

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 13.11.2008
COM(2008) 779 final

2008/0221 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**sobre el etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de
consumo de carburante y otros parámetros esenciales**

(presentada por la Comisión)

{SEC(2008) 2860}
{SEC(2008) 2861}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Motivación y objetivos de la propuesta

El transporte por carretera genera hasta un 23 % de las emisiones totales de CO₂¹, lo que hace de la reducción de la intensidad energética y las emisiones de los vehículos uno de los retos principales para la UE.

El Plan de Acción para la Eficiencia Energética² y la Comunicación titulada «Hacia un transporte más ecológico»³ anunciaban, para 2008, la presentación de una propuesta de etiquetado energético de los neumáticos. Con esa iniciativa se pretende fomentar la evolución del mercado hacia neumáticos con mayor eficiencia de carburante, también conocidos como neumáticos de baja resistencia a la rodadura (NBRR).

La propuesta de etiquetado sigue un enfoque integrado que garantizará el suministro de información normalizada no sólo en cuanto a la eficiencia de carburante de los neumáticos sino también en cuanto a su adherencia en superficie mojada y a sus emisiones de ruido de rodadura exterior, de forma que los consumidores y los usuarios finales adopten sus decisiones de compra con total conocimiento de causa. El objetivo es fomentar, mediante las reglas de juego del mercado, una mejora dinámica de todos los parámetros, trascendiendo los requisitos mínimos de homologación (procedimiento que permite acceder al mercado de la UE).

• Contexto general

Los neumáticos pueden desempeñar un papel determinante para reducir la intensidad energética y las emisiones del transporte, puesto que de ellos depende entre un 20 % y un 30 % del consumo total de carburante de los vehículos. Ese porcentaje de carburante sirve para superar la resistencia a la rodadura (RR) provocada principalmente por la «pérdida histerética» (pérdida de energía debida al calentamiento y a la deformación de las ruedas durante la rodadura). Existen nuevas tecnologías que permiten reducir la RR, de forma que, actualmente, ese fenómeno varía hasta en un 100 % en todas las categorías de neumáticos. En el caso de los turismos, por ejemplo, puede significar una diferencia de hasta el 10 % en cuanto al consumo de carburante entre el juego de neumáticos de mejores prestaciones y el de peores prestaciones.

Los estudios demuestran que los neumáticos con mayor eficiencia de carburante resultan rentables al quedar su diferencia de precio compensada por el ahorro de carburante que producen a lo largo de su vida útil. Presentan por lo tanto un interés directo para los compradores de neumáticos, a los que permiten abaratar la factura energética, y para la sociedad en general, a la que permite reducir las emisiones provocadas por el transporte por carretera. Las repercusiones a escala comunitaria

¹ Agencia Europea del Medio Ambiente, Inventario anual de la Comunidad Europea de gases de efecto invernadero 1990-2005 e informe del inventario de 2007, p. 88.

² COM (2006) 545.

³ COM (2008) 433.

podrían ser espectaculares: el estudio externo realizado como parte de la evaluación de impacto determinaba la existencia de un potencial de ahorro comprendido (dependiendo de la velocidad de la transformación del mercado) entre 0,56 y 1,51 millones de Mtep al año. Esas cifras equivaldrían a retirar entre 0,5 y 1,3 millones de turismos de las carreteras de la UE (o entre un 3 % y un 8 % de las nuevas matriculaciones).

Han introducido y seguirán introduciendo mejoras de la RR en el mercado de equipo original⁴ los fabricantes de automóviles que tienen incentivos para equipar sus vehículos con neumáticos más eficientes en cuanto al consumo de carburante a fin de reducir las emisiones de los vehículos medidas en aplicación de la normativa sobre homologación. Además, el Reglamento sobre la seguridad general de los vehículos de motor⁵ prohibirá los neumáticos de peores prestaciones en cuanto al consumo de carburante mediante la aplicación de unos requisitos mínimos de RR. No obstante, la transformación del mercado producida por esos dos factores no alcanzará su nivel óptimo debido a la inexistencia de información a disposición de los usuarios finales, especialmente en el mercado de recambios.

En ese segmento, que representa un 78 % de cuota de mercado⁶, los consumidores y las empresas carecen de acceso a datos objetivos sobre la resistencia a la rodadura de los neumáticos, por lo que no pueden sopesar el aumento de los precios de compra frente al ahorro de carburante. Los estudios de este mercado han puesto también de manifiesto que los consumidores estarían interesados en la compra de neumáticos eficientes en cuanto al consumo de carburante.

Además, las prestaciones de los neumáticos se hallan interrelacionadas, de forma que la intervención sobre un parámetro, como el rendimiento energético, podría tener efectos adversos sobre otros, como la adherencia en superficie mojada, mientras que la optimización de la adherencia en superficie mojada podría tener efectos negativos sobre el ruido de rodadura exterior. Se ha demostrado, no obstante, que es posible mejorar la adherencia en superficie mojada y el ruido de rodadura exterior, superando los requisitos mínimos recogidos en la normativa sobre homologación⁷. Redunda por consiguiente en interés de la sociedad fomentar la optimización de ambos parámetros además de la resistencia a la rodadura.

El sistema comunitario de etiquetado de los neumáticos pretende impulsar la evolución del mercado hacia neumáticos eficientes en cuanto al consumo de carburante, actualmente por debajo del nivel óptimo debido a la falta de información. Semejante sistema permitiría a los consumidores adoptar sus decisiones de compra con conocimiento de causa, ofrecería a los fabricantes incentivos para mejorar sus productos y contribuiría a sensibilizar a los ciudadanos.

- **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

La propuesta sobre etiquetado de los neumáticos forma parte de una estrategia

⁴ Neumáticos montados en los vehículos nuevos, que representan un 22 % de la cuota de mercado.

⁵ Propuesta COM(2008) 316, en proceso de aprobación, DO C., p.

⁶ Neumáticos montados en los vehículos tras el desgaste de los neumáticos originales, habitualmente a los 40 000 km en el caso de los turismos.

⁷ COM(2008) 316, véase la nota a pie de página nº 5.

integrada para la reducción del consumo de carburante y de las emisiones del transporte por carretera. Centrada en la demanda, complementará la normativa sobre homologación de los neumáticos que, mediante el establecimiento de requisitos mínimos, actúa sobre la oferta. Los requisitos mínimos de resistencia a la rodadura, adherencia en superficie mojada y ruido de rodadura exterior, cuya entrada en vigor está prevista para octubre de 2012 conforme a la propuesta de Reglamento sobre la seguridad general de los vehículos de motor, garantizarán un nivel homogéneo de calidad de los neumáticos, mientras que el sistema de etiquetado propiciará mejoras con respecto a esos niveles. En un contexto de aumento de la competencia del mercado de los neumáticos, creará condiciones de igualdad para todos, con la posibilidad de que los productores exploten la diferenciación de los productos de modo que la competencia no se base sólo en los precios de los productos sino también en su calidad. Es también probable que reduzca algunas de las barreras (concretamente, las relacionadas con la reputación) que dificultan el acceso al mercado a los nuevos agentes. Por su parte, las empresas del sector verán mejorar la rentabilidad de sus inversiones en I+D dado que los consumidores y los usuarios finales tendrán acceso a información objetiva, fiable y comparable sobre los parámetros de los neumáticos.

La aplicación de métodos armonizados y precisos de ensayo será indispensable para obtener información comparable sobre los parámetros de los neumáticos. A fin de reducir la carga administrativa para los fabricantes y los costes de los ensayos, deberán aplicarse los métodos de ensayo definidos en la legislación sobre homologación de los neumáticos.

- **Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión**

El aumento de la penetración en el mercado de neumáticos eficientes en términos de consumo de carburante mediante un sistema de etiquetado energético contribuirá a la consecución del potencial de ahorro de energía del 20 % para 2020 avanzado en el Plan de Acción para la Eficiencia Energética⁸ y posteriormente suscrito por el Consejo de Energía, el Consejo Europeo y el Parlamento Europeo⁹.

La propuesta se ajusta a la estrategia revisada de la Comisión para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos industriales ligeros¹⁰ y a las aportaciones del Grupo de alto nivel CARS 21¹¹. Esa estrategia se basa en la aplicación de un enfoque integrado para alcanzar en 2012 el objetivo de 120g/km de CO₂: el valor de 130g/km se conseguirá mediante un instrumento legislativo sobre las emisiones de los automóviles (según se miden en el procedimiento de homologación)¹², completado con una reducción adicional de 10g/km o equivalente obtenida mediante una lista cerrada de medidas adicionales entre las que se incluye el fomento de los neumáticos

⁸ COM (2006) 545.

⁹ Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Energía) de 23 de noviembre de 2006, 15210/06; Conclusiones de la Presidencia del Consejo Europeo de Bruselas (8 y 9 de marzo de 2007); Resolución del Parlamento Europeo, de 24 de octubre de 2007, sobre la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos industriales ligeros (2007/2119(INI)), punto 32.

¹⁰ COM (2007) 19.

¹¹ COM (2007) 22.

¹² COM (2007) 856.

eficientes en términos de consumo de carburante. Las sinergias con la propuesta revisada de etiquetado de los automóviles¹³ aumentarán asimismo la visibilidad del sistema de etiquetado de los neumáticos.

El fomento de la evolución del mercado hacia neumáticos que permiten reducir el consumo de carburante se ajusta a la Estrategia de Lisboa y a la estrategia renovada a favor del desarrollo sostenible, ya que propiciará la inversión en I+D, creará condiciones de igualdad para todos y reducirá la huella de carbono del transporte por carretera, contribuyendo con todo ello al objetivo político de la movilidad sostenible.

Uno de los objetivos esenciales que se definen en el Programa Comunitario de Lisboa para el periodo 2008-2010¹⁴ es promover «una política industrial orientada hacia una producción y un consumo más sostenibles», principio que recoge y amplía el Plan de Acción sobre Consumo y Producción Sostenibles y Política Industrial Sostenible¹⁵.

El etiquetado de los neumáticos será asimismo una pieza importante para la consecución del objetivo de «capacitar a los consumidores» recogido en la Estrategia comunitaria en materia de política de los consumidores 2007-2013¹⁶, pues les permitirá elegir con conocimiento de causa los neumáticos de repuesto que deseen comprar.

2. CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

• Consulta de las partes interesadas

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados:

A lo largo de todo el proceso, se han recabado sistemáticamente las opiniones de los interesados mediante reuniones bilaterales y rondas de consultas con representantes de los Estados miembros, ONG, organizaciones de defensa de los consumidores, asociaciones de empresas, fabricantes de neumáticos, gestores de flotas de vehículos, distribuidores de neumáticos y fabricantes de automóviles.

- Las primeras reacciones se registraron durante la consulta pública de la DG ENTR sobre los sistemas avanzados de seguridad de los vehículos de motor llevada a cabo entre agosto y octubre de 2007, en la que se avanzó una propuesta de clasificación de los neumáticos en función de su eficiencia en términos de consumo de carburante. Al final, esa disposición se retiró de la propuesta de la DG ENTR con el propósito de analizar la cuestión de forma más pormenorizada, pero los resultados de esa consulta se han tenido en cuenta.

- El 21 de abril de 2008, un grupo de expertos se reunió con representantes de la industria de fabricación de neumáticos a fin de aclarar ciertos aspectos técnicos.

- El 26 de mayo de 2008 se celebró un seminario destinado a los interesados; el documento de trabajo de ese seminario, que contiene aspectos relativos a las distintas

¹³ Refundición de la Directiva 1999/94/CE.

¹⁴ COM(2007) 804.

¹⁵ COM(2008) 397/3

¹⁶ COM(2007) 99.

opciones posibles, las respuestas de los interesados y las actas de la reunión está publicado en el sitio web Europa.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta:

La consulta de los interesados ha sido definitiva a la hora de determinar las distintas opciones y la posible implantación de un sistema de etiquetado. En general, todos los participantes en el proceso de consulta se mostraron favorables a la introducción de un sistema de etiquetado, aunque manifestaron reservas sobre ciertas cuestiones técnicas:

- La primera consulta pública llevada a cabo por la DG ENTR reveló la necesidad de evitar la degradación de las características de las prestaciones de seguridad de los neumáticos en la concepción del sistema de etiquetado de los neumáticos eficientes en términos de consumo de carburante. Los fabricantes de neumáticos desarrollaron el concepto de «enfoque integrado de las prestaciones de los neumáticos», que reclama la consideración simultánea de todos los parámetros pertinentes. Esa inquietud se tuvo en cuenta en la elaboración del sistema de etiquetado, que incluye un método de clasificación con arreglo a criterios múltiples.

- Se solicitó que se establecieran categorías de eficiencia de carburante más ambiciosas, para las que debería seguirse un esquema idéntico al de los aparatos domésticos (la escala de la «A a la G»)¹⁷. Esa petición condujo a la realización de extensas actividades de investigación, en el marco del estudio externo, para determinar con precisión el estado de la técnica, el potencial tecnológico de mejora de la eficiencia en el consumo de carburante de los neumáticos y los costes de producción que ello entrañaría. Los resultados de esa investigación se han tenido en cuenta en la determinación de las categorías de eficiencia energética, de tal manera que la categoría «A» es lo suficientemente exigente como para hacer evolucionar el mercado hacia neumáticos más eficientes en términos de carburante sin pérdida alguna de rentabilidad para los usuarios, es decir que el ahorro de carburante compensará el incremento del desembolso de compra.

- Algunos interesados solicitaron que se incluyera el ruido de rodadura exterior en el sistema de etiquetado. Se trató por lo tanto ese parámetro originalmente no incluido en la evaluación de impacto.

- Por último, se produjo un amplio debate en cuanto a la conveniencia de incluir en el sistema de etiquetado los neumáticos C2 y C3 (neumáticos montados en los vehículos ligeros y pesados). Las empresas de transporte por carretera y su federación, la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), solicitaron que dichas categorías de neumáticos se incluyeran en el sistema de etiquetado. Habida cuenta de que la evaluación de impacto puso de manifiesto el importante potencial de ahorro de carburante en esos mercados, se decidió incluir dichos neumáticos en el ámbito de aplicación de la propuesta legislativa.

Entre el 28 de abril y el 30 de mayo de 2008 se llevó a cabo una consulta abierta en

¹⁷

Directiva 1992/75/CE.

Internet. La Comisión recibió 14 respuestas. Los resultados están disponibles en http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

Ámbitos científicos y técnicos pertinentes:

Se encargó al EPEC (*European Policy Evaluation Consortium*) la realización de un estudio durante el periodo comprendido entre diciembre de 2007 y julio de 2008 a fin de recabar información para la evaluación de impacto.

Metodología utilizada:

El mencionado estudio examinó los fundamentos técnicos para la elaboración del sistema de etiquetado, incluido el equilibrio entre los parámetros de los neumáticos, la estructura del mercado y el análisis de costes y beneficios.

La elaboración específica de las categorías de eficiencia de carburante se basa, en los siguientes factores: 1) el estado de la técnica, 2) los costes de producción necesarios para conseguir cierto nivel de RR o de adherencia en superficie mojada, que, comparados con el ahorro de carburante o el aumento de la seguridad conseguidos determinan 3) los niveles de rentabilidad hacia los que puede esperarse razonablemente que evolucione el mercado, y 4) la precisión de los métodos de ensayo, que pueden influir en la amplitud de las categorías.

Principales organizaciones y expertos consultados:

Representantes de los Estados miembros, ONG, organizaciones de defensa de los consumidores, asociaciones de empresas, fabricantes y distribuidores de neumáticos y fabricantes de automóviles.

Resumen del asesoramiento recibido y utilizado

No se ha mencionado la existencia de riesgos potencialmente graves con consecuencias irreversibles.

Los datos técnicos y el análisis de costes y beneficios se han incluido en la evaluación de impacto.

Medios utilizados para divulgar los dictámenes técnicos

El estudio externo puede descargarse en:

http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm

- **Evaluación de impacto**

En la evaluación de impacto se tuvieron en cuenta en las distintas opciones posibles para fomentar la transformación del mercado hacia neumáticos más eficientes en términos de consumo de carburante.

- Opción 1: prescindir de adoptar medidas a escala de la UE. Esa opción constituye la hipótesis de referencia e incluye la aprobación de requisitos mínimos sobre la

resistencia a la rodadura (RR), conforme a lo propuesto en el Reglamento sobre la seguridad general de los vehículos de motor, y la oferta existente de incentivos a los fabricantes de automóviles para que equipen sus vehículos con neumáticos eficientes en cuanto al consumo de carburante con el fin de reducir los niveles de emisiones fijados en el procedimiento de homologación.

- Opción 2: sistema de etiquetado de los neumáticos de los turismos (neumáticos C1) con el criterio único de la eficiencia de carburante (RR), acompañado de requisitos mínimos para otros parámetros (adherencia en superficie mojada y ruido de rodadura exterior).
- Opción 3: sistema de etiquetado de los neumáticos C1 con el doble criterio de la eficiencia de carburante y la adherencia en superficie mojada, acompañado de requisitos mínimos sobre el ruido de rodadura exterior.
- Opción 4: sistema de etiquetado para los neumáticos C1 con criterios múltiples: eficiencia de carburante, adherencia en superficie mojada y ruido de rodadura exterior.
- Opción 5: extensión del sistema de etiquetado elaborado para los neumáticos C1 (opciones 2, 3 o 4) a los neumáticos C2 y C3.
- Opción 6: instrumentos económicos y contratación pública.

La comparación de las distintas opciones muestra que el sistema de clasificación de los neumáticos C1 con arreglo a criterios múltiples (opción 4) aporta sus máximas ventajas cuando se extiende a los neumáticos C2 y C3 (opción 5). La penetración más lenta en el mercado de los neumáticos eficientes en términos de consumo de carburante, en comparación con la opción 2 (sistema de etiquetado con arreglo a un criterio único) quedaría compensada por el aumento de la seguridad, mientras que la ampliación del sistema de etiquetado a los neumáticos C2 y C3 aumentaría considerablemente el ahorro total de carburante.

La Comisión llevó a cabo la evaluación de impacto indicada en el programa de trabajo, cuyo informe puede consultarse en la dirección siguiente: http://ec.europa.eu/governance/impact/cia_2008_en.htm

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

• Resumen de la acción propuesta

La propuesta tiene por objeto la elaboración de un sistema de etiquetado de los neumáticos C1, C2 y C3 (los montados en los turismos y en los vehículos industriales ligeros y pesados) con arreglo a parámetros que incluyen la eficiencia en cuanto al consumo de carburante, la adherencia en superficie mojada y el ruido de rodadura exterior. Al establecer distintas categorías de prestaciones de los neumáticos, brindará a los consumidores, los fabricantes y los distribuidores información armonizada y fácilmente inteligible. Además, garantizará que la información se facilita a los usuarios finales a través de distintos medios (soporte electrónico, catálogos, adhesivos, etc.).

- **Base jurídica**

La base jurídica de la propuesta es el artículo 95 del Tratado.

- **Principio de subsidiariedad**

El principio de subsidiariedad es aplicable en la medida en que la propuesta no pertenece a un ámbito de competencia exclusiva de la Comunidad.

Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, por los motivos que se exponen a continuación.

Como ya se indicó con motivo de la aplicación de la Directiva sobre etiquetado de turismos¹⁸, la existencia de 27 sistemas de etiquetado diferentes impone una importante carga a los fabricantes -quienes tienen que clasificar sus productos de diferente manera según los países donde vayan a venderlos- y resulta poco eficaz a la hora de impulsar la evolución del mercado. Las discrepancias entre los distintos sistemas de clasificación de los productos contribuyen a crear confusión entre los consumidores y merman su capacidad de elegir con total conocimiento de causa. Además, los Estados miembros, las organizaciones de defensa de los consumidores y los fabricantes de neumáticos se han manifestado a favor de un sistema de etiquetado armonizado.

La actuación comunitaria facilitará la consecución de los objetivos de la propuesta por los motivos que se indican a continuación.

La implantación de un sistema de etiquetado armonizado reducirá la carga administrativa para los Estados miembros y el sector de fabricación de neumáticos; además, evitará la fragmentación del mercado interior y creará un contexto de igualdad de condiciones para todos.

El ámbito de la propuesta abarca exclusivamente la armonización de la información sobre los productos, recayendo la aplicación del sistema y la supervisión del mercado bajo la responsabilidad de los Estados Miembros.

Por tanto, la propuesta se ajusta al principio de subsidiariedad.

- **Principio de proporcionalidad**

La propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad por los motivos que se exponen a continuación.

La propuesta no va más allá de las medidas necesarias para conseguir los objetivos de la propuesta legislativa. A fin de reducir los costes de los fabricantes de neumáticos, los métodos de ensayo serán idénticos a los previstos para el procedimiento de homologación. El hecho de que los propios fabricantes sean quienes presenten sus declaraciones reducirá también los costes de los ensayos que, según se ha calculado, supondrán en el peor de los casos unos 0,03 euros por neumático.

¹⁸

Directiva 1999/94/CE.

Se propone también diseñar un adhesivo para la etiqueta que sea comprensible sin necesidad de traducción. Para minimizar los costes de logística, se utilizarán pictogramas que garanticen la comprensión del sistema de etiquetado sin que los fabricantes o distribuidores de neumáticos tengan que aplicar una etiqueta específica en cada una de las lenguas oficiales de la UE. Para explicar la etiqueta, se ofrecerá información complementaria en línea (página web) en la lengua correspondiente. Propiciará asimismo el inmediato reconocimiento del mensaje de la etiqueta por parte de los consumidores el uso de un formato similar al utilizado para los electrodomésticos con arreglo a la Directiva sobre el etiquetado energético de los aparatos domésticos.

El etiquetado de los neumáticos no debería encarecer el precio de ese producto: seguirán existiendo neumáticos baratos en el mercado. El único cambio es que se ofrecerá a los consumidores información objetiva sobre la calidad de los neumáticos para que la competencia no se base únicamente en los precios sino también en las prestaciones reales.

- **Instrumentos elegidos**

Instrumentos propuestos: directiva.

No serían adecuados otros instrumentos por los motivos que se exponen a continuación:

La vigilancia del mercado y el cumplimiento de la Directiva serán factores cruciales para el éxito del sistema. Por ese motivo, los Estados miembros deberán establecer sus propios procedimientos de control. Las campañas de sensibilización y explicación del sistema de etiquetado llegarán mejor a los usuarios finales y a los consumidores si se elaboran a nivel nacional. Se propone por lo tanto adoptar una directiva que posteriormente se incorporará a la legislación de los Estados miembros.

La propuesta recurre a un «enfoque por niveles separados» en virtud del cual las disposiciones fundamentales de la Directiva se aprobarán mediante el procedimiento de codecisión, mientras que las especificaciones técnicas y la adaptación al progreso técnico se aprobarán mediante el procedimiento de comitología, con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE.

4. **REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

La propuesta no tiene incidencia alguna en el presupuesto comunitario.

5. **INFORMACIÓN ADICIONAL**

- **Espacio Económico Europeo**

El acto propuesto es pertinente a efectos del Espacio Económico Europeo y, por consiguiente, debe hacerse extensivo a su territorio.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
sobre el etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de
consumo de carburante y otros parámetros esenciales

Texto pertinente a efectos del EEE

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 95,

Vista la propuesta de la Comisión¹⁹,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²⁰,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²¹,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado²²,

Considerando lo siguiente:

- (1) La movilidad sostenible es uno de los grandes retos a los que se enfrenta la Comunidad ante la perspectiva del cambio climático y la necesidad de reforzar la competitividad europea, según subraya la Comunicación de la Comisión titulada «Hacia un transporte más ecológico»²³.
- (2) La Comunicación de la Comisión titulada «Plan de acción para la eficiencia energética: realizar el potencial»²⁴ subrayaba las posibilidades de reducir el consumo total de energía en un 20 % para el año 2020 mediante una lista de acciones concretas, incluido el etiquetado de los neumáticos.
- (3) Debido a la resistencia a la rodadura, los neumáticos representan entre un 20 % y un 30 % del consumo de carburante de los vehículos. La reducción de la resistencia a la rodadura de los neumáticos podría por lo tanto contribuir de manera significativa a la

¹⁹ DO C, , p. .

²⁰ DO C, , p. .

²¹ DO C, , p. .

²² DO C, , p. .

²³ COM(2008) 433.

²⁴ COM(2006) 545.

eficiencia energética del transporte por carretera y, por lo tanto, a la reducción de las emisiones.

- (4) Los neumáticos se caracterizan por una serie de parámetros interrelacionados. La mejora de un parámetro, como la resistencia a la rodadura, podría tener consecuencias adversas sobre otros parámetros, como la adherencia en superficie mojada, mientras que la mejora de esta última característica podría tener consecuencias negativas en cuanto al ruido de rodadura exterior. Es preciso ofrecer a los fabricantes de neumáticos incentivos para que optimicen todos los parámetros.
- (5) Los neumáticos eficientes en términos de consumo de carburante son rentables, ya que el ahorro de carburante que generan compensa con creces el aumento de su precio de venta derivado de sus mayores costes de producción.
- (6) [El Reglamento (CE) nº.../... relativo a los requisitos de homologación para la seguridad general de los vehículos de motor]²⁵ fija requisitos mínimos sobre la resistencia a la rodadura de los neumáticos. Los avances tecnológicos permiten reducir considerablemente las pérdidas de energía debidas a la resistencia a la rodadura de los neumáticos, superando dichos requisitos mínimos. A fin de reducir el impacto ambiental del transporte por carretera, procede establecer disposiciones que, al facilitarles información armonizada sobre dicho parámetro, favorezcan entre los usuarios finales la compra de neumáticos con una mayor eficiencia de carburante.
- (7) El ruido provocado por el tráfico genera importantes molestias y tiene efectos perjudiciales para la salud. El [Reglamento (CE) nº .../... relativo a los requisitos de homologación para la seguridad general de los vehículos de motor] fija requisitos mínimos sobre el ruido de rodadura exterior de los neumáticos. Los avances tecnológicos permiten reducir considerablemente el ruido de rodadura exterior, superando esos requisitos mínimos. A fin de reducir el impacto ambiental del transporte por carretera, procede establecer disposiciones que, al facilitarles información armonizada sobre dicho parámetro, favorezcan entre los usuarios finales la compra de neumáticos que generen un bajo nivel de ruido de rodadura exterior.
- (8) La provisión de información armonizada sobre el ruido de rodadura exterior de los neumáticos facilitaría también la aplicación de las medidas contra el ruido provocado por el tráfico y contribuiría al proceso de sensibilización acerca de la contribución de los neumáticos a ese ruido en el marco de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental²⁶.
- (9) El [Reglamento (CE) nº .../... relativo a los requisitos de homologación para la seguridad general de los vehículos de motor] fija requisitos mínimos sobre las prestaciones de adherencia en superficie mojada de los neumáticos. Los avances tecnológicos permiten mejorar considerablemente la adherencia en superficie mojada, superando esos requisitos mínimos y, por consiguiente, reducir las distancias de frenado en superficie mojada. Procede por lo tanto, con el fin de aumentar la seguridad vial, establecer disposiciones que, al facilitarles información armonizada sobre dicho

²⁵ Propuesta COM(2008) 316 en proceso de aprobación, DO C , , p. .

²⁶ DO L 189 de 18.7.2002, p. 12.

parámetro, favorezcan entre los usuarios finales la compra de neumáticos de mejores prestaciones de adherencia en superficie mojada.

- (10) Hay otros parámetros de los neumáticos, como el *aquaplaning* o el agarre en curvas, que también afectan a la seguridad vial. No obstante, actualmente no se dispone de métodos de ensayo armonizados para ellos. Procede por lo tanto prever la posibilidad de establecer en una fase posterior, si se considera necesario, disposiciones para la facilitar a los usuarios finales información armonizada sobre esos parámetros.
- (11) Es probable que el suministro de información sobre los parámetros de los neumáticos mediante la etiqueta normalizada influya en las decisiones de compra de los usuarios finales en favor de neumáticos más seguros, silenciosos y eficientes en términos de consumo de carburante. Es probable que, a su vez, esa evolución incite a los fabricantes de neumáticos a optimizar dichos parámetros, lo que allanaría el camino hacia un consumo y una producción más sostenibles.
- (12) La multiplicidad de normas sobre etiquetado de neumáticos en los distintos Estados miembros crearía obstáculos al comercio intracomunitario y supondría para los fabricantes de neumáticos un aumento de la carga administrativa y de los costes de los ensayos.
- (13) Los neumáticos de repuesto representan un 78 % del mercado de neumáticos. Se considera por lo tanto justificado informar a los usuarios finales acerca de los parámetros de esos neumáticos en la misma medida que de los parámetros de los neumáticos montados en los vehículos nuevos.
- (14) Es palpable la necesidad de facilitar información más detallada sobre la eficiencia de carburante y otros parámetros de los neumáticos a los consumidores, entre los que se incluyen los gestores de las flotas de automóviles y las empresas de transporte, quienes no pueden comparar fácilmente los parámetros de las distintas marcas de neumáticos al no existir un sistema de etiquetado y ensayo armonizado. Procede por lo tanto incluir los neumáticos C1, C2 y C3 en el ámbito de aplicación de la Directiva.
- (15) La etiqueta energética que clasifica los aparatos domésticos en una escala «de la A a la G» en virtud de la Directiva 1992/75/CE, relativa a la indicación del consumo de energía y de otros recursos de los aparatos domésticos por medio del etiquetado y de una información uniforme sobre los productos²⁷, es sobradamente conocida por los consumidores y ha tenido éxito en cuanto al fomento de aparatos más eficientes. Debería por lo tanto utilizarse ese mismo formato para el etiquetado de los neumáticos según su eficiencia de carburante.
- (16) La colocación de una etiqueta en los neumáticos en los puntos de venta y su presentación en las publicaciones técnicas de promoción deberían asegurar que los distribuidores y los posibles usuarios finales reciban información armonizada sobre la eficiencia de carburante, la adherencia en superficie mojada y el ruido de rodadura exterior de los neumáticos.
- (17) Algunos usuarios finales escogen los neumáticos antes de personarse en el punto de venta o los compran por correspondencia. Para garantizar que esos usuarios finales

²⁷ DO L 297 de 13.10.1992, p. 16.

puedan también decidir su compra con conocimiento de causa, merced a una información armonizada sobre la eficiencia de carburante, la adherencia en superficie mojada y el ruido de rodadura exterior, las etiquetas deberán figurar en todas las publicaciones técnicas de promoción, incluso aquellas que puedan consultarse en Internet.

- (18) La información debe facilitarse conforme a los métodos de ensayo armonizados fijados en el [Reglamento (CE) nº .../... relativo a los requisitos de homologación para la seguridad general de los vehículos de motor], lo que permitirá a los usuarios finales comparar los diferentes neumáticos y limitará los costes de los ensayos para los fabricantes.
- (19) Si los Estados miembros implantan incentivos que favorezcan el uso de neumáticos eficientes en términos de consumo de carburante, procede determinar categorías mínimas de eficiencia a fin de evitar la fragmentación del mercado interior. Esos incentivos podrían considerarse ayudas estatales. La presente Directiva se entiende sin perjuicio de los resultados de cualesquiera procedimientos futuros sobre ayudas estatales que puedan llevarse a cabo con arreglo a los artículos 87 y 88 del Tratado.
- (20) El cumplimiento de las disposiciones en materia de etiquetado por parte de los fabricantes, los proveedores y los distribuidores es fundamental para alcanzar los objetivos de dichas disposiciones. Los Estados miembros deberán por lo tanto supervisar ese cumplimiento mediante los oportunos mecanismos de vigilancia del mercado y controles *a posteriori*.
- (21) Procede adoptar las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva con arreglo a la Decisión 1999/368/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión²⁸.
- (22) Concretamente, debe facultarse a la Comisión para que introduzca requisitos de clasificación en relación con la adherencia en superficie mojada de las categorías de neumáticos C2 y C3 y requisitos relacionados con otros parámetros esenciales de los neumáticos aparte de la eficiencia de carburante, la adherencia en superficie mojada y el ruido de rodadura exterior, y para que adapte los anexos a los progresos técnicos. Dado que estas medidas son de alcance general y se destinan a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1 **Ámbito de aplicación y objeto**

El objetivo de la presente Directiva es aumentar la eficiencia energética del transporte por carretera, promoviendo el uso de neumáticos eficientes en términos de consumo de carburante.

²⁸ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

La presente Directiva establece un marco para el suministro de información sobre los parámetros de los neumáticos mediante un sistema de etiquetado.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los neumáticos C1, C2 y C3.
2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, la presente Directiva no se aplicará a:
 - a) los neumáticos recauchutados;
 - b) los neumáticos todoterreno profesionales;
 - c) los neumáticos diseñados para ser montados exclusivamente en los vehículos matriculados por primera vez antes del 1 de octubre de 1990;
 - d) los neumáticos de repuesto de uso provisional de tipo T;
 - e) los neumáticos cuya categoría de velocidad sea inferior a 80 km/h;
 - f) los neumáticos cuya llanta tenga un diámetro nominal inferior o igual a 254 mm o igual o superior a 635 mm;
 - g) los neumáticos equipados con dispositivos adicionales para mejorar sus cualidades de tracción, como los neumáticos con clavos.

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- (1) «neumáticos C1, C2 y C3»: neumáticos de las categorías definidas en el artículo 8 del [Reglamento (CE) nº.../... relativo a los requisitos de homologación para la seguridad general de los vehículos de motor]²⁹;
- (2) «neumático de repuesto de uso provisional de tipo T»: neumático de repuesto de uso provisional diseñado para su utilización a presiones de inflado superiores a las prescritas para los neumáticos de tipo estándar y de estructura reforzada;
- (3) «punto de venta»: local en el que se expongan, almacenen o pongan en venta neumáticos, incluidos los locales de exposición de automóviles en lo que respecta a los neumáticos expuestos no montados en los vehículos;

²⁹

[NB: la actual clasificación de los neumáticos de la propuesta de Reglamento (COM(2008)316) omite los vehículos industriales ligeros (N1). Existe un acuerdo al nivel del Consejo para revisar la definición propuesta en el artículo 8 del documento COM(2008) 316 a fin de incluir los neumáticos N1, acuerdo que se materializará en el mes de octubre, a más tardar, antes de la adopción de la presente propuesta de Directiva sobre etiquetado de los neumáticos. Esta nota, cuyos fines son informativos para el proceso legislativo, deberá suprimirse en el momento de la aprobación de la Directiva].

- (4) «publicaciones técnicas de promoción»: todo material impreso y electrónico utilizado en la comercialización de los neumáticos o los vehículos, destinado a los usuarios finales o a los distribuidores, en el que se describan los parámetros específicos de los neumáticos, incluidos manuales técnicos, prospectos, páginas de venta por Internet, folletos y catálogos;
- (5) «documentación técnica»: información relativa a los neumáticos, incluidos el fabricante o la marca del neumático, la descripción del tipo de neumático o el agrupamiento de los neumáticos con vistas a la declaración de las categorías de eficiencia en términos de consumo de carburante, adherencia en superficie mojada y ruido de rodadura exterior, los informes de los ensayos y la precisión de los mismos.
- (6) «fabricante»: toda persona física o jurídica que fabrique un producto o que mande diseñar o fabricar ese producto y lo comercialice con su nombre o marca comercial.
- (7) «importador»: toda persona física o jurídica establecida en la Comunidad que introduzca un producto de un tercer país en el mercado comunitario.
- (8) «proveedor»: el fabricante, o su representante autorizado en la Comunidad, o el importador;
- (9) «distribuidor»: toda persona física o jurídica de la cadena de suministro, distinta del proveedor o del importador, que comercialice neumáticos;
- (10) «puesta en el mercado»: suministro remunerado o gratuito de un producto para su distribución o utilización en el mercado comunitario en el transcurso de una actividad comercial;
- (11) «usuario final»: consumidor (que puede ser un gestor de una flota de vehículos o una empresa de transporte por carretera), que compre o se suponga que va a comprar un neumático;
- (12) «parámetro esencial»: parámetro de un neumático, como la resistencia a la rodadura, la adherencia en superficie mojada o el ruido de rodadura exterior, que tenga importantes repercusiones en el medio ambiente, la seguridad vial o la salud durante la utilización del neumático.

Artículo 4 **Responsabilidades de los proveedores de neumáticos**

Los Estados miembros velarán por que los proveedores cumplan las disposiciones siguientes:

- (1) asegurar que los neumáticos C1 y C2 que se entreguen a los distribuidores o a los usuarios finales lleven en la banda de rodadura un adhesivo con la etiqueta indicativa de la categoría de eficiencia de carburante conforme al anexo I, parte A, y el valor medido del ruido de rodadura exterior conforme al anexo I, parte C; las etiquetas de los neumáticos C1 deberán indicar asimismo la categoría de adherencia en superficie mojada conforme al anexo I, parte B;
- (2) el formato del adhesivo contemplado en el apartado 1 será el descrito en el anexo II;

- (3) en las publicaciones técnicas de promoción, los proveedores indicarán la categoría de eficiencia en términos de consumo de carburante y de adherencia en superficie mojada, así como el valor medido del ruido de rodadura exterior, conforme a lo dispuesto en el anexo I y en el orden que se determina en el anexo III;
- (4) los proveedores mantendrán la documentación técnica a disposición de las autoridades de los Estados miembros que así lo soliciten durante un periodo de cinco años a partir de la puesta en el mercado del último neumático de un tipo determinado; esa documentación técnica deberá presentar el nivel de detalle suficiente para permitir a las autoridades comprobar la exactitud de la información sobre eficiencia en términos de consumo de carburante, adherencia en superficie mojada y ruido de rodadura exterior consignada en la etiqueta.

Artículo 5 **Responsabilidades de los distribuidores de neumáticos**

Los Estados miembros velarán por que los distribuidores cumplan las disposiciones siguientes:

- (1) asegurar que, en el punto de venta, los neumáticos llevan en un lugar claramente visible la etiqueta suministrada por los proveedores de conformidad con el artículo 4, apartado 1;
- (2) facilitar a los usuarios finales, cuando los neumáticos puestos en venta no se hallen a la vista de aquellos, información sobre la categoría de eficiencia de carburante y de adherencia en superficie mojada, así como del valor medido del ruido de rodadura exterior de esos neumáticos;
- (3) indicar, en el caso de los neumáticos C1 y C2, la categoría de eficiencia de carburante y el valor medido del ruido de rodadura exterior junto con las facturas que entreguen a los usuarios finales cuando compren los neumáticos; en el caso de los neumáticos C1, se indicará asimismo la categoría de adherencia en superficie mojada.

Artículo 6 **Responsabilidades de los proveedores y distribuidores de automóviles**

Los Estados miembros velarán por que los proveedores y distribuidores de automóviles cumplan las disposiciones siguientes:

- (1) asegurar que las publicaciones técnicas de promoción recogen información sobre los neumáticos que se monten en los vehículos nuevos; esa información incluirá la categoría de eficiencia de carburante indicada en el anexo I, parte A, el valor medido del ruido de rodadura exterior indicado en el anexo I, parte C, y, en el caso de los neumáticos C1, la categoría de adherencia en superficie mojada indicada en el anexo I, parte B;
- (2) cuando puedan instalarse en un vehículo nuevo diferentes tipos de neumáticos, sin que se ofrezca a los usuarios finales la posibilidad de elegir entre esos tipos de neumáticos, las publicaciones técnicas de promoción deberán indicar las categorías

inferiores de eficiencia de carburante y de adherencia en superficie mojada y el valor superior medido del ruido de rodadura exterior, en el orden especificado en el anexo III;

- (3) cuando se ofrezca a los usuarios finales la posibilidad de elegir entre diferentes tipos de neumáticos para su instalación en un vehículo nuevo, los proveedores de automóviles indicarán en las publicaciones técnicas de promoción las categorías de eficiencia de carburante y de adherencia en superficie mojada y el valor medido del ruido de rodadura exterior de esos tipos de neumáticos, en el orden especificado en el anexo III;
- (4) cuando se ofrezca a los usuarios finales la posibilidad de elegir entre diferentes tipos de neumáticos para su instalación en un vehículo nuevo, los distribuidores de automóviles facilitarán información sobre las categorías de eficiencia de carburante y de adherencia en superficie mojada y sobre el valor medido del ruido de rodadura exterior de esos tipos de neumáticos antes de su venta.

Artículo 7

Métodos de ensayo armonizados

La información que deberá facilitarse en cumplimiento de los artículos 4, 5 y 6 sobre la categoría de eficiencia de carburante, el valor medido del ruido de rodadura exterior y la categoría de adherencia en superficie mojada se obtendrá con los métodos de ensayo armonizados indicados en el anexo I.

Artículo 8

Procedimiento de verificación

De acuerdo con el procedimiento establecido en el anexo IV, los Estados miembros determinarán la conformidad de las categorías de eficiencia de carburante y adherencia en superficie mojada declaradas, según lo establecido en el anexo I, partes A y B, y del valor medido del ruido de rodadura exterior declarado, según lo establecido en el anexo I, parte C.

Artículo 9

Mercado interior

1. Siempre y cuando se cumplan las disposiciones de la presente Directiva, los Estados miembros no prohibirán ni restringirán la puesta de neumáticos en el mercado por motivos relacionados con la información del producto que regula la presente Directiva.
2. Salvo cuando dispongan de pruebas en contrario, los Estados miembros considerarán que las etiquetas y la información sobre el producto se ajustan a lo dispuesto en la presente Directiva. Podrán solicitar a los proveedores que aporten la documentación técnica pertinente para comprobar la exactitud de los valores declarados.

Artículo 10

Incentivos

Los Estados miembros no ofrecerán incentivo alguno en relación con los neumáticos clasificados por debajo de la categoría de eficiencia de carburante C que se describe en el anexo I, parte A.

Artículo 11

Modificaciones y adaptación al progreso técnico

Las medidas que se indican a continuación, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 13, apartado 2:

- (1) introducción de requisitos de adherencia en superficie mojada de los neumáticos C2 y C3, siempre que se disponga de los métodos de ensayo armonizados adecuados;
- (2) introducción de requisitos para otros parámetros esenciales, en la medida en que esos parámetros afecten al medio ambiente, la salud y la seguridad, se disponga de los métodos armonizados de ensayo adecuados y esos requisitos resulten rentables;
- (3) adaptación de los anexos I a IV al progreso técnico.

Artículo 12

Sanciones

Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones correspondientes a la infracción de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva y tomarán las medidas necesarias para asegurarse de su ejecución. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión en un plazo máximo de dieciocho meses a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva y le comunicarán inmediatamente toda modificación posterior de las mismas.

Artículo 13

Comité

1. La Comisión estará asistida por un comité.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Artículo 14

Revisión

Transcurrido un periodo máximo de cinco años desde la fecha de aplicación de la presente Directiva, la Comisión estudiará la necesidad de revisar las categorías de eficiencia energética y de adherencia en superficie mojada establecidas en el anexo I.

Artículo 15
Incorporación a la legislación nacional

1. No más tarde del 1 de noviembre de 2011, los Estados miembros adoptarán y publicarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.

Aplicarán dichas disposiciones a partir del 1 de noviembre de 2012.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 16

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 17

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas,

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO I
Clasificación de los parámetros de los neumáticos

Parte A: Categorías de eficiencia de carburante

Las categorías de eficiencia de carburante deberán determinarse en función del coeficiente de resistencia a la rodadura (*CRR*), con arreglo a la escala de la A a la G que se especifica más adelante, y medirse de acuerdo con el [Reglamento CEPE..., *Referencia al DO que se añadirá antes de la adopción final de la Directiva*].

Si un tipo determinado de neumático se homologa para más de una clase (por ejemplo, C1 y C2), el modelo de clasificación utilizado para determinar la eficiencia de carburante de ese tipo de neumático deberá ser el aplicable a la clase de neumático superior (es decir, C2, y no C1).

Neumáticos C1		Neumáticos C2		Neumáticos C3	
<i>CRR</i> en kg/t	Categoría de eficiencia energética	<i>CRR</i> en kg/t	Categoría de eficiencia energética	<i>CRR</i> en kg/t	Categoría de eficiencia energética
$CRR \leq 6,5$	A	$CRR \leq 5,5$	A	$CRR \leq 4,0$	A
$6,6 \leq CRR \leq 7,7$	B	$5,6 \leq CRR \leq 6,7$	B	$4,1 \leq CRR \leq 5,0$	B
$7,8 \leq CRR \leq 9,0$	C	$6,8 \leq CRR \leq 8,0$	C	$5,1 \leq CRR \leq 6,0$	C
Vacía	D	Vacía	D	$6,1 \leq CRR \leq 7,0$	D
$9,1 \leq CRR \leq 10,5$	E	$8,1 \leq CRR \leq 9,2$	E	$7,1 \leq CRR \leq 8,0$	E
$10,6 \leq CRR \leq 12,0$	F	$9,3 \leq CRR \leq 10,5$	F	$CRR \geq 8,1$	F
$CRR \geq 12,1$	G	$CRR \geq 10,6$	G	Vacía	G

Parte B: Categorías de adherencia en superficie mojada

Las categorías de adherencia en superficie mojada de los neumáticos C1 deberán determinarse en función del índice de adherencia en superficie mojada (G), con arreglo a la escala de la A a la G que se especifica más adelante, y medirse de acuerdo con el Reglamento n° 117 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas: Disposiciones uniformes relativas a la homologación de neumáticos por lo que se refiere a las emisiones del ruido de rodadura y a la adherencia en superficie mojada³⁰.

G	Categorías de adherencia en superficie mojada
$155 \leq G$	A
$140 \leq G \leq 154$	B
$125 \leq G \leq 139$	C
Vacía	D
$110 \leq G \leq 124$	E
$G \leq 109$	F
Empty	G

Parte C: Ruido de rodadura exterior

El valor medido del ruido de rodadura exterior se declarará en decibelios y se medirá de acuerdo con el Reglamento n° 117 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas: Disposiciones uniformes relativas a la homologación de neumáticos por lo que se refiere a las emisiones del ruido de rodadura y a la adherencia en superficie mojada.

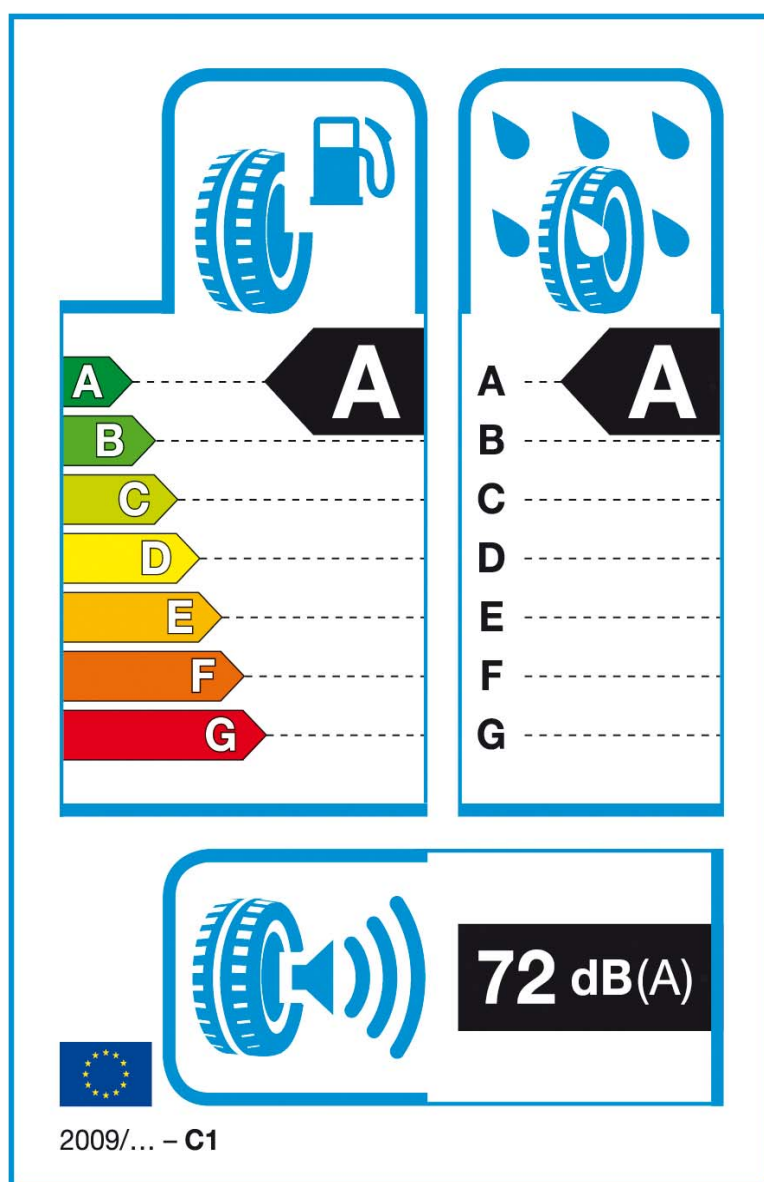
³⁰ DO L 231 de 29.8.2008, p. 19.

Anexo II: Formato de la etiqueta

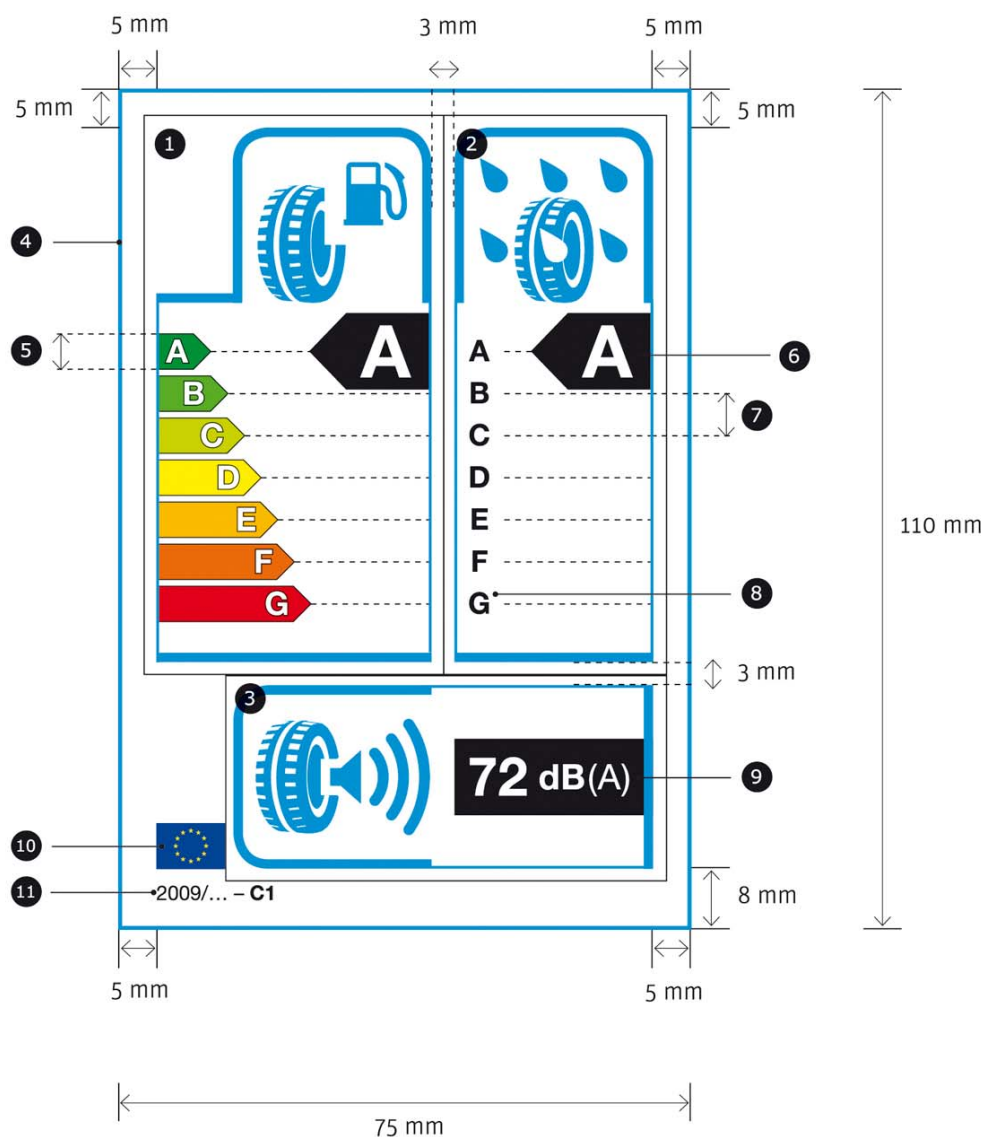
El adhesivo mencionado en el artículo 4, apartado 1, y en el artículo 5, apartado 1, constará de dos partes: 1) una etiqueta impresa con el formato que se describe más adelante, y 2) un espacio en el que se indicará el nombre del proveedor de los neumáticos así como su línea, dimensiones, índice de carga, categoría de velocidad y otras especificaciones técnicas (en lo sucesivo: «espacio reservado a la marca»).

1. Diseño de la etiqueta

- 1.1. La etiqueta impresa en el adhesivo contemplada en el artículo 4, apartado 1, y en el artículo 5, apartado 1, deberá ajustarse a la ilustración que se reproduce a continuación:



1.2 A continuación figuran las especificaciones de la etiqueta:



1.3 La etiqueta deberá medir por lo menos 75 mm de ancho y 110 mm de alto. Cuando se imprima en un formato mayor, su contenido deberá mantener las proporciones de las especificaciones que figuran más arriba.

1.4 La etiqueta deberá cumplir los requisitos siguientes:

- Los colores serán CMYK (cián, magenta, amarillo y negro) y se indicarán con arreglo al ejemplo siguiente: 00-70-X-00 significa 0 % cián, 70 % magenta, 100 % amarillo y 0 % negro;
- Los números que aparecen a continuación corresponden a los de la leyenda que figura en la sección 1.2;

❶ *Eficiencia de carburante*

Pictograma presentado: anchura: 19,5 mm, altura: 18,5 mm – Recuadro del pictograma: trazo: 3,5 pt, anchura: 26 mm, altura: 23 mm – Recuadro de la clasificación por categorías: trazo: 1 pt – Remate del recuadro: trazo: 3.5 pt, anchura: 36 mm – Color: X-10-00-05;

② *Adherencia en superficie mojada*

Pictograma presentado: anchura: 19 mm, altura: 19 mm – Recuadro del pictograma: trazo: 3,5 pt, anchura: 26 mm, altura: 23 mm – Recuadro de la clasificación por categorías: trazo: 1 pt – Remate del recuadro: trazo: 3,5 pt, anchura: 26 mm – Color: X-10-00-05;

③ *Ruido de rodadura exterior*

Pictograma presentado: anchura: 23 mm, altura: 15 mm – Recuadro del pictograma: trazo: 3,5 pt, anchura: 26 mm, altura: 24 mm – Recuadro del valor: trazo: 1 pt – Remate del recuadro: trazo: 3,5 pt, altura: 24 mm – Color: X-10-00-05;

④ *Reborde de la etiqueta:* trazo: 1,5 pt – color: X-10-00-05;

⑤ *Escala de la A a la G*

– *Flechas:* altura: 4,75 mm, espacio: 0,75 mm, trazo negro: 0,5 pt – colores:

- 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;
- G: 00-X-X-00.

– *Texto:* Helvetica Bold 12 pt, 100% blanco, ribete negro: 0,5 pt;

⑥ *Clasificación*

– *Flecha:* anchura: 16 mm, altura: 10 mm, 100 % negra;

– *Texto:* Helvetica Bold 27 pt, 100 % blanco;

⑦ *Líneas de la clasificación:* trazo: 0,5 pt, intervalo de la línea de puntos: 5,5 mm, 100% negras;

⑧ *Texto de la clasificación:* Helvetica Bold 11 pt, 100 % negro;

⑨ *Valor del ruido*

- *Recuadro*: anchura: 25 mm, altura: 10 mm, 100 % negro;
- *Texto*: Helvetica Bold 20 pt, 100 % blanco;
- *Texto de la unidad de medición*: Helvetica Bold Regular para la «(A)»: 13 pt, 100 % blanco;

⑩ *Logotipo de la UE*: anchura:9 mm; altura: 6 mm;

⑪ *Referencia a la Directiva*: Helvetica Regular 7,5 pt, 100% negra;

Referencia a la clase de neumático: Helvetica Bold 7,5 pt, 100% black;

c) El fondo debe ser blanco.

- 1.5 La clase de neumático (C1, C2 or C3) deberá indicarse en la etiqueta, en el formato señalado en la ilustración de la sección 1.2.

2. Espacio reservado a la marca

- 2.1 En el adhesivo, junto a la etiqueta, los proveedores deberán añadir su nombre así como la línea, dimensiones, índice de carga, categoría de velocidad y otras especificaciones de los neumáticos, en cualquier color, formato y diseño, siempre que las dimensiones del espacio reservado a la marca no superen una ratio de 4:5 del tamaño de la etiqueta y que el mensaje publicado junto a la etiqueta no interfiera con el mensaje de la propia etiqueta.

Anexo III
Información recogida en las publicaciones técnicas de promoción

1. La información sobre los neumáticos se facilitará en el orden siguiente:
 - (i) categoría de eficiencia de carburante (letra A a G);
 - (ii) categoría de adherencia en superficie mojada (letra A a G);
 - (iii) valor medido del ruido de rodadura exterior (dB).
2. Esta información deberá:
 - (i) ser fácil de leer;
 - (ii) ser fácil de comprender;
 - (iii) incluir, cuando existan distintas clasificaciones para un tipo determinado de neumático en función de su dimensión o de otros parámetros, la gama de prestaciones entre los peores y los mejores neumáticos.
3. Los proveedores deberán además indicar en su sitio *web*:
 - (i) una explicación de los pictogramas impresos en la etiqueta;
 - (ii) una declaración que refuerce el mensaje de que el ahorro de carburante y la seguridad vial dependen en gran medida del comportamiento del conductor, y, concretamente que:
 - la conducción ecológica puede reducir considerablemente el consumo de carburante;
 - para conseguir una mayor adherencia en superficie mojada y optimizar las prestaciones de ahorro de carburante, es preciso comprobar con regularidad la presión de los neumáticos;
 - es necesario respetar estrictamente y en toda circunstancia las distancias de frenado.

Anexo IV: Procedimiento de verificación

Para cada tipo o grupo de neumáticos determinado por el proveedor, se evaluará la conformidad de las categorías declaradas de eficiencia de carburante y de adherencia en superficie mojada y del valor medido del ruido de rodadura exterior, conforme al procedimiento que se describe a continuación:

- (1) se ensayará en primer lugar un neumático; si el valor medido se ajusta a la categoría declarada o al valor medido del ruido de rodadura exterior, el ensayo se considerará superado;
- (2) si el valor medido no se ajusta a la categoría declarada o al valor medido del ruido de rodadura exterior, se ensayarán tres neumáticos más. El valor medio de las mediciones de los cuatro neumáticos ensayados se utilizará para determinar la conformidad con la información declarada.