



TEXTES ADOPTÉS

P8_TA(2019)0230

Étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres essentiels *I**

Résolution législative du Parlement européen du 26 mars 2019 sur la 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 (COM(2018)0296 – C8-0190/2018 – 2018/0148(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2018)0296),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, l'article 114 et l'article 194, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C8-0190/2018),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 17 octobre 2018¹,
 - après consultation du Comité des régions,
 - vu l'article 59 de son règlement intérieur,
 - vu le rapport de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie et l'avis de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (A8-0086/2019),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

¹ JO C 62 du 15.2.2019, p. 280.

P8_TC1-COD(2018)0148

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 26 mars 2019 en vue de l'adoption du règlement (UE) .../... 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 européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire³,

¹ JO C 62 du 15.2.2019, p. 280.

² JO C [...] du [...], p. [...].

³ Position du Parlement européen du 26 mars 2019.

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 examiné⁴ l'efficacité du règlement (CE) n° 1222/2009 du Parlement européen et du Conseil⁵ 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. ***Toutefois, l'offre comme la demande n'ayant que peu évolué en matière d'efficacité en carburant, il n'y a pas lieu à ce stade de modifier l'échelle de classement pour l'efficacité en carburant. Il convient en outre de s'interroger sur les raisons de cette absence d'évolution et sur les facteurs d'achat, tels que le prix, la performance, etc.... [Am. 1]***

⁴ COM(2017)0658.

⁵ 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).

- (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 contribuerait donc sensiblement à l'efficacité énergétique du transport routier et de ce fait à la réduction des émissions *et à la décarbonation du secteur des transports*. [Am. 2]
- (4 bis) Pour relever le défi de la réduction des émissions de CO2 du transport routier, il y a lieu que les États membres, en coopération avec la Commission, prévoient des incitations à l'innovation pour mettre en place de nouveaux processus technologiques en faveur de pneumatiques C1, C2 et C3 sûrs et efficaces en carburants*. [Am. 3]
- (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. [Am. 4]

- (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 Conseil⁶ 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.
- (7 bis) L'amélioration de l'étiquetage des pneumatiques permettra aux consommateurs d'obtenir des informations plus pertinentes et comparables sur le rendement d'utilisation du carburant, la sécurité et le bruit, et de prendre des décisions d'achat rentables et respectueuses de l'environnement lors de l'acquisition de nouveaux pneumatiques.***
- [Am. 5]**

⁶ 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).

- (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 Conseil⁷.
- (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.

⁷ 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-ONU⁸, 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 d’*améliorer la sécurité routière dans les régions de l’Union où le climat est froid* et 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». *Les pneumatiques «neige» et «verglas» répondent à des paramètres spécifiques qui ne sont pas totalement comparables à ceux des autres types de pneumatiques. Pour que les utilisateurs finaux puissent prendre des décisions raisonnées et éclairées, l’étiquette devrait comporter des informations relatives à l’adhérence sur la neige ou à l’adhérence sur le verglas ainsi que le code QR. La Commission devrait élaborer des échelles de performances pour l’adhérence sur la neige et pour l’adhérence sur le verglas. Ces échelles devraient se fonder sur le règlement n° 117 de la CEE-ONU et sur la norme ISO 19447, respectivement pour la neige et le verglas. Le logo représentant trois pics montagneux et un flocon de neige (logo 3PMSF) devrait dans tous les cas être gaufré sur les pneumatiques qui satisfont aux valeurs minimales de l’indice d’adhérence sur la neige établies dans le règlement n° 117 de la CEE-ONU. De la même façon, un pneumatique qui satisfait aux valeurs minimales de l’indice d’adhérence sur le verglas fixées par la norme ISO 19447 devrait comporter le logo du pneumatique «verglas» convenu dans le cadre de cette norme. [Am. 6]*

⁸ JO L 307 du 23.11.2011, p. 3.

- (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»⁹, 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. ***Partant, l'application d'exigences d'étiquetage eu égard au taux d'abrasion des pneumatiques apporterait des avantages considérables pour la santé humaine et l'environnement.*** 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, ***ainsi que des résultats de la recherche industrielle,*** afin d'établir au plus vite une méthode d'essai adaptée. [Am. 7]
- (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.

⁹ COM(2018)0028.

- (15) L'étiquette énergétique applicable au titre du règlement (UE) 2017/1369 du Parlement européen et du Conseil¹⁰, qui classe la consommation d'énergie des produits sur une échelle allant de A à G, est reconnue par plus de 85 % des consommateurs de l'Union ***comme étant un outil d'information clair et transparent*** et a donné de bons résultats dans la promotion de produits plus efficaces. L'étiquette des pneumatiques devrait continuer d'utiliser le même système, dans la mesure du possible, tout en prenant en compte les spécificités des paramètres des pneumatiques. **[Am. 8]**
- (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, ***durables***, 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. **[Am. 9]**
- (17) Tous les utilisateurs finaux, notamment les acheteurs de pneumatiques de remplacement, les acheteurs de pneumatiques de première monte sur les véhicules neufs ainsi que les gestionnaires de flotte et les entreprises de transport ont besoin de davantage d'informations sur l'efficacité en carburant et sur d'autres paramètres des pneumatiques, car ils ne peuvent facilement comparer les paramètres des pneumatiques de différentes marques en l'absence d'un système d'étiquetage et d'essais harmonisés. Il convient donc de demander l'étiquetage systématique des pneumatiques fournis avec les véhicules.

¹⁰ 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).

- (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 neufs¹¹ et à la proposition de la Commission relative aux normes CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds¹².
- (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.

¹¹ COM(2017)0279.

¹² Référence à ajouter une fois que la proposition aura été adoptée.

- (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. ***Par documentation technique promotionnelle, on ne devrait pas comprendre les annonces publicitaires diffusées par le biais de panneaux d'affichage, de journaux, de magazines ou d'émissions de radio ou de télévision. [Am. 10]***
- (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.

- (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 Conseil¹³.
- (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.

¹³ 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).

- (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, des pneumatiques «*neige*» ou «*verglas*», 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 2016¹⁴. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil devraient recevoir tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts devraient avoir systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués. [Am. 12]

(30 bis) Les données relatives au kilométrage et à l'abrasion des pneumatiques, une fois qu'une méthode d'essai appropriée sera disponible, seront utiles pour informer les consommateurs de la durabilité, de la durée de vie et du rejet involontaire de microplastiques des pneumatiques qu'ils ont achetés. Les informations sur le kilométrage permettraient également aux consommateurs de choisir en connaissance de cause des pneumatiques d'une durée de vie plus importante, ce qui serait bénéfique pour l'environnement et, dans le même temps, leur permettrait d'estimer les coûts de fonctionnement des pneumatiques sur une plus longue période. C'est pourquoi des données relatives aux performances en matière de kilométrage et d'abrasion devraient être ajoutées sur l'étiquette dès lors qu'une méthode d'essai pertinente, constructive et reproductible est disponible. La recherche et le développement de nouvelles technologies dans ce domaine devraient se poursuivre. [Am. 13]

¹⁴ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (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, *d'adhérence sur sol enneigé* et de bruit devrait être soumise au processus d'homologation applicable en vertu du règlement (CE) n° 661/2009. **[Am. 14]**
- (32 bis) La taille de l'étiquette devrait rester la même que celle qui est fixée dans le règlement (CE) n° 1222/2009. Les indications relatives à l'adhérence sur la neige ou à l'adhérence sur le verglas et le code QR devraient figurer sur l'étiquette. [Am. 15]*
- (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~~ ***de promouvoir des pneumatiques efficaces en carburant, sûrs, durables, à faible niveau de bruit et qui pourraient contribuer à minimiser l'incidence sur l'environnement et sur*** la santé tout en ***améliorant la sécurité*** et l'efficacité économique du transport routier ~~par la promotion de pneumatiques sûrs, à faible niveau de bruit et efficaces en carburant.~~ **[Am. 16]**
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 ***qui sont mis sur le marché.*** [Am. 17]
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, **gratuitement**: [Am. 19]
 - (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; **ou** [Am. 20]
 - (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 **annoncés ou** vendus sur l'internet, les fournisseurs **mettent l'étiquette à disposition et** s'assurent, **en cas d'achat**, que l'étiquette est affichée **de manière visible** à proximité du prix et que la fiche d'information sur le produit est accessible. **L'étiquette peut s'afficher au moyen d'une image imbriquée, suite à un clic de souris, à un passage de la souris, à une expansion tactile de l'écran ou à des techniques similaires;** [Am. 21]

3. ~~Les fournisseurs garantissent que toute publicité visuelle pour un type de pneumatique en particulier, notamment sur l'internet, montre l'étiquette. [Am. 22]~~
4. Les fournisseurs garantissent que toute documentation technique promotionnelle concernant un type de pneumatique en particulier, notamment sur l'internet, **porte l'étiquette et** satisfait aux exigences de l'annexe V. [Am. 23]
5. Les fournisseurs s'assurent que les valeurs, les classes associées, **la référence du modèle** et toute information supplémentaire relative à la performance qu'ils déclarent sur l'étiquette pour les paramètres essentiels définis à l'annexe I, **ainsi que les paramètres de documentation technique définis à l'annexe III**, ont été soumises au processus ~~fournis~~ aux **autorités chargées de l'homologation avant la mise sur le marché d'un pneumatique. L'autorité d'homologation de type accuse réception de la documentation mise à disposition par le fournisseur et la vérifie**^{d'homologation établi dans le règlement (CE) n° 661/2009}. [Am. 24]
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 ***ou de tout tiers accrédité*** ~~lorsque ces dernières en font à leur~~ demande. [Am. 25]
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~~ ***neuf mois après le [veuillez insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement]***, les fournisseurs, avant de mettre ***sur le marché*** un pneumatique ~~sur le marché~~ ***produit après cette date***, enregistrent dans la base de données sur les produits les informations énoncées à l'annexe I du règlement (UE) 2017/1369, ***à l'exception des paramètres techniques mesurés du modèle***.
2. Concernant les pneumatiques ~~mis sur le marché~~ ***produits*** entre le [veuillez insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement] et le ~~31 décembre 2019~~ ***neuf mois moins un jour après le [veuillez insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement]***, le fournisseur enregistre le ~~30 juin 2020~~ ***au plus tard douze mois après le [veuillez insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement]***, dans la base de données sur les produits, les informations énoncées à l'annexe I du règlement (UE) 2017/1369 ~~concernant ces pneumatiques~~ ***à l'exception des paramètres techniques mesurés du modèle***.
- 2 bis. ***Lorsque les pneumatiques sont mis sur le marché avant le [veuillez insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement], le fournisseur peut enregistrer 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. **[Am. 58]**

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; **ou** [Am. 26]
 - (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~~ **présentée** à l'utilisateur final et clairement apposée à proximité immédiate du pneumatique, au point de vente; [Am. 27]

(b bis) *l'étiquette soit directement apposée sur le pneumatique et soit entièrement lisible, aucune autre information n'en cachant la vue.* [Am. 28]
- ~~2. Les distributeurs garantissent que toute publicité visuelle pour un type de pneumatique en particulier, notamment sur l'internet, montre l'étiquette. [Am. 29]~~
3. Les distributeurs garantissent que toute documentation technique promotionnelle concernant un type de pneumatique en particulier, notamment sur l'internet, **porte l'étiquette et** satisfait aux exigences de l'annexe V. [Am. 30]

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. Concernant les pneumatiques *annoncés ou* vendus directement sur l'internet, les fournisseurs *mettent l'étiquette à disposition* et s'assurent, *en cas d'achat*, que l'étiquette est affichée à proximité du prix et que la fiche d'information sur le produit est accessible. *L'étiquette peut s'afficher au moyen d'une image imbriquée, suite à un clic de souris, à un passage de la souris, à une expansion tactile de l'écran ou au moyen de techniques similaires; [Am. 31]*

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~~ **conformément aux** 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. **[Am. 32]**

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.
- 2 bis. *Les États membres veillent à ce que les autorités nationales de surveillance du marché mettent en place un système d'inspections régulières et ponctuelles des points de vente afin de garantir le respect du présent règlement. [Am. 33]***
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)0795] 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)0795] incluent des actions destinées à garantir l'application effective du présent règlement *et sont renforcés*. [Am. 34]

Article 11 bis

Pneumatiques rechapés

Au plus tard le ... [deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 13 afin de compléter le présent règlement en introduisant de nouvelles exigences d'information dans les annexes pour les pneumatiques rechapés, à condition qu'une méthode appropriée et réaliste soit disponible. [Am. 35]

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;
- (a bis) instaurer des paramètres et des exigences d'informations concernant l'adhérence sur la neige et le verglas des pneumatiques; [Am. 37]**
- (a ter) mettre en place une méthode d'essai appropriée pour mesurer les performances des pneumatiques en matière d'adhérence sur la neige et d'adhérence sur le verglas; [Am. 38]**
- ~~(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; [Am. 39]~~
- (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~~ **pneumatiques de produits spécifiques**, afin de s'assurer de leur bonne compréhension des étiquettes. **[Am. 40]**

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} janvier **2022**, la Commission doit avoir effectué une évaluation du présent règlement, *assortie d'une analyse d'impact et d'une enquête auprès des consommateurs*, et soumis un rapport au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen. ***Ce rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à modifier le présent règlement. [Am. 41]***

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 ***et la prise de conscience des consommateurs***. 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. **[Am. 42]**

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~~ *Il s'applique à compter du ... [12 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. [Am. 43]*

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

Fait à ..., le

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

ANNEXE I

Essai, classement et mesure des paramètres des pneumatiques

Partie A: Classes d'efficacité en carburant

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

Si un type de pneumatique est homologué pour plusieurs classes de pneumatiques (par exemple C1 et C2), l'échelle de classement utilisée pour déterminer la classe d'efficacité en carburant de ce type de pneumatique doit être celle applicable à la classe de pneumatiques la plus élevée (par exemple C2 et non C1). [Am. 44]

Les pneumatiques de la classe F pour les pneumatiques de classe C1, C2, C3 ne sont plus mis sur le marché après la mise en œuvre complète des prescriptions relatives à la réception par type prévues par le règlement (CE) n° 661/2009 et figurent sur l'étiquette en gris. [Am. 45]

Pneumatiques C1		Pneumatiques C2		Pneumatiques C3	
<i>RRC en kg/t</i>	<i>Classe d'efficacité énergétique</i>	<i>RRC en kg/t</i>	<i>Classe d'efficacité énergétique</i>	<i>RRC en kg/t</i>	<i>Classe d'efficacité énergétique</i>
<i>RRC ≤ 5,4</i> RRC ≤ 6,5	A	<i>RRC ≤ 4,4</i> RRC ≤ 5,5	A	<i>RRC ≤ 3,1</i> RRC ≤ 4,0	A
<i>5,5 ≤ RRC ≤ 6,5</i> 6,6 ≤ RRC ≤ 7,7	B	<i>4,5 ≤ RRC ≤ 5,5</i> 5,6 ≤ RRC ≤ 6,7	B	<i>3,2 ≤ RRC ≤ 4,0</i> 4,1 ≤ RRC ≤ 5,0	B
<i>6,6 ≤ RRC ≤ 7,7</i> 7,8 ≤ RRC ≤ 9,0	C	<i>5,6 ≤ RRC ≤ 6,7</i> 6,8 ≤ RRC ≤ 8,0	C	<i>4,1 ≤ RRC ≤ 5,0</i> 5,1 ≤ RRC ≤ 6,0	C
<i>7,8 ≤ RRC ≤ 9,0</i>	D	<i>6,8 ≤ RRC ≤ 8,0</i>	D	<i>5,1 ≤ RRC ≤ 6,0</i> 6,1 ≤ RRC ≤ 7,0	D
<i>9,1 ≤ RRC ≤ 10,5</i>	E	<i>8,1 ≤ RRC ≤ 9,2</i>	E	<i>6,1 ≤ RRC ≤ 7,0</i> 7,1 ≤ RRC ≤ 8,0	E
<i>RRC ≥ 10,6</i> 10,6 ≤ RRC ≤ 12,0	F	<i>RRC ≥ 9,3</i> 9,3 ≤ RRC ≤ 10,5	F	<i>RRC ≥ 7,1</i> RRC ≥ 8,1	F

[Am. 46]

Partie B: Classes d'adhérence sur sol mouillé

1. La classe d'adhérence sur sol mouillé doit être déterminée et illustrée sur l'étiquette sur la base de l'indice d'adhérence sur sol mouillé (G) sur une échelle de A à G indiquée dans le tableau ci-après, d'un calcul réalisé conformément au point 2 et ~~d'une mesure effectuée~~ conformément à l'annexe 5 du règlement n° 117 de la CEE-ONU. [Am. 47]
- 1 bis. Les pneumatiques de la classe F pour les pneumatiques de classe C1, C2, C3 ne sont plus mis sur le marché après la mise en œuvre complète des prescriptions relatives à la réception par type prévues par le règlement (CE) n° 661/2009 et figurent sur l'étiquette en gris. [Am. 48]*

2. Calcul de l'indice d'adhérence sur sol mouillé (G)

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

où:

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

Pneumatiques C1		Pneumatiques C2		Pneumatiques C3	
G	Classe d'adhérence sur sol mouillé	G	Classe d'adhérence sur sol mouillé	G	Classe d'adhérence sur sol mouillé
$1,68 \leq G$ $1,55 \leq G$	A	$1,53 \leq G$ $1,40 \leq G$	A	$1,38 \leq G$ $1,25 \leq G$	A
$1,55 \leq G \leq 1,67$ $1,40 \leq G \leq 1,54$	B	$1,40 \leq G \leq 1,52$ $1,25 \leq G \leq 1,39$	B	$1,25 \leq G \leq 1,37$ $1,10 \leq G \leq 1,24$	B
$1,40 \leq G \leq 1,54$ $1,25 \leq G \leq 1,39$	C	$1,25 \leq G \leq 1,39$ $1,10 \leq G \leq 1,24$	C	$1,10 \leq G \leq 1,24$ $0,95 \leq G \leq 1,09$	C
$1,25 \leq G \leq 1,39$	D	$1,10 \leq G \leq 1,24$	D	$0,95 \leq G \leq 1,09$ $0,80 \leq G \leq 0,94$	D
$1,10 \leq G \leq 1,24$	E	$0,95 \leq G \leq 1,09$	E	$0,80 \leq G \leq 0,94$ $0,65 \leq G \leq 0,79$	E
$G \leq 1,09$	F	$G \leq 0,94$	F	$0,65 \leq G \leq 0,79$ $G \leq 0,64$	F
Vide	G	Vide	G	$G \leq 0,64$	G

[Am. 49]

Partie C: Classes et valeur mesurée du bruit de roulement externe [Am. 50]

La valeur mesurée du bruit de roulement externe (N) doit être déclarée en décibels et calculée conformément ~~être conforme~~ à l'annexe 3 du règlement n° 117 de la CEE-ONU. [Am. 51]

La classe de bruit de roulement externe doit être déterminée et illustrée sur l'étiquette ~~sur la base des~~ conformément aux valeurs limites (LV) *étape 2* fixées à l'annexe II, partie C, du dans le règlement n° 117 de la CEE-ONU. (CE) n° 661/2009, comme suit: [Am. 52]

N en dB

Classe de bruit de roulement externe



$$N \leq LV - 6 \quad N \leq LV - 3$$



$$LV - 6 < N \leq LV - 3 \quad LV - 3 < N \leq LV$$



$$N > LV - 3 \quad N > LV$$

[Am. 53]

Partie D: Adhérence sur la neige

L'adhérence sur la neige doit être ~~testée~~ **étiquetée** conformément à l'annexe 7 du règlement n° 117 de la CEE-ONU. [Am. 54]

Un pneumatique satisfaisant aux valeurs minimales de l'indice d'adhérence sur la neige fixées dans le règlement n° 117 de la CEE-ONU doit être classé parmi les pneumatiques «neige» et l'icône suivante ~~doit~~ **peut** figurer sur son étiquette. [Am. 55]



Partie E: Adhérence sur le verglas:

L'adhérence sur le verglas doit être ~~testée~~ **étiquetée** conformément à la norme ISO 19447. [Am. 56]

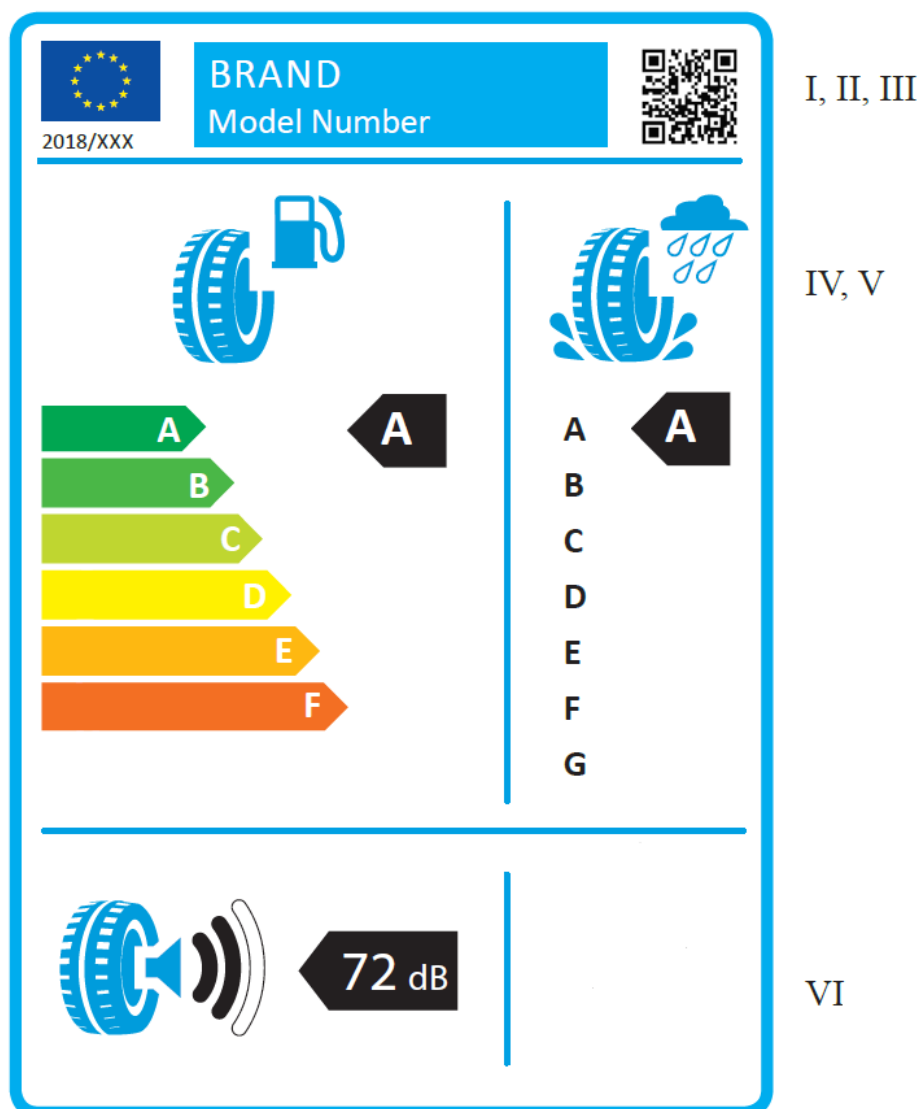
Un pneumatique satisfaisant aux valeurs minimales de l'indice d'adhérence sur le verglas fixées dans la norme ISO 19447 **et homologué conformément aux performances d'adhérence sur la neige établies dans le règlement n° 117 de la CEE-ONU** doit être classé parmi les pneumatiques «verglas» et l'icône suivante ~~doit~~ **peut** figurer sur son étiquette. [Am. 57]



ANNEXE II
Modèle de l'étiquette

1. ÉTIQUETTES

1.1. Les informations suivantes doivent figurer sur les étiquettes conformément aux images ci-dessous:





2018/XXX

BRAND
Model Number



I, II, III



A



A
B
C
D
E
F
G

A

IV, V



72 dB



VI, VII



2018/XXX

BRAND
Model Number



I, II, III



A



IV, V

A
B
C
D
E
F
G

A



72 dB

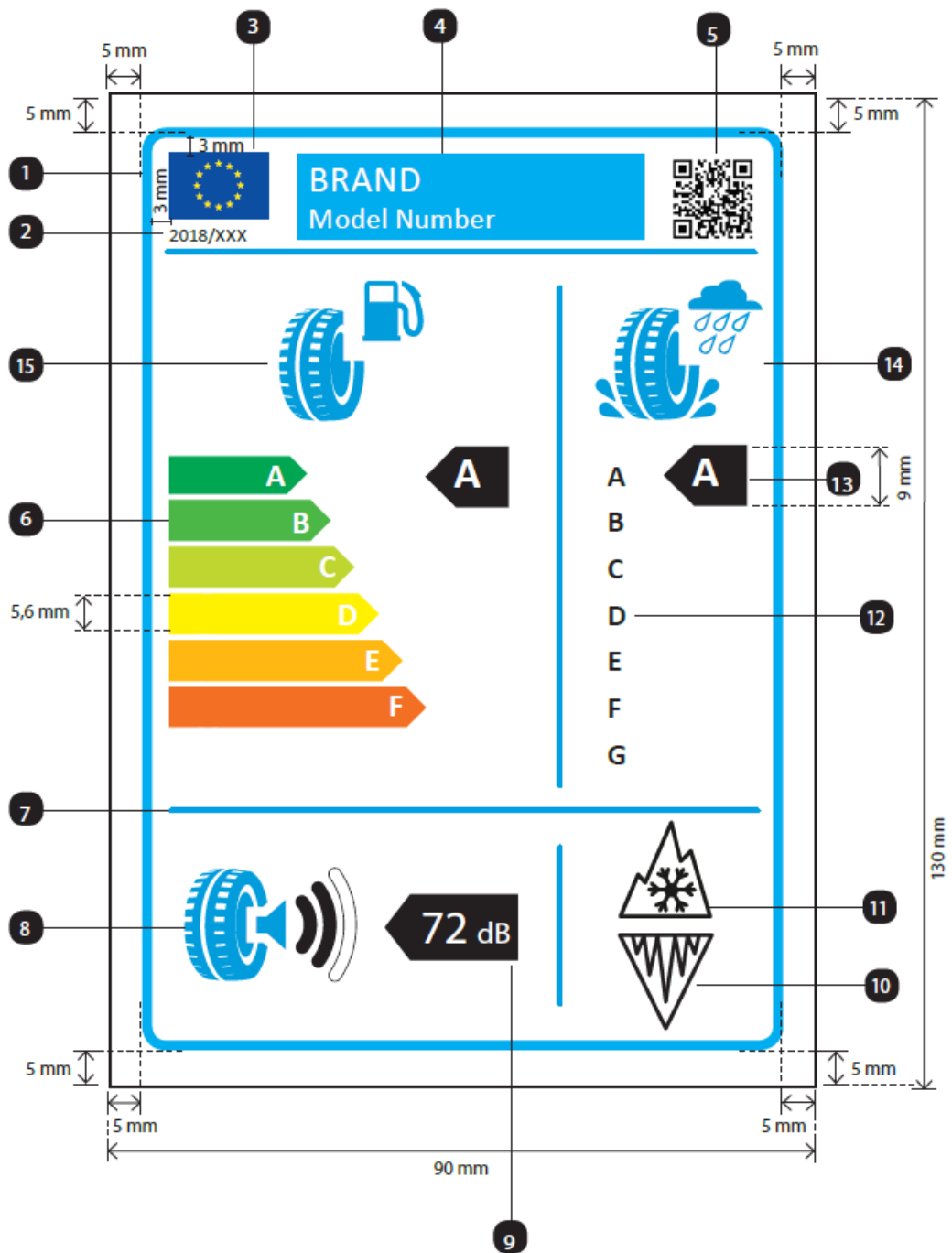


VI, VII, VIII

- I. nom du fournisseur ou marque commerciale;
- II. référence du modèle établie par le fournisseur, c'est-à-dire le code, généralement alphanumérique, qui distingue un type spécifique de pneumatique d'autres types portant la même marque commerciale ou le même nom de fournisseur;
- III. code QR;
- IV. efficacité en carburant;
- V. adhérence sur sol mouillé;
- VI. bruit de roulement externe;
- VII. adhérence sur la neige;
- VIII. adhérence sur le verglas.

2. DESSIN DE L'ÉTIQUETTE

2.1. Le dessin de l'étiquette est tel que sur les illustrations ci-dessous:



- 2.2. L'étiquette doit mesurer au minimum 90 mm en largeur et 130 mm en hauteur. Lorsqu'elle est imprimée dans un format plus grand, ses différents éléments doivent néanmoins respecter les proportions du schéma ci-dessus.
- 2.3. L'étiquette doit satisfaire aux prescriptions suivantes:
- (a) Les couleurs sont le cyan, le magenta, le jaune et le noir, et sont indiquées selon l'exemple suivant: 00-70-X-00: 0 % cyan, 70 % magenta, 100 % jaune, 0 % noir.
 - (b) Les numéros indiqués ci-après font référence aux légendes figurant au point 2.1:
 - (1) Bord de l'étiquette: trait: 1,5 pt - couleur: X-10-00-05.
 - (2) Calibri regular 8 pts.
 - (3) Drapeau européen: largeur: 15 mm, hauteur: 10 mm.
 - (4) Bannière: largeur: 51,5 mm, hauteur: 13 mm.
Texte «BRAND» (MARQUE): Calibri regular 15 pts, 100 % blanc.
Texte «Model Number» (Numéro de modèle): Calibri regular 13 pts, 100 % blanc.
 - (5) Code QR: largeur: 13 mm, hauteur: 13 mm.

(6) Échelle de A à F:

Flèches: hauteur: 5,6 mm, espace entre les flèches: 0,78 mm, trait noir:
0,5 pt – couleurs:

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

(7) Ligne: largeur: 88 mm, hauteur: 2 pts - couleur: X-00-00-00.

(8) Pictogramme de bruit de roulement externe:

Pictogramme: largeur: 25,5 mm, hauteur: 17 mm – couleur: X-10-00-05.

(9) Flèche:

Flèche: largeur: 20 mm, hauteur: 10 mm, 100 % noir.

Texte: Helvetica Bold 20 pts, 100 % blanc.

Texte de l'unité: Helvetica Bold 13 pts, 100 % blanc.

(10) Pictogramme «verglas»:

Pictogramme: largeur: 15 mm, hauteur: 15 mm, trait: 1,5 pt - couleur: 100 % noir.

(11) Pictogramme «neige»:

Pictogramme: largeur: 15 mm, hauteur: 15 mm, trait: 1,5 pt - couleur: 100 % noir.

(12) Échelle de A à G: Calibri regular 13 pts, 100% noir.

(13) Flèches:

Flèches: largeur: 11,4 mm, hauteur: 9 mm, 100 % noir.

Texte: Calibri Bold 17 pts, 100 % blanc.

(14) Pictogramme «Efficacité en carburant»:

Pictogramme: largeur: 19,5 mm, hauteur: 18,5 mm – couleur: X-10-00-05.

(15) Pictogramme «adhérence sur sol mouillé»:

Pictogramme: largeur: 19 mm, hauteur: 19 mm – couleur: X-10-00-05.

(c) Le fond doit être blanc.

2.4. La classe de pneumatique doit être indiquée sur l'étiquette au format prescrit sur l'image du point 2.1.

ANNEXE III

Documentation technique

La documentation technique visée à l'article 4, paragraphe 7 comprend les éléments suivants:

- (a) le nom et l'adresse du fournisseur;
- (b) l'identification et la signature de la personne habilitée à lier le fournisseur;
- (c) le nom commercial ou la marque de commerce du fournisseur;
- (d) le modèle du pneumatique;
- (e) la dimension du pneumatique, l'indice de charge et l'indice de vitesse;
- (f) les références des méthodes de mesure appliquées.

ANNEXE IV

Fiche produit

Les informations de la fiche produit des pneumatiques figurent dans la brochure du produit ou toute autre documentation fournie avec le produit et comprennent les éléments suivants:

- (a) le nom du fournisseur ou la marque commerciale;
- (b) l'identification du modèle par le fournisseur;
- (c) la classe d'efficacité énergétique du pneumatique, conformément à l'annexe I;
- (d) la classe d'adhérence sur sol mouillé du pneumatique, conformément à l'annexe I;
- (e) la classe de bruit de roulement externe et les décibels, conformément à l'annexe I;
- (f) s'il s'agit d'un pneumatique «neige»;
- (g) s'il s'agit d'un pneumatique «verglas».

ANNEXE V

Informations à fournir dans la documentation technique promotionnelle

1. Les informations sur les pneumatiques incluses dans la documentation technique promotionnelle doivent être fournies dans l'ordre suivant:
 - (a) classe d'efficacité en carburant (lettre A à F);
 - (b) classe d'adhérence sur sol mouillé (lettre A à G);
 - (c) classe et valeur mesurée du bruit de roulement externe (en dB);
 - (d) s'il s'agit d'un pneumatique «neige»;
 - (e) s'il s'agit d'un pneumatique «verglas».

2. Les informations fournies au point 1 doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:
 - (a) être faciles à lire;
 - (b) être faciles à comprendre;
 - (c) si le classement varie pour un même type de pneumatique en fonction de la dimension ou d'autres paramètres, l'écart entre le pneumatique le moins performant et le plus performant est indiqué.

3. Les fournisseurs doivent également mettre à disposition sur leurs sites internet les éléments suivants:
- (a) un lien vers la page internet pertinente de la Commission qui est consacrée au présent règlement;
 - (b) une explication des pictogrammes imprimés sur l'étiquette;
 - (c) une déclaration soulignant que les économies effectives de carburant et la sécurité routière dépendent étroitement du comportement du conducteur, en particulier:
 - une conduite écologique peut réduire sensiblement la consommation de carburant;
 - la pression de gonflage des pneumatiques doit être régulièrement contrôlée pour optimiser les performances en matière d'adhérence sur sol mouillé et d'efficacité en carburant;
 - les distances de sécurité doivent toujours être rigoureusement respectées.

ANNEXE VI

Procédure d'alignement des laboratoires pour la mesure de la résistance au roulement

1. DÉFINITIONS

Aux fins de la procédure d'alignement des laboratoires, on entend par:

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

2. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

2.1. Principe

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

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

2.2. Exigences concernant la sélection des pneumatiques

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

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

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

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

2.3. Mode opératoire

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

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

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

Le laboratoire candidat ou de référence calcule:

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

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

où:

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

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

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

p est le nombre de pneumatiques d'alignement (p > 5).

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

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

3. EXIGENCES APPLICABLES POUR LES LABORATOIRES DE RÉFÉRENCE ET LA DÉTERMINATION DES VALEURS ASSIGNÉES

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

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

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

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

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

4. PROCÉDURE D'ALIGNEMENT D'UN LABORATOIRE DE RÉFÉRENCE SUR LES VALEURS ASSIGNÉES

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

L'alignement se fait à l'aide d'une technique de régression linéaire sur toutes les données individuelles. Le coefficient de régression, A_{1l} et B_{1l} , doit être calculé comme suit:

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

où:

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

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

5. EXIGENCES APPLICABLES AUX LABORATOIRES CANDIDATS

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

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

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

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

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

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

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

où:

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

$$\gamma = 0,035 \text{ kg/t pour les pneumatiques C3}$$

6. PROCÉDURE POUR L'ALIGNEMENT D'UN LABORATOIRE CANDIDAT

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

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

où:

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

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

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

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

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

ANNEXE VII

Procédure de vérification

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

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

L'évaluation des données de mesure obtenues lors des essais de conformité de la production doit tenir compte des tolérances définies au tableau 1.

Tableau 1

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

ANNEXE VIII

Tableau de correspondance

Règlement (CE) n° 1222/2009	Présent règlement
Article premier, paragraphe 1	Article premier, paragraphe 1
Article premier, paragraphe 2	Article premier, paragraphe 2
Article 2, paragraphe 1	Article 2, paragraphe 1
Article 2, paragraphe 2	Article 2, paragraphe 2
Article 3, paragraphe 1	Article 3, paragraphe 1
Article 3, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2
-	Article 3, paragraphe 3
Article 3, paragraphe 3	Article 3, paragraphe 4
Article 3, paragraphe 4	Article 3, paragraphe 5
-	Article 3, paragraphe 6
Article 3, paragraphe 5	Article 3, paragraphe 7
-	Article 3, paragraphe 8
-	Article 3, paragraphe 9
Article 3, paragraphe 6	Article 3, paragraphe 10
Article 3, paragraphe 7	Article 3, paragraphe 11
Article 3, paragraphe 8	Article 3, paragraphe 12
Article 3, paragraphe 9	Article 3, paragraphe 13
Article 3, paragraphe 10	Article 3, paragraphe 14
Article 3, paragraphe 11	Article 3, paragraphe 15
-	Article 3, paragraphe 16
Article 3, paragraphe 12	Article 3, paragraphe 17
Article 3, paragraphe 13	Article 3, paragraphe 18
-	Article 3, paragraphe 19
Article 4	Article 4
Article 4, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 1

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

Article 9, paragraphe 1	Article 10, paragraphe 1
Article 9, paragraphe 2	-
Article 10	Article 10, paragraphe 2
Article 11	Article 12
-	Article 12, point a)
-	Article 12, point b)
-	Article 12, point c)
Article 11, point a)	-
Article 11, point b)	-
Article 11, point c)	Article 12, point d)
Article 12	Article 11
-	Article 11, paragraphe 1
-	Article 11, paragraphe 2
-	Article 11, paragraphe 3
-	Article 13
Article 13	-
Article 14	-
-	Article 14
Article 15	-
-	Article 15
-	Article 16
Article 16	Article 17