COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 26.7.2024
COM(2024) 317 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

relatif à la délégation du pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission en vertu du règlement (UE) 2020/740 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

relatif à la délégation du pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission en vertu du règlement (UE) 2020/740 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres

1. INTRODUCTION

Le règlement (UE) 2020/740[1] sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres a été adopté le 25 mai 2020 et est entré en vigueur le 1er mai 2021. Il a abrogé le règlement (CE) nº 1222/2009.

L'étiquetage des pneumatiques permet aux consommateurs de faire des choix éclairés sur la base d'indications claires concernant l'efficacité en carburant, l'adhérence sur sol mouillé et d'autres informations supplémentaires importantes. Il peut contribuer de manière significative aux économies de carburant tout en encourageant l'innovation et les investissements dans la conception et la commercialisation de pneumatiques de meilleure qualité. En harmonisant les exigences en la matière au niveau de l'Union, l'étiquetage des pneumatiques présente également des avantages pour les fabricants, le secteur et l'économie de l'Union dans son ensemble[2].

Les règles énoncées dans le règlement s'appliquent depuis le 1er mai 2021 et portent sur l'efficacité en carburant, la sécurité et le niveau de bruit externe des pneumatiques neufs pour les voitures particulières (C1), les véhicules utilitaires légers (C2) et les autobus et camions (C3). L'étiquette suit le système connu de codes de couleurs utilisé pour les appareils ménagers tels que les lave-vaisselle et les réfrigérateurs, mais ne compte que cinq classes différentes pour la résistance au roulement et l'adhérence sur sol mouillé, et trois classes pour le bruit de roulement externe. La résistance au roulement est un indicateur de l'efficacité énergétique d'un pneumatique. Elle aide les clients à choisir des pneumatiques dont la consommation de carburant est plus faible et qui peuvent allonger la distance qu'un véhicule peut parcourir entre les points de ravitaillement ou de recharge. Parallèlement, la mesure de l'adhérence sur sol mouillé, qui indique les performances de freinage, constitue un aspect essentiel de la sécurité. L'étiquette aide les consommateurs à faire un choix plus éclairé sur la base d'informations factuelles clés lors de l'achat de pneumatiques neufs. Depuis l'application du règlement, le registre européen de l'étiquetage énergétique des produits (EPREL)[3] est devenu pleinement opérationnel et les fournisseurs de pneumatiques doivent enregistrer dans sa base de données tout type de pneumatique relevant du champ d'application du règlement avant sa mise sur le marché de l'Union. L'étiquette ainsi que les données connexes collectées dans la base de données sur les produits EPREL[4] constituent

---

1 Règlement (UE) 2020/740 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres, modifiant le règlement (UE) 2017/1369 et abrogeant le règlement (CE) nº 1222/2009 (JO L 177 du 5.6.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

2 Document de travail des services de la Commission accompagnant la communication de la Commission – Plan de travail «Écoconception et étiquetage énergétique» 2022-2024, EUR-Lex - 52022SC0101 - EN - EUR-Lex (europa.eu).

3 https://eprel.ec.europa.eu/screen/home

4 https://eprel.ec.europa.eu/screen/product/tyres et

également un outil très utile dans les décisions publiques et privées d'achat en grande quantité, telles que celles prises par les gestionnaires de flotte et les constructeurs automobiles.

2. BASE JURIDIQUE

Conformément à l'article 13 du règlement (UE) 2020/740, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 dudit règlement. L'article 14 dispose que la Commission est habilitée à adopter des actes délégués pour une période initiale de cinq ans à compter du 25 juin 2020 et fixe les conditions d'une éventuelle prorogation de cette période. En vertu de cette disposition, la Commission est tenue d'élaborer un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. Le présent rapport vise à satisfaire à cette exigence.

L'article 14, paragraphe 2, du règlement prévoit également que 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. En outre, l'article 14, paragraphe 3, dispose que le Parlement européen ou le Conseil peut révoquer la délégation de pouvoir à tout moment.

3. EXERCICE DE LA DÉLÉGATION

La Commission n'a pas encore exercé les pouvoirs délégués qui lui sont conférés par les dispositions pertinentes du règlement (UE) 2020/740. Cela s'explique principalement par le fait que certaines conditions ne sont pas suffisamment bien développées, et notamment pour les raisons exposées ci-dessous.

- Il n'a pas été possible de proposer un acte délégué complétant le règlement en ce qui concerne **l'étiquetage des pneumatiques rechapés** pour le 26 juin 2022, en raison de l'absence de méthode d'essai appropriée[5]. Toutefois, les travaux visant à combler cette lacune ont progressé. La Commission a commandé une étude à un laboratoire indépendant, spécialisé dans les essais d'homologation des véhicules et des composants, afin d'évaluer si une proposition de l'industrie sur l'étiquetage des pneumatiques C3, présentée en octobre 2022, est valable et réalisable. Les conclusions de l'étude serviront de base à une analyse d'impact qui est également en cours d'élaboration. Les parties intéressées des gouvernements, de l'industrie et des associations de consommateurs disposant d'une expertise de la réglementation des véhicules à moteur[6] seront consultées de manière appropriée sur un projet de règlement délégué de la Commission.
- Un acte délégué complétant le règlement afin d'y inclure des paramètres ou des exigences d'information pour **l'abrasion des pneumatiques et le kilométrage** n'a pas encore pu être établi, étant donné qu'il n'existe actuellement aucune méthode fiable, précise et reproductible pour tester et mesurer l'abrasion des pneumatiques et le kilométrage. Des travaux à cet égard sont toutefois menés actuellement par l'équipe

https://energy-efficient-products.ec.europa.eu/ecodesign-and-energy-label/product-list/tyres_en

5 Voir l'article 13, paragraphe 2, du règlement (UE) 2020/740.

6 Groupe de travail de la Commission sur les véhicules à moteur (MVWG).

spéciale de la CEE-ONU sur l'abrasion des pneumatiques (TF-TA) ([7]). La méthode d'essai pour mesurer l'abrasion qui résultera de ces travaux sera bientôt disponible pour les pneumatiques C1 et permettra d'établir des exigences minimales dans le cadre du règlement Euro 7. Les pneumatiques C2 et C3 suivront. Les travaux visant à déterminer une méthode d'estimation du kilométrage potentiel des pneumatiques devraient débuter prochainement, dans le cadre du mandat de la TF-TA.

En outre, conformément à l'article 13, paragraphe 1, la Commission est également habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 en vue de modifier l'annexe I, parties D et E, l'annexe II en ce qui concerne le contenu et le format de l'étiquette des pneumatiques, ainsi que les annexes III, IV, V, VI et VII, en adaptant les valeurs, les méthodes de calcul et les exigences qui y figurent aux progrès technologiques. La Commission a déjà déterminé une série de questions pour lesquelles il est probablement nécessaire de recourir à cette habilitation et entend prendre une décision à ce sujet avant la soumission du rapport prévue pour le 1er juin 2025, conformément à l'article 15 du règlement.

4. CONCLUSION

La Commission estime qu'il est manifestement nécessaire de proroger tacitement les délégations de pouvoir prévues à l'article 14, paragraphe 2, du règlement (UE) 2020/740, pour une période de cinq ans.

La nécessité d'élaborer et d'adopter des règles fondées sur les habilitations conférées par l'article 14 est une question qui se posera à l'avenir. La raison d'être des délégations de pouvoir n'a pas changé. Il est important de i) maintenir la flexibilité du cadre juridique pour le compléter ou l'adapter à de nouveaux besoins et de ii) modifier les annexes mentionnées lorsque cela est nécessaire pour garantir la sécurité, protéger la santé et préserver l'efficacité économique et environnementale du transport routier. Ces mesures peuvent également être prises sur la base de l'expérience supplémentaire acquise lors de l'application du règlement.

La Commission invite le Parlement européen et le Conseil à prendre acte du présent rapport.

[7] https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=160694352