

LE PROGRAMME D'ESSAIS DE L'ETRMA RÉVÈLE QUE 11% DES PNEUMATIQUES NE SONT PAS CONFORMES À L'INTERDICTION DE L'UNION EUROPÉENNE D'UTILISER DES HUILES À HAUTE TENEUR EN HAP

Des millions de pneumatiques importés ne seraient pas conformes à la législation européenne.

L'ETRMA demande instamment à l'Union européenne et aux autorités nationales d'intensifier et de multiplier les contrôles et les mesures d'application.

Genève, le 1^{er} mars 2011. L'Association européenne des fabricants de pneus et de caoutchouc (ETRMA - *European Tyre and Rubber Manufacturers' Association*) a aujourd'hui dévoilé les résultats de la première phase de son programme d'essais sur pneumatiques, dans le cadre duquel des pneumatiques vendus partout dans l'Union européenne ont été testés à l'égard de l'utilisation d'huiles à haute teneur en HAP. Ces huiles font l'objet d'une interdiction d'utilisation en vertu du règlement européen REACH¹ pour tous les pneumatiques produits et commercialisés sur le marché européen après le 1^{er} janvier 2010. Les essais ont révélé que 11% des pneumatiques testés n'étaient pas conformes à ce règlement.

L'ETRMA a pendant plusieurs mois, et ce jusqu'au 18 février 2011, procédé à des essais sur un échantillon de 110 pneumatiques produits sous 45 noms de marque et destinés à être commercialisés sur plusieurs des plus importants marchés de pneumatiques de l'Union européenne. Sur les 45 marques analysées, 12 pneumatiques produits sous un nombre total de 9 marques se sont révélés non conformes car ils contenaient des concentrations en HAP interdites par le règlement REACH, et sont par conséquent vendus en toute illégalité sur le marché européen.

Le programme d'essais portait sur plusieurs types de pneumatiques (pneumatiques pour voitures particulières, véhicules utilitaires légers, motocycles et pneumatiques industriels) fabriqués dans les principaux pays producteurs, aussi bien à l'intérieur qu'en dehors de l'Union européenne. Les marquages sur les pneumatiques indiquaient qu'ils étaient produits dans 16 pays, dont 9 pays de l'Union européenne et 7 pays tiers, et qu'ils provenaient d'un total de 92 sites de production différents dans ces pays. Les 12 pneumatiques non conformes ont tous été produits en Chine sous 9 noms de marque différente.

« Si le taux de 11% est préoccupant en soi, il prend des proportions encore plus affolantes si l'on considère que près de 100 millions de pneumatiques sont importés dans l'Union européenne et mis sur le marché chaque année, » déclare le Dr Francesco Gori, Président de l'ETRMA. « Il est fort probable que ce ne soit que la partie émergée de l'iceberg. »

¹ (Règlement n° 1907/2006/CE (REACH), Annexe XVII, entrée 50)



La plupart des fabricants de pneumatiques, aussi bien au niveau de l'Union européenne qu'au niveau international, ont d'ores et déjà achevé leur passage à une production de pneumatiques à base d'huiles à faible teneur en HAP et sont par conséquent en conformité totale avec la législation européenne. « Tous les pneumatiques produits au sein de l'Union européenne sont soumis à des essais de conformité au règlement REACH, » déclare le Dr Gori, et ce dernier d'ajouter : « veiller à ce que leurs produits soient entièrement conformes au règlement REACH dès le début, a nécessité un investissement non négligeable de plus de 100 millions d'euros de la part de nos membres ».

Si l'ETRMA estime que la présence de ces pneumatiques, illégaux sur le marché européen, ne représente pas une menace directe pour la santé ou la sécurité du consommateur, elle soulève néanmoins d'importantes préoccupations concernant l'application du règlement REACH et de la législation future visant à renforcer la sécurité des pneumatiques et de nombreux autres produits. « Si l'on permet aux fabricants, aux importateurs et aux distributeurs d'ignorer la législation actuelle, il est fort probable que l'efficacité de la législation à venir soit compromise, notamment la réglementation relative à l'étiquetage des pneumatiques qui entrera en vigueur en 2012, » affirme le Dr Gori. Le non-respect de la législation relative à l'étiquetage des pneumatiques pourrait très bien induire en erreur les consommateurs qui achèteraient alors des pneumatiques de qualité inférieure, dont les caractéristiques de performance sont moindres. »

À la lumière des résultats de son premier programme d'essais, l'ETRMA demande instamment à l'Union européenne et aux autorités nationales d'intensifier et de multiplier leur propres contrôles et mesures d'application. Certaines autorités nationales, comme le Royaume-Uni, ont d'ores et déjà annoncé des projets qui s'inscrivent dans le cadre de l'application du règlement REACH, afin de s'assurer que l'interdiction de commercialisation, dont font l'objet les huiles à haute teneur en HAP dans les pneumatiques, est fixée en conformité avec la législation européenne. Il est important de noter que chaque Etat Membre dispose d'un système de sanctions pour assurer le respect de la législation européenne.

« L'ETRMA et ses membres ont adhéré à l'entièreté des règlements de l'Union européenne régissant l'industrie du pneu – règlements qui ont demandé des investissements non négligeables de la part de nos membres pour s'y conformer. En conséquence, nous demandons instamment que toute l'attention nécessaire soit accordée à la mise en place d'un programme de surveillance du marché clair, cohérent et coordonné, afin d'uniformiser les conditions applicables à tous les fabricants de pneumatiques. Légiférer sans assurer un suivi efficace et une application effective est préjudiciable. Permettre l'entrée dans l'Union européenne de pneumatiques non conformes porte, non seulement atteinte à la crédibilité de la législation européenne, mais augmente également le risque pour les consommateurs d'être induits en erreur, et de voir des pneumatiques de qualité inférieure ou illégaux présentés comme étant de qualité égale aux autres, » conclut le Président de l'ETRMA.

À propos de l'ETRMA

Les entreprises actuellement membres de l'ETRMA sont les suivantes : Apollo Vredestein, Bridgestone Europe, Cooper Tires, Continental, Goodyear Dunlop Tires Europe, Hankook, Marangoni, Michelin, Mitas,



Nokian Tyres, Pirelli et Trelleborg Wheel Systems. Les producteurs de caoutchouc technique sont représentés par des associations nationales en Belgique (federplast.be), en Finlande (rmaf), en France (sncp), en Allemagne (wdk), en Italie (fgp), aux Pays-Bas (nvr) et en Espagne (consorcio). Le secteur emploie directement plus de 360 000 personnes dans l'Union européenne et contribue à 800 000 autres emplois dans des secteurs d'activité connexes. Le chiffre d'affaires des membres de l'ETRMA est estimé à 50 milliards d'euros par an, dont 5% sont investis dans la recherche et le développement.

Contact :

Mme Fazilet Cinaralp, Secrétaire générale

GSM +32 475 34 83 71

f.cinaralp@etrma.org

Notes à l'éditeur :

Que signifie HAP ?

Hydrocarbures aromatiques polynucléaires (HAP) : il s'agit d'un groupe de plus de 100 substances chimiques ayant une structure aromatique polynucléaire, que l'on trouve en grandes quantités dans la nature et qui se forment aussi bien selon un processus naturel qu'industriel. Huit HAP ont été reconnus comme étant cancérigènes et leur utilisation est réglementée par la législation européenne.

Que sont les huiles de dilution et pourquoi sont-elles utilisées dans la fabrication de pneumatiques ?

Les huiles de dilution utilisées dans l'industrie des pneumatiques sont des huiles aromatiques obtenues par raffinage dans l'industrie pétrochimique. Leur fonction n'est pas de conférer un parfum agréable au pneu, mais de faciliter le traitement des composants en caoutchouc à partir desquels les pneumatiques sont fabriqués. Les huiles de dilution sont aussi un élément essentiel aux performances techniques du pneu, en particulier en ce qui concerne son adhérence à la route (ou tenue de route) et ses propriétés d'usure, et veillent à ce que les pneumatiques s'usent moins vite. Ces huiles contribuent donc directement à la qualité du pneu et, au final, à la sécurité du conducteur. Malheureusement, les différents types d'huiles de dilution ne sont pas facilement interchangeables, et le passage obligatoire d'huiles de dilution à haute teneur en HAP à des huiles à faible teneur en HAP, plus sûres, a nécessité d'importants travaux de recherche et de développement, de même que la reformulation des différents mélanges de caoutchouc utilisés dans la fabrication des pneumatiques, afin de préserver les propriétés essentielles du pneu en matière d'adhérence et d'usure.

Second testing program confirms: REACH compliance tests continue to give failing grades to tyre imports

ETRMA CONCERNED ABOUT ENFORCEMENT OF EUROPEAN LEGISLATION

Brussels, October 17 2011. The ETRMA (European Tyre and Rubber Manufacturers' Association) today announced the results of its second round¹ of tyre testing. Under the EU's REACH Regulation², high-PAH oils are banned from use in production of all tyres aimed for motor vehicles and are produced after January 1st, 2010 for sale on the EU market. Despite the publicity given to ETRMA's first round of tests, some 10% of tested tyres, all of which are imports, were again found to be non-compliant.

ETRMA's second testing campaign was carried out between April and September 2011 on a sample of 94 tyres available for sale to EU consumers in several of the largest national tyre markets. These tyres were all produced in late 2010 and 2011 in 50 factories located in 11 countries, and are being sold in the EU under 51 brand names (these include 31 brands not tested in the first round). 10% of the 94 sampled tyres are non-compliant, containing PAH levels prohibited by REACH and therefore being sold illegally on the EU market. Some of the non-compliant tyres are from brands which had non-compliant tyres in the first round. In addition, one factory has been shown to be systematically non-compliant: 5 of its tyres under 4 different brand names, including both passenger car and truck tyres, were tested and each of these tyres exceeds the allowed PAH limit.

Overall, the second test program covered truck, passenger summer and winter, motorcycle and agricultural tyre types. As in the first round of testing, all tyres in the sample group were purchased from available stocks at consumer retail outlets in major EU tyre markets (Germany, UK, Italy, etc.). Initial testing was carried out by ETRMA members. Any tyre that presented abnormal PAH results was then sent to a certified independent laboratory and tested according to the standard defined in REACH (ISO 21461). Only those tyres found to be non-compliant by these independent laboratories are reported here. The testing procedure and test results are fully and carefully documented.

"The results as well as the full testing reports have been delivered to EU and national authorities. Another 10% still non-compliant on the market means simply that there are manufacturers and importers who do not care about European legislation", states Dr Gori, President of ETRMA.

The presence of these illegal tyres on the European market raises major concerns about the enforcement of European legislation aimed to enhance the safety of tyres and of other products. "ETRMA is concerned that European surveillance efforts have not been sufficient to prevent these tyres from entering the European market and have effectively made it possible for European importers to continue selling illegal tyres," further adds Mrs Fazilet Cinaralp, Secretary General of ETRMA. "This is also likely to compromise the effectiveness of upcoming legislation such as the tyre labelling legislation that will come into effect in 2012. Non-adherence to the tyre labelling legislation could very well result in consumers being misled into buying inferior tyres with inferior performance characteristics."

President Gori concludes: "The ETRMA and its members have endorsed the full range of EU regulations governing the tyre industry; regulations which have demanded significant investments for compliance by our members. We therefore request urgent attention be given to a clear, coherent and coordinated market surveillance program that ensures a level playing field for all tyre producers. Legislation without effective follow-up and enforcement is damaging".

¹ Results of the first round of testing were announced by ETRMA in March 2011; see <http://www.etrma.org/pdf/20110301%20-%20EN%20 ETRMA Press%20release.pdf>

² EU Regulation 1907/2006 (REACH), Annex XVII, entry 50.

About ETRMA

The current ETRMA tyre corporate members are: Apollo Vredestein, Bridgestone Europe, Cooper Tires, Continental, Goodyear Dunlop Tires Europe, Hankook, Marangoni, Michelin, Mitas, Nokian Tyres, Pirelli and Trelleborg Wheel Systems. The Technical Rubber Producers are represented through national associations in Belgium (federplast.be), Finland (rmaf), France (sncp), Germany (wdk), Italy (fgp), the Netherlands (nvr) and Spain (consorcio). The industry provides direct employment for more than 360,000 persons in the EU and supports another 800,000 jobs in related sectors. ETRMA members' turnover is estimated at €50b annually, of which up to 5% is invested in R&D.

For further information, contact:

Mrs. Fazilet Cinaralp
Secretary General
Mobile +32 2 218 49 40
f.cinaralp@etrma.org

Notes to the editor:

What does PAH stand for?

Poly-Aromatic-Hydrocarbons (PAHs): a group of over 100 chemical substances of poly-aromatic structure, that are widely found throughout the environment and formed by both natural and industrial processes. Eight PAHs have been identified as carcinogenic and their presence in extender oils for tyre production is expressly restricted under the EU REACH Regulation.

What are extender oils and why are they used in tyres?

Extender oils used in tyre industry are derived from refining in the petrochemical industry. Their function is to facilitate the processing of the rubber compounds from which tyres are made. Extender oils are also an essential component in the technical performance of the tyre, in particular for its road adherence (or grip) and wear properties, and ensure that tyres wear out more slowly. They therefore contribute directly to the quality of the tyre and ultimately driver safety. Following the precautionary principle of the European Union, PAH-rich oils that were previously used were banned. The required switch from high-PAH extender oils to safer, low-PAH oils required significant R&D, factory upgrading and the reformulation of the various rubber mixes in the tyre in order to maintain the crucial adherence and wear properties of the tyre.