Analyse d'impact**

Une analyse d'impact accompagne la présente proposition et est publiée sur le site Europa de la Commission avec l'avis favorable du comité d'examen de la réglementation [Ares(2018) 1626237] adopté le 23 mars 2018.

L'analyse d'impact a détecté plusieurs problèmes dans le règlement actuel, dont les deux principaux étaient:

- l'efficacité réduite de l'étiquette des pneumatiques en raison d'une faible visibilité;
- le taux de non-conformité dû aux contrôles insuffisants.

Les options d'action examinées étaient:

1. des mesures non réglementaires, y compris des campagnes d'information, des actions conjointes en matière d'application de la réglementation et la révision des méthodes d'essai;
2. des modifications législatives ciblées afin de permettre:
 - l'étiquetage permanent des pneumatiques fournis avec les véhicules;
 - l'étiquetage en ligne;
 - l'inclusion sur l'étiquette d'informations relatives à l'adhérence sur la neige et le verglas;
 - l'extension du champ d'application de l'exigence d'étiquetage des pneumatiques C3;
 - le renforcement des exigences relatives à la documentation technique;
 - la modification des annexes concernant les méthodes d'essai et l'extension du processus d'homologation afin d'inclure les caractéristiques déclarées sur l'étiquette;
 - l'inclusion future du kilométrage et de l'abrasion en tant que paramètres de performance;
 - la rectification des classes d'étiquetage; et
 - l'inclusion des pneumatiques dans la base de données sur les produits établie au titre du règlement (UE) 2017/1369.

Des sous-options ont également été prises en considération où certaines des modifications législatives ciblées mentionnées plus haut ont été exclues;

3. une combinaison des options 1 et 2.

L'option privilégiée était l'option 3. L'étude de cette option a révélé les incidences estimées suivantes (point 6 du rapport d'analyse d'impact):

- une augmentation du chiffre d'affaires pour les entreprises de 9 milliards d'EUR par an d'ici 2030;
- des économies en carburant de 129 PJ par an d'ici 2030;
- la réduction de 10 Mt équivalent CO₂ par an d'ici 2030;

- la réduction des émissions sonores des pneumatiques et les bénéfices en résultant pour la santé; et
- plus de sécurité et moins d'accidents.

La présente proposition met en œuvre la partie législative de l'option privilégiée. D'autres mesures non législatives visant la mise en œuvre de l'option sont présentées dans l'analyse d'impact.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Constituant une révision de la législation existante, la présente proposition a cherché à simplifier et à améliorer la législation en question. Le texte a été mis à jour afin d'assurer une cohérence maximale avec d'autres législations mises à jour dans ce domaine, en particulier le nouveau règlement-cadre relatif à l'étiquetage énergétique.

Trois possibilités essentielles pour la simplification de la législation et la réduction de la charge administrative ont été définies et intégrées à la proposition:

- une base de données dans laquelle sont enregistrés les produits;
- l'alignement sur les méthodes d'essai du RSG; et
- un recours plus important aux actes délégués.

Les économies de coût REFIT (réglementation affûtée et performante) estimées correspondant à ces trois possibilités sont les suivantes:

<i>Économies de coût REFIT - option(s) privilégiée(s)</i>		
<i>Description</i>	<i>Montant</i>	<i>Remarques</i>
Base de données sur les produits	80 000 EUR par an	Économies de coûts récurrents pour les autorités de surveillance du marché des États membres, les fabricants et les détaillants. Économies de coût possibles pour les fabricants également. Coûts initiaux marginaux pour la Commission aux fins de l'intégration des pneumatiques dans la base de données sur les produits liés à l'énergie.
Alignement sur le RSG	420 000 EUR par an	Susceptible d'exiger des fabricants qu'ils procèdent à des essais plus coûteux dans des laboratoires d'essai homologués, mais en retour, ils ne devront pas réaliser d'autres essais. Réduction des coûts de surveillance du marché (économies renouvelables).
REP / actes délégués	110 000 EUR par acte délégué	Réduction des coûts administratifs dans les institutions législatives de l'UE et les États membres.

En vue d'assurer une concurrence loyale dans le marché unique ainsi que des informations cohérentes et systématiques pour les consommateurs, les mêmes règles devraient s'appliquer à tous les opérateurs économiques. Tous les détaillants devraient donc être soumis aux mêmes règles car les étiquettes des pneumatiques ne sont utiles aux consommateurs que si tous les produits sont étiquetés dans tous les points de vente au détail. À cet égard, la proposition n'exempte pas les PME ni les microentreprises. Néanmoins, il n'existe en Europe aucune PME ou microentreprise qui fabrique des pneumatiques. Par ailleurs, les coûts potentiels ne devraient pas être négligeables et sont principalement liés à l'obligation imposée aux fabricants et aux détaillants d'afficher l'étiquette lorsque des pneumatiques sont mis en vente sur l'internet.

La proposition tire parti des possibilités de l'internet car elle prévoit l'étiquetage des pneumatiques dans la base de données en ligne sur les produits, établie au titre du règlement (UE) 2017/1369, qui permettra de simplifier, d'accélérer et d'améliorer la transmission d'informations sur les produits entre les fabricants, les détaillants, les autorités de surveillance du marché et le consommateur. À l'instar d'autres produits, les pneumatiques utilisent un code QR qui fournit aux consommateurs un accès électronique à des informations détaillées. Ces codes seront intégrés aux nouvelles étiquettes.

- **Droits fondamentaux**

La proposition n'est pas considérée comme ayant une incidence sur les droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La présente proposition remplaçant un règlement existant sur l'étiquetage des pneumatiques, l'incidence administrative et les coûts devraient être modérés puisque la majorité des structures et des dispositions nécessaires sont déjà en place.

Cette dépense sera assumée par les ressources déjà prévues dans la programmation financière officielle. Aucune ressource supplémentaire du budget de l'Union européenne ne sera demandée. En outre, la présente initiative n'entend pas préjuger de la proposition de la Commission sur le prochain cadre financier pluriannuel.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

• Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information

L'incidence du nouveau règlement fera l'objet d'un suivi et d'une analyse dans une étude d'évaluation qui sera réalisée six ans après son entrée en vigueur. L'évaluation déterminera si les objectifs de l'initiative ont été atteints.

Les informations communiquées par les États membres au groupe d'experts sur l'étiquetage des pneumatiques et la coopération administrative en matière de surveillance du marché fourniront des données sur les activités de surveillance du marché ainsi que les taux de conformité. De plus amples informations seront fournies par l'action conjointe de suivi MSTyre15⁸ et d'autres projets de suivi.

La base de données proposée portant sur l'enregistrement obligatoire des produits sera également une source de données à partir de laquelle les progrès seront suivis et évalués en vue d'atteindre les objectifs du règlement. Elle fournira des données sur la répartition des pneumatiques entre les différentes classes de performance. Elle appuiera également la surveillance du marché, qui est essentielle à la mise en œuvre du règlement. Enfin, pour faciliter cette mise en œuvre, les États membres seront invités à informer la Commission des sanctions et mécanismes d'exécution applicables en cas d'infractions au règlement.

• Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition

Reprenant les objectifs et principes essentiels de l'actuel REP, la présente proposition clarifiera, renforcera et étendra également son champ d'application:

- en mettant à jour l'étiquetage des pneumatiques et en permettant sa révision;
- en améliorant la visibilité de l'étiquette pour les consommateurs en demandant à ce qu'elle soit affichée dans toutes les situations de vente de pneumatiques; 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 sur l'adhérence sur la neige et le verglas des pneumatiques figurent sur l'étiquette;
- en permettant l'inclusion future du kilométrage et de l'abrasion, le cas échéant, en tant que paramètres sur l'étiquette;
- en permettant l'inclusion future des pneumatiques rechapés, le cas échéant;
- en exigeant que l'étiquette apparaisse dans les publicités visuelles et dans la documentation technique promotionnelle;
- en élargissant aux pneumatiques de classe C3 la prescription d'affichage des étiquettes;

⁸ Pour de plus amples informations, consultez le site <http://www.mstyr15.eu/index.php/en/>.

- en élargissant le processus d'homologation afin d'inclure les caractéristiques déclarées sur l'étiquette;
- en améliorant la mise en œuvre grâce à la création d'une obligation d'enregistrer les pneumatiques dans la base de données sur les produits établie au titre du règlement (UE) 2017/1369;
- en ajustant le classement des paramètres des pneumatiques à l'annexe I;
- en mettant à jour l'étiquette visée à l'annexe II (notamment en affichant une icône «neige»);
- en ajoutant des annexes sur les exigences d'information;
- et en remplaçant l'annexe sur la méthode d'essai de mesure de l'indice d'adhérence sur sol mouillé (G) des pneumatiques de classe C1 par une référence aux méthodes de mesure pertinentes.

Mise à jour de l'étiquetage des pneumatiques et possibilité de le modifier:

L'étiquette couvre trois paramètres: la résistance au roulement, l'adhérence sur sol mouillé et le bruit de roulement externe. Les classes pour ces paramètres doivent être ajustées afin de prendre en compte les avancées technologiques ainsi que le fait que les prescriptions du RSG génèrent l'apparition de cases vides, puisque les pneumatiques des classes inférieures ne sont plus autorisés à la vente sur le marché de l'Union.

L'article 11 du règlement actuel habilite la Commission à adopter des actes délégués pour modifier des éléments non essentiels et compléter le règlement, ainsi que pour adapter les annexes à la lumière des progrès techniques. La portée de l'article est élargie afin d'inclure les modifications de l'étiquette en vue de l'inclusion future possible de paramètres relatifs au verglas, au kilométrage et à l'abrasion, ainsi que le réajustement futur des classes d'étiquetage au moyen d'actes délégués.

Amélioration de la visibilité de l'étiquette pour les consommateurs:

Tous les pneumatiques mis sur le marché doivent être accompagnés d'une étiquette, sous la forme d'un document séparé ou d'un autocollant. Cette obligation s'appliquera aux pneumatiques de classe C3 pour lesquels une étiquette complète n'est pas actuellement requise. En effet, à l'heure actuelle, une référence aux paramètres de performance sur un support promotionnel suffit. L'étiquette complète devra être présentée lorsque les pneumatiques sont vendus sur l'internet et lors de ventes par correspondance sous forme papier. Elle sera également présentée lorsque les pneumatiques sont vendus avec un véhicule neuf et lorsque des véhicules sont loués ou font partie d'une flotte.

Exigence d'inclusion sur l'étiquette d'informations relatives à l'adhérence des pneumatiques sur la neige et le verglas:

Cette exigence offrira aux consommateurs une vision plus complète de l'adhérence des pneumatiques dans des conditions hivernales, notamment en ce qui concerne l'adhérence sur sol mouillé. Un essai adéquat et un logo existent déjà pour l'adhérence sur la neige et ces informations figureront sur l'étiquette. Un essai d'adhérence sur le verglas est en cours d'élaboration et il est proposé d'utiliser des pouvoirs délégués pour inclure ce paramètre à l'avenir, une fois que l'essai standard aura été finalisé.

Autorisation d'inclusion future du kilométrage et de l'abrasion, le cas échéant, en tant que paramètres sur l'étiquette:

Le kilométrage des pneumatiques est lié à leur durabilité et à leur durée de vie probable. L'abrasion des pneumatiques est une source majeure de rejet de microplastiques dans l'environnement. Aucun essai permettant de mesurer de façon fiable le kilométrage et le taux d'abrasion des pneumatiques n'a été élaboré à ce jour. Il est donc proposé d'envisager d'utiliser des pouvoirs délégués pour inclure ces paramètres à l'avenir, une fois que l'essai standard pertinent aura été finalisé.

Le rechapage des pneumatiques est un processus utilisé pour prolonger la durée de vie de pneumatiques usagés. Il est particulièrement utile pour les pneumatiques de classe C3, qui représentent environ 30 % de la part de marché des pneumatiques rechapés en Europe, soit environ 5 millions de pneumatiques. Les pneumatiques rechapés pourraient, eux aussi, dégager d'importantes économies d'énergie potentielles et contribuer aux objectifs d'économie circulaire tels que la réduction des déchets. Néanmoins, en l'absence de méthode d'essai adéquate, il est proposé d'envisager d'utiliser des pouvoirs délégués pour inclure les pneumatiques rechapés à l'avenir, une fois que l'essai standard pertinent aura été finalisé.

Exigence que l'étiquette apparaisse dans les publicités visuelles et dans la documentation technique promotionnelle:

Conformément aux obligations imposées aux fournisseurs de produits liés à l'énergie par le règlement (UE) 2017/1369, les fournisseurs de pneumatiques devront communiquer des informations sur la performance de leurs pneumatiques dans les publicités et dans la documentation technique promotionnelle. Toutefois, l'étiquette complète devra être présentée, et pas seulement la classe énergétique et la plage des classes disponibles (en ce qui concerne l'étiquette énergétique).

Extension de la prescription d'affichage des étiquettes aux pneumatiques de classe C3:

En vertu du règlement actuel, une étiquette complète n'est pas exigée pour les pneumatiques C3; seule une référence aux paramètres de performance sur un support promotionnel est demandée. Les pneumatiques C3 seront désormais couverts par les mêmes exigences d'étiquetage que les pneumatiques C1 et C2.

Extension du processus d'homologation afin d'inclure les caractéristiques déclarées sur l'étiquette:

Les fabricants de pneumatiques devront soumettre les caractéristiques déclarées sur l'étiquette au processus d'homologation, fournissant ainsi une garantie supplémentaire de l'exactitude de l'étiquette.

Amélioration de la mise en œuvre en créant une obligation d'enregistrer les pneumatiques dans la base de données sur les produits établie au titre du règlement (UE) 2017/1369:

La base de données sur les produits couverts par la réglementation en matière d'étiquetage énergétique sera opérationnelle au 1^{er} janvier 2019. À compter de cette date, les fabricants de pneumatiques seront dans l'obligation d'enregistrer dans la base de données les informations établies à l'annexe I du règlement (UE) 2017/1369 (informations d'identification du fournisseur, modèle du pneumatique, étiquette, classes, paramètres et fiche d'information sur le produit).

Modification des annexes:

Le classement des paramètres à l'annexe I a été ajusté: les limites séparant les classes A à G actuelles ont été redéfinies afin de produire des limites plus précises tout en reflétant le fait que la classe inférieure (G) est désormais vide en raison des prescriptions du RSG.

À l'annexe II, l'étiquette a été modifiée: la classe inférieure relative à la résistance au roulement a été supprimée et une icône pour la neige ainsi qu'un code QR ont été ajoutés. De plus, l'apparence de l'étiquette a été adaptée dans une certaine mesure aux étiquettes du règlement-cadre relatif à l'étiquetage énergétique.

Afin d'améliorer et d'uniformiser les informations mises à la disposition des utilisateurs finaux et d'aligner les exigences sur le règlement-cadre relatif à l'étiquetage énergétique, une nouvelle annexe III répertorie les informations minimales requises dans la documentation technique. Une nouvelle annexe IV répertorie les informations requises dans la fiche d'information sur le produit qui doit accompagner les pneumatiques mis sur le marché et une nouvelle annexe V établit les informations à fournir dans la documentation technique promotionnelle.

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 essentiels et abrogeant le règlement (CE) n° 1222/2009

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

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⁽⁹⁾,

vu l'avis du Comité des régions¹⁰,

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 examiné¹¹ l'efficacité du règlement (CE) n° 1222/2009 du Parlement européen et du Conseil¹² et a reconnu la nécessité de mettre à jour ses dispositions afin d'en améliorer l'efficacité.
- (3) Il y a lieu de remplacer le règlement (CE) n° 1222/2009 par un nouveau règlement qui intègre les modifications apportées en 2011, modifie et améliore certaines des dispositions actuelles afin de clarifier et de mettre à jour son contenu, 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'UE en 2015. Les pneumatiques, principalement du fait de leur résistance au roulement, représentent entre 5 et 10 % de la consommation de carburant des véhicules. Une réduction de la résistance au roulement des pneumatiques

⁹ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁰ JO C [...] du [...], p. [...].

¹¹ COM(2017) 658 final.

¹² 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).

contribuerait donc sensiblement à l'efficacité énergétique du transport routier et de ce fait à la réduction des émissions.

- (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, 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 réduisant la consommation de carburant peuvent être rentables car les économies en carburant font plus que compenser le surcoût à l'achat de ces pneumatiques, dû à leurs coûts de fabrication plus élevés.
- (7) Le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil¹³ fixe des exigences minimales pour la résistance au roulement des pneumatiques. Le progrès technologique permet de réduire sensiblement les pertes d'énergie dues à la résistance au roulement des pneumatiques, au-delà de ces exigences minimales. Afin de réduire l'incidence environnementale du transport routier, il convient donc de mettre à jour les dispositions relatives à l'étiquetage des pneumatiques visant à encourager les utilisateurs finaux à acheter des pneumatiques plus efficaces en carburant, en fournissant des informations harmonisées et à jour concernant ce paramètre.
- (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 visant à encourager les utilisateurs finaux à acheter des pneumatiques à faible bruit de roulement externe, en fournissant des informations harmonisées concernant ce paramètre.
- (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 Conseil¹⁴.
- (10) Le règlement (CE) n° 661/2009 fixe des exigences minimales concernant l'adhérence des pneumatiques sur sol mouillé. Le progrès technologique permet d'améliorer sensiblement l'adhérence sur sol mouillé, au-delà de ces exigences, 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 visant à encourager les utilisateurs finaux à acheter des pneumatiques ayant une bonne adhérence sur sol mouillé, en fournissant des informations harmonisées concernant ce paramètre.

¹³ 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).

¹⁴ 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).

- (11) Afin de garantir l’alignement sur le cadre international, le règlement (CE) n° 661/2009 renvoie au règlement n° 117 de la CEE-ONU¹⁵, qui inclut les méthodes de mesure pertinentes de la résistance au roulement, du bruit, de l’adhérence sur la neige et de l’adhérence sur sol mouillé des pneumatiques.
- (12) Afin de fournir aux utilisateurs finaux des informations sur l’adhérence des pneumatiques conçus spécifiquement pour la neige et le verglas, il y a lieu de demander l’inclusion sur les étiquettes d’exigences d’information concernant les pneumatiques «neige» et «verglas».
- (13) L’abrasion des pneumatiques pendant leur utilisation produit d’importantes quantités de microplastiques, qui sont nocifs pour l’environnement. À cet égard, la Commission alerte, dans sa communication intitulée «Une stratégie européenne sur les matières plastiques dans une économie circulaire»¹⁶, sur la nécessité de réduire le rejet accidentel de microplastiques par les pneumatiques, notamment au moyen de mesures d’information telles que l’étiquetage et la mise en place d’exigences minimales pour les pneumatiques. Toutefois, aucune méthode d’essai adaptée pour la mesure de l’abrasion des pneumatiques n’est actuellement disponible. Par conséquent, la Commission devrait confier à un tiers l’élaboration d’une telle méthode, en tenant pleinement compte des normes ou réglementations les plus récentes proposées ou élaborées dans le monde, afin d’établir au plus vite une méthode d’essai adaptée.
- (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, en l’absence d’une méthode d’essai adaptée pour mesurer la performance des pneumatiques rechapés, le présent règlement devrait prévoir leur inclusion future.
- (15) L’étiquette énergétique applicable au titre du règlement (UE) 2017/1369 du Parlement européen et du Conseil¹⁷, 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 et a donné de bons résultats dans la promotion de produits plus efficaces. L’étiquette des pneumatiques devrait continuer d’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 normalisée est susceptible d’influer sur les décisions d’achat des utilisateurs finaux, en faveur de pneumatiques plus sûrs, plus silencieux et plus efficaces en carburant. Les fabricants de pneumatiques devraient ainsi être à leur tour encouragés à optimiser ces paramètres, ce qui ouvrirait la voie à une consommation et à une production plus durables.
- (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

¹⁵ JO L 307 du 23.11.2011, p. 3.

¹⁶ COM(2018) 28 final.

¹⁷ 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).

d'essais harmonisés. Il convient donc de demander l'étiquetage systématique des pneumatiques fournis avec les véhicules.

- (18) Actuellement, les étiquettes sont explicitement exigées pour les pneumatiques de voitures (classe C1) et de camionnettes (classe C2), mais pas pour les 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 poids lourd est important.
- (19) L'inclusion des pneumatiques C3 dans le champ d'application du présent règlement est également conforme à la proposition de règlement de la Commission concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs¹⁸ et à la proposition de la Commission relative aux normes CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds¹⁹.
- (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 accrochée. Dans toutes ces situations, l'utilisateur final doit se voir présenter l'étiquette avant de valider sa commande. 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.
- (21) Certains utilisateurs finaux choisissent leurs pneumatiques avant de se rendre au point de vente ou achètent leurs pneumatiques par correspondance ou sur l'internet. Afin que ces utilisateurs finaux puissent également choisir en connaissance de cause sur la base d'informations harmonisées concernant l'efficacité en carburant, l'adhérence sur sol mouillé, le bruit de roulement externe et d'autres paramètres des pneumatiques, il convient de reproduire les étiquettes dans toute la documentation technique promotionnelle, y compris lorsque cette documentation est mise à disposition sur l'internet.
- (22) Il convient de fournir aux utilisateurs finaux potentiels des informations explicitant chaque élément de l'étiquette, ainsi que sa pertinence. Ces informations devraient être fournies dans la documentation technique promotionnelle, par exemple sur les sites internet des fournisseurs.
- (23) L'efficacité en carburant, l'adhérence sur sol mouillé, le bruit externe et d'autres paramètres concernant les pneumatiques 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, délibéré ou non. 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.

¹⁸ COM(2017) 279.

¹⁹ Référence à ajouter une fois que la proposition aura été adoptée.

- (24) Pour assurer des conditions de concurrence équitables au sein de l'Union, il est essentiel que les fournisseurs et les distributeurs respectent les dispositions relatives à l'étiquetage des pneumatiques. Aussi les États membres devraient-ils veiller au respect de ces dernières au moyen d'une surveillance du marché et de contrôles réguliers ex post, conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil²⁰.
- (25) Afin de faciliter le contrôle de la conformité, d'offrir aux utilisateurs finaux un outil précieux et aux revendeurs, 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 le règlement (UE) 2017/1369 en conséquence.
- (26) Sans préjudice des obligations des États membres en matière de surveillance du marché et des obligations 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.
- (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. La présence d'étiquettes, marques, symboles ou inscriptions supplémentaires 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 non plus être autorisée.
- (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 et la protection de l'environnement, il convient que les États membres puissent créer des incitations à l'utilisation de produits 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, ajouter des prescriptions à l'égard des pneumatiques rechapés, de l'abrasion et du 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 traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. 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 «Mieux légiférer» du 13 avril 2016²¹. 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

²⁰ Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

²¹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

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.

- (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) Afin de renforcer la confiance dans l'étiquetage et garantir la précision des étiquettes, la déclaration des fournisseurs sur l'étiquette à l'égard des valeurs de résistance au roulement, d'adhérence sur sol mouillé et de bruit devrait être soumise au processus d'homologation applicable en vertu du règlement (CE) n° 661/2009.
- (33) La Commission devrait procéder à une évaluation du présent règlement. En application du paragraphe 22 de l'accord interinstitutionnel entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne «Mieux légiférer» du 13 avril 2016, cette évaluation devrait se fonder sur cinq critères d'efficacité, d'efficience, de pertinence, de cohérence et de valeur ajoutée européenne, et constituer la base des analyses d'impact d'autres mesures possibles.
- (34) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'augmentation de la sécurité et de 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 peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres puisqu'ils requièrent la mise à disposition d'informations harmonisées pour les utilisateurs finaux, mais peuvent, grâce à un cadre réglementaire harmonisé et des 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 tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (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, 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, permettant ainsi 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.
2. Le présent règlement s'appliquera également aux pneumatiques rechapés dès lors qu'une méthode d'essai appropriée pour mesurer la performance de ces pneumatiques aura été ajoutée aux annexes par un acte délégué adopté en vertu de 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 1^{er} 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.

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;
- (4) «étiquette», un schéma graphique, sous forme imprimé 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 aux utilisateurs finaux, y compris les salles d'exposition de voitures en ce qui concerne l'offre à la vente aux utilisateurs finaux de pneumatiques non montés sur des véhicules;
- (6) «documentation technique promotionnelle», la documentation, sous forme imprimé ou électronique, produite par le fournisseur en vue de compléter la documentation publicitaire au moins par les informations techniques prévues à l'annexe V;

- (7) «fiche d'information sur le produit», un document normalisé contenant les informations telles qu'établies à l'annexe IV, sous forme papier ou électronique;
- (8) «documentation technique», une documentation suffisante pour permettre aux autorités de surveillance du marché d'évaluer l'exactitude des informations relatives au produit figurant sur l'étiquette et de la fiche d'information sur le produit, incluant les informations telles qu'établies à l'annexe III;
- (9) «base de données sur les produits», la base de données établie en vertu du règlement (UE) 2017/1369 et qui comprend une partie accessible au public destinée au consommateur, sur laquelle les informations relatives aux paramètres d'un produit donné 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 l'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 produit exposé;
- (11) «fabricant», toute personne physique ou morale qui fabrique, ou fait concevoir ou fabriquer un produit, et 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», un paramètre de pneumatique tel qu'établi à l'annexe I, par exemple, la résistance au roulement, l'adhérence sur sol mouillé, le bruit de roulement externe, l'adhérence sur la neige ou le verglas, le kilométrage ou l'abrasion, qui a une incidence notable sur l'environnement, la sécurité routière ou la santé pendant l'utilisation;

- (20) «type de pneumatique», une version d'un pneumatique dont toutes les unités partagent les mêmes caractéristiques techniques pertinentes pour l'étiquette et la fiche d'information sur le produit, et la même référence de modèle.

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:
 - (a) pour chaque pneumatique individuel, 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;
 - (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 sur l'internet, les fournisseurs s'assurent que l'étiquette est affichée à proximité du prix et que la fiche d'information sur le produit est accessible.
3. Les fournisseurs garantissent que toute publicité visuelle pour un type de pneumatique en particulier, notamment sur l'internet, montre l'étiquette.
4. Les fournisseurs garantissent que toute documentation technique promotionnelle concernant un type de pneumatique en particulier, notamment sur l'internet, satisfait aux exigences de l'annexe V.
5. Les fournisseurs s'assurent que les valeurs, les classes associées et toute information supplémentaire relative à la performance qu'ils déclarent sur l'étiquette pour les paramètres essentiels définis à l'annexe I ont été soumises au processus d'homologation établi dans le règlement (CE) n° 661/2009.
6. Les fournisseurs garantissent l'exactitude des étiquettes et des fiches d'information sur le produit qu'ils fournissent.
7. Les fournisseurs mettent la documentation technique telle que prévue à l'annexe III à la disposition des autorités des États membres lorsque ces dernières en font la demande.
8. Ils 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 essentiels.
10. Les fournisseurs ne peuvent fournir ni afficher 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. Avec effet au 1^{er} janvier 2020, les fournisseurs, avant de mettre un pneumatique sur le marché, enregistrent dans la base de données sur les produits les informations énoncées à l'annexe I du règlement (UE) 2017/1369.
2. Concernant les pneumatiques mis sur le marché entre le *[veuillez insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement]* et le 31 décembre 2019, le fournisseur enregistre le 30 juin 2020 au plus tard, dans la base de données sur les produits, les informations énoncées à l'annexe I du règlement (UE) 2017/1369 concernant ces pneumatiques.
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 effectue une copie électronique de la documentation technique et la met à disposition à des fins d'inspection dans les 10 jours suivant la réception d'une demande des autorités de surveillance du marché.
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 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 les fournisseurs conformément à l'article 4, paragraphe 1, point a), soit apposée à un endroit clairement visible sur les pneumatiques;
 - (b) avant la vente d'un pneumatique, faisant 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 apposée à proximité immédiate du pneumatique, au point de vente.
2. Les distributeurs garantissent que toute publicité visuelle pour un type de pneumatique en particulier, notamment sur l'internet, montre l'étiquette.
3. Les distributeurs garantissent que toute documentation technique promotionnelle concernant un type de pneumatique en particulier, notamment sur l'internet, satisfait aux exigences de l'annexe V.
4. Lorsque les pneumatiques proposés à la vente ne sont pas visibles par les utilisateurs finaux, les distributeurs fournissent à ces derniers 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 demander une version imprimée de cette fiche.
6. Les distributeurs réalisant des ventes à distance par télémarketing informent spécifiquement les utilisateurs finaux des classes des paramètres essentiels sur l'étiquette et leur indiquent qu'ils peuvent accéder à l'étiquette complète et à la fiche d'information sur le produit sur un site internet en accès libre ou en demandant une version imprimée.
7. En ce qui concerne les pneumatiques vendus directement sur l'internet, les distributeurs s'assurent que l'étiquette est présentée à côté du prix et que la fiche d'information sur le produit est accessible.

Article 7

Responsabilités des fournisseurs et distributeurs de véhicules

Lorsque les utilisateurs finaux prévoient d'acquérir un nouveau véhicule, les fournisseurs et distributeurs de véhicules leur fournissent, avant la vente, l'étiquette des pneumatiques vendus avec le véhicule ainsi que la documentation technique promotionnelle pertinente.

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 en appliquant les méthodes de mesure et d'essai visées à l'annexe I ainsi que la procédure d'alignement des laboratoires visée à l'annexe VI.

Article 9

Procédure de vérification

Les États membres évaluent, selon la procédure établie à l'annexe VII, la conformité des classes déclarées pour chacun des paramètres essentiels indiqués 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.
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^{er} juin 2020, les règles 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.

Article 11

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/Le règlement concernant le respect et l'application effective de la législation proposé au titre du document COM(2017)795] s'appliquent aux produits couverts par le présent règlement et les actes délégués 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 produits entre les autorités nationales des États membres responsables de la surveillance du marché ou chargées du contrôle des produits 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/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.

Article 12

Actes délégués

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

- (a) instaurer des modifications du contenu et du modèle de l'étiquette;
- (b) instaurer des paramètres ou des exigences d'information dans les annexes, notamment concernant le kilométrage et l'abrasion, sous réserve de la disponibilité de méthodes d'essai adaptées;
- (c) adapter les valeurs, méthodes de calcul et exigences des annexes aux progrès techniques.

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 des étiquettes pour des groupes de produits spécifiques, afin de s'assurer de leur bonne compréhension des étiquettes.

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^{er} juin 2026, 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 permis aux utilisateurs finaux de 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 et les activités de surveillance du marché. Il examine également les coûts et avantages de la vérification indépendante et 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) [*insérer la référence du présent règlement*]

Article 16

Abrogation du règlement (CE) n° 1222/2009

Le règlement (CE) n° 1222/2009 est abrogé.

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^{er} juin 2020.

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

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative
- 1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB
- 1.3. Nature de la proposition/de l'initiative
- 1.4. Objectif(s)
- 1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative
- 1.6. Durée et incidence financière
- 1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)

2. MESURES DE GESTION

- 2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu
- 2.2. Système de gestion et de contrôle
- 2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)
- 3.2. Incidence estimée sur les dépenses
 - 3.2.1. *Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses*
 - 3.2.2. *Incidence estimée sur les crédits opérationnels*
 - 3.2.3. *Incidence estimée sur les crédits de nature administrative*
 - 3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*
 - 3.2.5. *Participation de tiers au financement*
- 3.3. Incidence estimée sur les recettes

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

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 essentiels et abrogeant le règlement (CE) n° 1222/2009.

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB¹

Titre 32 - Énergie

32 02 02 Activités de soutien à la politique européenne de l'énergie et au marché intérieur l'énergie

1.3. Nature de la proposition/de l'initiative

La proposition/l'initiative est relative à **la prolongation d'une action existante.**

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif(s) stratégique(s) pluriannuel(s) de la Commission visé(s) par la proposition/l'initiative

Union de l'énergie

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s) et activité(s) ABM/ABB concernée(s)

Objectif spécifique

Promouvoir la modération de la demande d'énergie.

Activité(s) ABM/ABB concernée(s)

ABB 1: énergies classiques et renouvelables

ABB 2: activités de recherche et d'innovation liées à l'énergie

1.4.3. Résultat(s) et incidence(s) attendu(s)

La présente initiative devrait aboutir à l'amélioration du système actuel d'étiquetage énergétique des pneumatiques dans l'Union, qui n'est pas optimal du point de vue de l'efficacité, de la conformité et du niveau d'ambition.

Cette proposition renforcera la protection des citoyens et des utilisateurs finaux de pneumatiques grâce à un étiquetage plus efficace et à une meilleure application des règles.

La proposition aura une incidence sur les opérateurs économiques qui devront continuer à fournir et afficher les étiquettes énergétiques et à fournir des informations pour la surveillance du marché par des canaux différents.

La proposition aura une incidence sur les autorités nationales, qui seront mieux armées pour assurer la surveillance du marché.

¹ ABM: activity-based management (gestion par activité); ABB: activity-based budgeting (établissement du budget par activité).

1.4.4. *Indicateurs de résultats et d'incidences*

Proportion des pneumatiques de classe A, de classe B, etc.

Proportion de pneumatiques non conformes constatée par les autorités nationales de surveillance du marché.

1.5. **Justification(s) de la proposition/de l'initiative**

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme*

L'objectif général de la présente initiative est d'appuyer le bon fonctionnement du marché intérieur par la libre circulation des marchandises, tout en garantissant un niveau élevé de protection de l'environnement et des consommateurs, de sécurité et de santé publique (bruit de roulement externe).

1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE*

Une action à l'échelon de l'UE garantira aux utilisateurs finaux l'accès aux mêmes informations harmonisées dans l'État membre où ils achètent leurs pneumatiques, quel qu'il soit. Un système d'étiquetage des pneumatiques à l'échelon de l'UE favorisera l'achat dans tous les États membres de pneumatiques sûrs, économes en énergie et réduisant les nuisances sonores, en créant un plus grand marché pour ces pneumatiques et en incitant ainsi davantage le secteur des pneumatiques à élaborer ce type de produits.

Cela garantira des conditions de concurrence équitables pour tous les fabricants et les revendeurs eu égard aux informations fournies aux consommateurs en ce qui concerne les pneumatiques en vente dans l'ensemble du marché intérieur de l'UE. C'est la raison pour laquelle des règles juridiquement contraignantes s'imposent à l'échelle de l'UE.

C'est le seul moyen de garantir que les étiquettes pour les produits mis sur le marché sont comparables dans tous les États membres et d'assurer ainsi le bon fonctionnement du marché intérieur, sur la base de l'article 26 du TFUE.

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

L'UE a réalisé un marché unique des étiquettes de pneumatiques, mais il y a lieu de mettre celles-ci à jour en fonction des progrès technologiques en raison desquels de nombreux modèles parviennent dans les classes plus élevées, au point de gommer toute différenciation pour les consommateurs, d'autant plus que les pneumatiques présentant les moins bons résultats disparaissent du marché à la suite de la procédure d'homologation au titre du règlement (CE) n° 661/2009 (règlement général de sécurité – RGS).

Bien que les autorités de surveillance du marché assurent le contrôle du respect des exigences en matière d'étiquetage énergétique, le non-respect de celles-ci entraîne encore une perte d'environ 10 % des économies d'énergie (et des économies de coût pour les consommateurs) escomptées. La proposition de la Commission concernant un nouveau règlement relatif à la surveillance du marché [COM(2017)795] a pour objectif de relever des défis tels que l'harmonisation de la législation de l'Union sur les produits. Toutefois, les autorités de surveillance du marché dans le domaine de l'étiquetage des pneumatiques sont confrontées à des problèmes qui ne sont pas résolus par cette proposition: l'accès en temps utile à la documentation technique, des problèmes d'identification et d'obtention des coordonnées des fabricants étrangers, l'absence de système central permettant d'identifier des modèles

équivalents éventuellement ayant déjà fait l'objet d'un contrôle par d'autres autorités de surveillance du marché. En outre, la Commission a rencontré des difficultés dans la détermination des exigences appropriées associées aux différentes classes d'efficacité sur les étiquettes, du fait d'un manque de données récentes sur les performances des pneumatiques.

La présente proposition s'attaque à ces problèmes en prévoyant l'établissement d'un lien avec la base de données sur les produits établie par le règlement (CE) 2017/1369 (règlement-cadre relatif à l'étiquetage énergétique), qui contiendra les données relatives aux performances et à la conformité communiquées par les fournisseurs, qui seront accessibles aux autorités nationales de surveillance du marché et à la Commission.

1.5.4. *Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments appropriés*

La présente initiative est cohérente avec le RGS, qui fixe une procédure d'homologation associée à des exigences minimales pour la performance des pneumatiques en ce qui concerne la résistance au roulement, l'adhérence sur sol mouillé et le bruit de roulement externe.

Elle est également en cohérence avec le règlement (CE) n° 765/2008 (règlement actuel sur la surveillance du marché), supprimant notamment les dispositions de la législation relative à l'étiquetage des pneumatiques qui font double emploi avec des dispositions relatives à la surveillance du marché valables pour l'ensemble de la législation d'harmonisation de l'Union.

La proposition de lien avec la base de données sur les produits permet des synergies avec d'autres législations d'harmonisation de l'Union pour lesquelles ces bases de données sont établies ou pourraient l'être à l'avenir.

1.6. **Durée et incidence financière**

Proposition/initiative à **durée illimitée**

Mise en œuvre avec une période de montée en puissance à compter de 2019, puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. **Mode(s) de gestion prévu(s)²**

Gestion directe par la Commission

par ses services, y compris par son personnel dans les délégations de l'Union.

Remarques

La présente initiative requiert des ressources budgétaires pour inclure les pneumatiques dans la base de données sur les produits liés à l'énergie établie au titre du règlement-cadre relatif à l'étiquetage énergétique, et notamment aux fins de la campagne de communication et des actions de contrôle de l'application. Ces dépenses seront financées sur les ressources déjà prévues dans la programmation financière officielle.

² Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_fr.html

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Le groupe d'experts sur l'étiquetage des pneumatiques constituera une plateforme de discussion sur l'application correcte de la proposition de règlement.

Une disposition finale invite la Commission à procéder, sept ans après son entrée en vigueur, à une évaluation et à rédiger un rapport concernant la mise en œuvre du règlement. Ceci devrait permettre de cerner les éventuels problèmes et lacunes et pourrait être le point de départ de nouvelles actions, notamment une éventuelle proposition d'amendements

Système de gestion et de contrôle

2.1.1. Risque(s) identifié(s)

Le budget nécessaire à l'ajustement de la base de données sur les produits actuelle en vue de l'enregistrement des pneumatiques a été estimé à 200 000 EUR. Le nombre de modèles de pneumatiques pourrait augmenter et générer des coûts supplémentaires d'actualisation de la base de données.

Les risques liés au fonctionnement de la base de données sur les produits ont principalement trait à des problèmes informatiques tels qu'une panne du système ou des problèmes de confidentialité.

2.1.2. Informations concernant le système de contrôle interne mis en place

Les moyens de contrôle prévus sont exposés dans le règlement financier et les modalités d'application.

2.2. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Aucune mesure spécifique hormis l'application du règlement financier.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Type de dépense	Participation			
	Numéro [Rubrique.....]	CD/CND ²⁴	de pays AELE ²⁵	de pays candidats ²⁶	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
1a	32 02 02	CD	OUI	NON	NON	NON

²⁴ CD = crédits dissociés/CND = crédits non dissociés.

²⁵ AELE: Association européenne de libre-échange.

²⁶ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

Compétitivité pour la croissance et l'emploi	Activités de soutien à la politique européenne de l'énergie et au marché intérieur de l'énergie					
5 Administration	32 01 01 Dépenses relatives aux fonctionnaires et aux agents temporaires dans le domaine politique «Énergie»	CND	NON	NON	NON	NON
5 Administration	32 01 02 Personnel externe et autres dépenses de gestion à l'appui du domaine politique «Énergie»	CND	NON	NON	NON	NON

Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Type de dépense	Participation			
	Numéro [Rubrique.....]	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Numéro	1a Compétitivité pour la croissance et l'emploi
--	--------	---

DG: ENER			Année 2019 ²⁷	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
• Crédits opérationnels										
32 02 02	Engagements	(1)	1,3	1,62						2,92
Complément à la base de données sur les produits liés à l'énergie, notamment la campagne d'information et les actions conjointes en matière d'application.	Paiements	(2)	0,8	1,12	1,0					2,92
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ²⁸										
32 04 03		(3)								
Défis de société										
TOTAL des crédits pour la DG ENER	Engagements	=1+3	1,3	1,62						2,92
	Paiements	=2+3	0,8	1,12	1,0					2,92

²⁷ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

²⁸ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'Union européenne (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

• TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	1,3	1,62						2,92
	Paiements	(5)	0,8	1,12	1,0					2,92
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)								
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 1a du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+ 6	1,3	1,62						2,92
	Paiements	=5+ 6	0,8	1,12	1,0					2,92

Rubrique du cadre financier pluriannuel	5	«Dépenses administratives»
--	----------	----------------------------

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
DG: ENER									
• Ressources humaines		0,055	0,055						0,110
• Autres dépenses administratives		0,007	0,007						0,014
TOTAL DG ENER	Crédits	0,062	0,062						0,124

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)	0,062	0,062						0,124
--	---------------------------------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année 2019 ²⁹	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 5 du cadre financier pluriannuel	Engagements	1,362	1,682						3,044
	Paiements	0,862	1,182	1,000					3,044

²⁹ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits opérationnels

La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			Année 2019		Année 2020		Année 2021		Année 2022		Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)						TOTAL	
	RÉALISATIONS																	
	Type ³⁰	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE: Promouvoir la modération de la demande d'énergie.																		
Actualiser la base de données dans laquelle sont enregistrés les produits liés à l'énergie		0,2	1	0,2													1	0,2
Maintenance de la base de données actualisée dans laquelle sont enregistrés les produits liés à l'énergie		0,02			1	0,02											1	0,02
Assistance technique et/ou études d'évaluation portant sur certains aspects des pneumatiques, aux fins de l'application du règlement et à l'appui de la normalisation		0,1	1	0,1	1	0,1											2	0,2
Campagne d'information		2,0	0,5	1,0	0,5	1,0											1	2,0

³⁰ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

Actions conjointes en matière d'application de la réglementation				1	0,5										1	0,5
COÛT TOTAL				1,3	1,62											2,92

3.2.3. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative

3.2.3.1. Synthèse

La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année 2019 ³¹	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
--	-----------------------------	---------------	---------------	---------------	---	--	--	-------

RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines	0,055	0,055						0,110
Autres dépenses administratives	0,007	0,007						0,014
Sous-total RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	0,062	0,062						0,124

Hors RUBRIQUE 5³² du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines								
Autres dépenses de nature administrative								
Sous-total hors RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel								

TOTAL	0,062	0,062						0,124
--------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

³¹ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

³² Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'Union européenne (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

3.2.3.2. Besoins estimés en ressources humaines

La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en équivalents temps plein

	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
• Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)							
32 01 01 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)	0,36	0,36					
XX 01 01 02 (en délégation)							
XX 01 05 01 (recherche indirecte)							
10 01 05 01 (recherche directe)							
• Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP)³³							
32 01 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)	0,03	0,03					
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT et JED dans les délégations)							
XX 01 04 yy³⁴	- au siège						
	- en délégation						
XX 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche indirecte)							
10 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche directe)							
Autres lignes budgétaires (à préciser)							
TOTAL	0,39	0,39					

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

³³ AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JED = jeune expert en délégation.

³⁴ Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	Administrateurs: 0,03 ETP comme chef d'équipe 0,3 ETP comme responsables (desk officers) pour le règlement, les actes délégués et l'appui à la coordination du contrôle de l'application par les autorités de surveillance du marché Assistant(e)s: 0,03 ETP pour l'appui aux procédures législatives et à la communication
Personnel externe	0,03 ETP (CA) en tant que secrétaire de l'équipe et chargé de logistique

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

La proposition/l'initiative est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel.

3.2.5. *Participation de tiers au financement*

La proposition/l'initiative ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.