



Bruselas, 8.11.2017
COM(2017) 658 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Evaluación de la necesidad de revisión del Reglamento (CE) n.º 1222/2009 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

1. INTRODUCCIÓN

Este informe presenta los resultados de la evaluación de la necesidad de revisión del Reglamento (CE) n.º 1222/2009¹ del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, sobre el etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros esenciales («Reglamento sobre el etiquetado de los neumáticos»). Como prevé el artículo 14 de dicho Reglamento, la revisión se centró en:

- la eficacia de la etiqueta en términos de sensibilización del usuario final, en particular si las disposiciones establecidas en el artículo 4, apartado 1, letra b), son igual de efectivas que las del artículo 4, apartado 1, letra a), a la hora de contribuir a los objetivos del Reglamento;
- la información sobre parámetros de neumáticos facilitada por los proveedores y distribuidores de vehículos a los usuarios finales;
- si el régimen de etiquetado debe ampliarse para incluir neumáticos recauchutados;
- si se deben introducir nuevos parámetros de neumáticos, como por ejemplo el kilometraje.

Asimismo, se abordaron otras cuestiones pertinentes. Entre ellas, la posibilidad de adaptar la clasificación de la adherencia de los neumáticos concebidos específicamente para un comportamiento mejor en condiciones de hielo o nieve o de ambos, que el de los neumáticos normales, de conformidad con el artículo 11, apartado b), del Reglamento; la posibilidad de crear una base de datos de registro; y la necesidad de intensificar las actividades de vigilancia del mercado.

Se llevó a cabo un estudio específico² para apoyar la revisión del Reglamento.

2. LEGISLACIÓN SOBRE EL ETIQUETADO DE NEUMÁTICOS

El Reglamento sobre el etiquetado de los neumáticos se adoptó como parte de los esfuerzos para fomentar la movilidad sostenible en la UE.

Este Reglamento abarca los neumáticos para turismos (neumáticos C1³), vehículos industriales ligeros (neumáticos C2) y vehículos pesados (neumáticos C3). Están exentos los neumáticos recauchutados, con clavos y los neumáticos destinados a una serie de aplicaciones específicas, como los usados en carreras y los de repuesto.

El Reglamento incluye tres parámetros de comportamiento interrelacionados: eficiencia en términos de consumo de carburante (basado en la resistencia a la rodadura), adherencia en superficie mojada y ruido de rodadura exterior. El Reglamento define clases para estos tres parámetros.

La eficiencia en términos de consumo de carburante se define en términos de coeficiente de resistencia a la rodadura (CRR). La eficiencia en términos de consumo de carburante se

¹ [DO L 342 de 22.12.2009, p. 46.](#)

² [Estudio de revisión](#) del Reglamento (CE) n.º 1222/2009 sobre el etiquetado de los neumáticos (Viegand Maagøe A/S, marzo 2016)

³ Neumáticos C1, C2 y C3 son términos jurídicos definidos en el Reglamento (CE) n.º 661/2009. Se refieren a neumáticos concebidos específicamente para turismos, vehículos industriales ligeros y vehículos pesados.

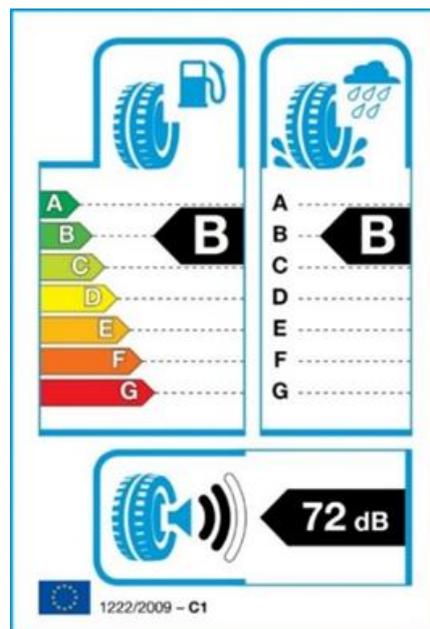
muestra en la etiqueta en una escala de colores de la A a la G, en la que la mejor clase de eficiencia en términos de consumo de carburante (clase A) tiene el menor CCR.

El comportamiento en cuanto a seguridad de los neumáticos se describe a través de la adherencia en superficie mojada, es decir, la capacidad del neumático de frenar en una carretera mojada. La adherencia en superficie mojada se determina en función del índice de adherencia en superficie mojada, con arreglo a una escala de la A a la G, en la que las mejores clases tienen los valores más altos de dicho índice.

El ruido de rodadura exterior se refiere al ruido de los neumáticos percibido por un transeúnte, es decir, fuera del vehículo. Se mide en decibelios (dB). El ruido de rodadura exterior se refleja en la etiqueta usando entre una y tres «ondas acústicas» negras.

El nivel de comportamiento de estos tres parámetros de la etiqueta es declarado por los fabricantes sin la verificación de una tercera parte.

Para los neumáticos C1 y C2, las clases se muestran en una etiqueta o un adhesivo (una etiqueta con un espacio para indicar el nombre de la marca). Para los tres tipos de neumáticos, la información sobre la clase de eficiencia en términos de consumo de carburante, la clase de adherencia en superficie mojada y la clase de ruido de rodadura exterior, así como el valor medido del ruido se facilitan en el material técnico de promoción, incluidos los sitios web de los proveedores.



El principal objetivo del Reglamento sobre el etiquetado de los neumáticos es aumentar la seguridad y la eficiencia económica y medioambiental del transporte por carretera mediante el fomento del uso de neumáticos que sean eficientes en términos de consumo de carburante y seguros, y que presenten bajos niveles de ruido. También pretende ofrecer una mayor información a los consumidores, mediante una etiqueta normalizada, con el fin de influir en sus decisiones de compra. La eficiencia en términos de consumo de carburante es de suma importancia para las preocupaciones de la UE sobre la seguridad de su suministro energético, su dependencia de las importaciones de energía y la necesidad de hacer frente al cambio climático.

Dado que el sector del transporte supone un tercio del consumo energético de la UE, aumentar la eficiencia en términos de consumo de carburante en el transporte por carretera desempeña

un papel importante a la hora de abordar estos desafíos. Los neumáticos representan el 20-30 % del consumo de carburante de un vehículo, debido a su resistencia a la rodadura. Por tanto, reducir dicha resistencia resulta importante para aumentar la eficiencia en términos de consumo de carburante y disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero. Mejorar la adherencia en superficie mojada de los neumáticos supondrá una reducción del número de accidentes y un descenso del número de muertos y heridos. El ruido procedente de las carreteras supone la segunda carga sanitaria medioambiental más peligrosa después de las partículas en suspensión. El uso exclusivo de neumáticos con la mejor clase de ruido de rodadura exterior en la UE puede reducir las repercusiones para la salud relacionadas con el ruido.

3. ALCANCE DEL ANÁLISIS

El análisis estudió si sigue habiendo margen, a partir de la aplicación del Reglamento sobre el etiquetado de los neumáticos, para mejorar los parámetros de comportamiento de los neumáticos sobre eficiencia en términos de consumo de carburante, adherencia en superficie mojada y ruido de rodadura exterior.

El examen abarcó las disposiciones en materia de aplicación y ejecución del Reglamento en la UE desde su fecha de aplicación en noviembre de 2012. Asimismo, la investigación incluyó los requisitos de contratación pública incluidos en la Directiva relativa a la eficiencia energética 2012/27/UE⁴ referidos al Reglamento sobre el etiquetado de los neumáticos.

El análisis tuvo en cuenta, como fuentes de inspiración, las disposiciones pertinentes de la Directiva de etiquetado energético 2010/30/UE⁵ revisada por el Reglamento de etiquetado energético (UE) 2017/1369 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶.

La investigación también tuvo en cuenta las disposiciones pertinentes del Reglamento de homologación de tipo (CE) 661/2009⁷ para neumáticos. Dicho Reglamento está diseñado para excluir del mercado aquellos productos con un peor comportamiento en los mismos parámetros (resistencia a la rodadura, adherencia en superficie mojada y ruido de rodadura exterior).

En particular, el análisis se centró en las siguientes cuestiones:

1. hasta qué punto ha mejorado el comportamiento medio del mercado desde que empezó a aplicarse el Reglamento;
2. la eficacia de la etiqueta en términos de sensibilización del usuario final y de mejora de la eficiencia energética, adherencia en superficie mojada e impacto del ruido;
3. la claridad y precisión de la información sobre parámetros de los neumáticos ofrecida por los proveedores y distribuidores de vehículos a los usuarios finales; la mejora de la información preventiva, incluida la visibilidad de la etiqueta;
4. la exención de determinados tipos de neumáticos (recauchutados y con clavos) del sistema de etiquetado;
5. la no inclusión de otros parámetros de neumáticos, como el kilometraje y la abrasión;

⁴ Artículo 6 y anexo III.

⁵ Directiva 2010/30/UE (DO L 153 de 18.6.2010, p. 1).

⁶ Reglamento (UE) 2017/1369 (DO L 198 de 28.7.2017, p. 1).

⁷ Reglamento (CE) n.º 661/2009 (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1).

6. la no adaptación del sistema de clasificación de adherencia a neumáticos concebidos específicamente para un comportamiento mejor en condiciones de hielo o nieve o de ambas;
7. la creación de una base de datos de registro;
8. la vigilancia del mercado y la aplicación de la legislación.

4. RESULTADOS

4.1. Evolución del mercado

El Reglamento sobre el etiquetado de los neumáticos se aplica desde noviembre de 2012. Para los parámetros de «eficiencia en términos de consumo de carburante» y «adherencia en superficie mojada», el mercado mostró entre 2013 y 2015 una tendencia positiva hacia neumáticos con mejor comportamiento, en parte gracias al efecto de la etiqueta. No obstante, esta tendencia fue menos pronunciada para el parámetro de «ruido de rodadura exterior».

Tanto la eficiencia en términos de consumo de carburante como la adherencia en superficie mojada mejoraron entre 2013 y 2015 para todos los tipos de neumáticos.

Para las clases de mejor eficiencia energética (A y B), la penetración en el mercado es todavía muy baja (<1 % para todos los tipos de neumáticos). Esto indica el gran potencial de mejora existente.

En cuanto a la adherencia en superficie mojada, la cuota de mercado de la clase B es elevada para todos los tipos de neumáticos (por encima del 40 %) y satisfactoria para la clase A (alrededor del 15 %).

Para el ruido de rodadura exterior no se produjo una verdadera mejora entre 2013 y 2015, principalmente porque la industria se ha centrado más en la mejora de otros parámetros. Esto se debe a que el ruido de rodadura exterior es el parámetro clasificado como menos importante para los usuarios finales, como muestra una encuesta realizada como parte del estudio realizado para apoyar la revisión.

Además, menos del 0,5 % de los neumáticos comercializados tienen la etiqueta A tanto para la eficiencia en términos de consumo de carburante como para la adherencia en superficie mojada debido a los costes más elevados y a la compensación técnica entre estos dos parámetros.

El efecto del sistema de etiquetado en 2020 se ha estimado en 35 PJ⁸ (o 0,8 Mtep⁹) anuales con una reducción de las emisiones de CO₂ de 2,5 millones de toneladas al año¹⁰.

4.2. Sensibilización y compresión de la etiqueta

La encuesta a los consumidores realizada como parte del estudio que apoya la revisión muestra que más de la mitad de los propietarios de vehículos no eran conscientes del etiquetado de los neumáticos.

⁸ PJ o petajulio: 10¹⁵ julios.

⁹ Mtep: millones de toneladas equivalentes de petróleo.

¹⁰ Basado en el modelo de existencias creado para el estudio que apoya la revisión del Reglamento sobre el etiquetado de los neumáticos.

Además, los usuarios finales de los neumáticos C2 y C3 y algunos usuarios finales de los neumáticos C1 no suelen adquirir los neumáticos directamente sino a través de contratos de arrendamiento financiero y soluciones para flotas.

Las campañas de sensibilización pueden incluir una referencia a la calculadora de ahorro de carburante del sitio web de la Comisión¹¹, que permite a los usuarios finales calcular el ahorro potencial de carburante según el tipo de neumático.

Otra cuestión sobre sensibilización afecta a los requisitos de contratación pública de la Directiva relativa a la eficiencia energética 2012/27/UE, aunque esto no se señaló específicamente en la encuesta. Para fomentar el uso de neumáticos energéticamente eficientes, es importante que los Estados miembros garanticen que sus gobiernos centrales son conscientes del requisito de adquirir neumáticos de la mejor clase de eficiencia en términos de consumo de carburante. Asimismo, deberían incluir este aspecto en sus licitaciones de contratos de servicios de conformidad con el requisito del anexo III de la Directiva relativa a la eficiencia energética 2012/27/UE.

La encuesta también muestra un continuo avance en la sensibilización de los usuarios y la comprensión de la etiqueta.

La comprensión del etiquetado de los neumáticos por parte de los consumidores es buena en términos generales. Al mostrarles la etiqueta, los consumidores fueron capaces de comprender la información ofrecida, aunque no estuvieran familiarizados con ella de antemano. Los encuestados valoraron el pictograma sobre el ruido de rodadura exterior como el menos fácil de entender (60 % de tasa de comprensión), la adherencia en superficie mojada como la más fácil de entender (81 %) y la comprensión del parámetro de eficiencia en términos de consumo de carburante se situó entre los dos anteriores (73 %).

La encuesta mostró que la seguridad es la principal preocupación de los consumidores al adquirir neumáticos. Por tanto, la mayoría de los consumidores consideran la adherencia en superficie mojada el parámetro más importante del etiquetado. Incluso cuando también se consideran parámetros que no se indican en el etiquetado (como el precio y la marca), la adherencia en superficie mojada sigue siendo el más importante, seguido del precio.

La industria, los distribuidores y las organizaciones de consumo recomiendan la organización de campañas que promocionen la etiqueta para aumentar el conocimiento de los consumidores acerca de ella y explicar su significado. Los grupos objetivo deben ser los usuarios finales de los segmentos de neumáticos C1, C2 y C3. Sin embargo, las campañas de sensibilización más importantes son las dirigidas a usuarios finales de neumáticos C1 ya que estos constituyen la mayor parte de las ventas de neumáticos.

Las campañas de sensibilización pueden estar organizadas por los Estados miembros a nivel nacional, por la Comisión a nivel de la UE, o de ambas formas. Supondría una ventaja incluir en las campañas a proveedores y distribuidores de neumáticos con el fin de llegar a los usuarios finales de forma más eficaz. Algunos Estados miembros ya han ofrecido campañas de sensibilización sobre el etiquetado de los neumáticos o planean hacerlo. Se deben tener en cuenta las experiencias y recomendaciones de estas campañas.

¹¹. [Calculadora](#): El ahorro se basa en la eficiencia energética del neumático y en el número de kilómetros que puede recorrer el juego de neumáticos.

4.3. Exactitud de la información, mejora de la información de preventiva

En general, los consumidores consideran que el etiquetado es útil y claro. Una gran parte de ellos siente una confianza alta o media en la información que ofrece la etiqueta. Muchos consumidores indicaron que su confianza aumentaría si hubiera más control de mercado y se impusieran más sanciones por incumplimiento. Esto coincide con las respuestas ofrecidas por los proveedores de neumáticos y las asociaciones de distribuidores, que también reclamaron una mayor vigilancia del mercado.

Respecto a la exactitud de la información, es necesario mencionar que varias asociaciones de consumidores han expresado cierta preocupación por el etiquetado de los neumáticos de la UE. Afirman que este sobrevalora el comportamiento de los neumáticos y que los valores son diferentes a los ofrecidos por los ensayos. Sin embargo, no especifican si esta diferencia se aplica a los tres parámetros, o solo a uno o dos. También critican el hecho de que el etiquetado de los neumáticos de la UE derive de un proceso de «declaración propia», sin la certificación de una tercera parte.

Además, muchos consumidores solicitan más información en forma de ensayos independientes realizados por asociaciones de consumidores o las autoridades, o una base de datos pública que muestre los datos de los neumáticos procedentes del sistema de etiquetado.

La mayoría de los consumidores adquieren neumáticos en tiendas que venden estos productos o en talleres, pero solo alrededor de un tercio de ellos vio los neumáticos expuestos antes de su última compra. Además, las autoridades de vigilancia del mercado (AVM) que llevan a cabo inspecciones en las tiendas han observado que únicamente algunos modelos de neumáticos se encuentran expuestos en el punto de venta mientras que el resto se encuentran entre las existencias. Esto implica que los consumidores no suelen ver el neumático, y por tanto tampoco la etiqueta, antes de comprarlo. Además, dado que el comportamiento de los neumáticos se deteriora con el paso del tiempo, incluso en los estantes, podría considerarse informar al consumidor acerca de la fecha de fabricación, por ejemplo, en la ficha de información del producto, ofreciendo asimismo indicaciones sobre la degradación media prevista.

Estas prácticas no son compatibles con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento, en virtud del cual los distribuidores deben ofrecer a los usuarios finales información acerca de los parámetros de comportamiento del etiquetado cuando los neumáticos en venta no sean visibles para el usuario final. Por tanto, debe considerarse la ampliación y aclaración de estas disposiciones para garantizar que se ofrece la información del etiquetado antes de la venta.

Los proveedores y distribuidores de vehículos deben tener la obligación de ofrecer información sobre el etiquetado de los neumáticos para los tipos de neumáticos que deben instalarse en el vehículo. Esto debe incluir situaciones en las que no se ofrece al usuario final una opción entre diferentes tipos de neumáticos que deben instalarse en un vehículo en venta. Esta información puede incluirse, por ejemplo, en el material técnico de promoción facilitado al usuario final.

En el punto de venta, el etiquetado de los neumáticos puede mostrarse en forma de etiqueta impresa cerca del neumático o como un adhesivo sobre este. La mayoría de los consumidores considera que la forma más visible es colocar el adhesivo sobre la banda de rodadura del neumático. No obstante, la pertinencia sobre cómo mostrar la etiqueta se ve socavada por el hecho de que la mayoría de los neumáticos no se encuentren expuestos.

Como muestra la encuesta, la proporción de las compras de neumáticos a través de Internet está aumentando. Por tanto, resulta cada vez más importante mostrar la etiqueta y la información pertinente cuando los neumáticos se pongan a la venta en línea.

4.4. Falta de cobertura de determinados tipos de neumáticos (recauchutados y con clavos)

Neumáticos recauchutados

El recauchutado de neumáticos es un proceso utilizado para ampliar la vida de los neumáticos usados. Cuando se recauchuta un neumático, la banda de rodadura desgastada se sustituye por una nueva. Esta sustitución puede repetirse siempre que se garantice la integridad de la carcasa. El recauchutado supone un ahorro de energía y materiales.

El comportamiento de los neumáticos recauchutados está determinado por la combinación de la carcasa, la banda de rodadura y el proceso de recauchutado aplicado. El principal desafío que supone incluir neumáticos recauchutados en el sistema de etiquetado es la necesidad de establecer los tres parámetros de comportamiento del etiquetado (eficiencia en términos de consumo de carburante, adherencia en superficie mojada y ruido de rodadura exterior) para cada combinación. Dado que los neumáticos recauchutados se fabrican en series pequeñas, el coste de llevar a cabo ensayos para cada combinación haría que el negocio del recauchutado fuera económicamente inviable, en particular para las pymes.

Los métodos e instrumentos de medición para calcular los parámetros de comportamiento del etiquetado para los neumáticos recauchutados C3 están en desarrollo.

Debe realizarse una evaluación exhaustiva de estos métodos e instrumentos antes de considerar si se deben incluir los neumáticos recauchutados C3 en el ámbito de aplicación del Reglamento sobre el etiquetado de los neumáticos. La labor de evaluación debe implicar a todas las partes interesadas como la industria de los neumáticos, las empresas de recauchutado, las AVM y las organizaciones no gubernamentales pertinentes.

Neumáticos con clavos

Los neumáticos con clavos se usan principalmente en Finlandia, Suecia y Noruega, donde representan el 12 % del mercado de los neumáticos (en comparación con el 0,25 % en el resto de la UE). En muchos Estados miembros está prohibida la utilización de neumáticos con clavos y en muchos otros su uso está restringido a los meses de invierno. Esta pequeña cuota de mercado limita el potencial ahorro de carburante que supone incluir neumáticos con clavos en el sistema de etiquetado. Además, la principal cuestión medioambiental que surge de la utilización de neumáticos con clavos es la contaminación por partículas causada por el desgaste. Esto ha llevado a los países nórdicos a regular el diseño de los neumáticos para limitar este efecto.

Las actuales normas de ensayo no permiten probar la resistencia a la rodadura y la adherencia en superficie mojada de los neumáticos con clavos. En las pruebas de ambos parámetros, se permite una rugosidad limitada de la superficie (carretera o tambor). La utilización de clavos en estas superficies durante el ensayo las dañaría de tal forma que ya no cumplirían las normas de ensayo.

4.5. Kilometraje y abrasión

Kilometraje

El impacto económico y medioambiental de aumentar el kilometraje de los neumáticos depende únicamente de cómo afectará esto a la resistencia a la rodadura. Si el aumento del kilometraje se consigue a expensas de aumentar la resistencia a la rodadura, seguramente los impactos serán negativos debido al aumento del consumo de carburante en la fase de utilización. Además, existe el riesgo de que la adherencia en superficie mojada se vea debilitada.

El kilometraje es un parámetro importante para los usuarios finales pero su inclusión no es viable hasta el momento, ya que no existe un método de ensayo normalizado fiable, preciso y reproducible para calcular el número de kilómetros que pueden alcanzar los neumáticos. Sería necesario desarrollar dicho método para ofrecer a los consumidores esta importante información, aunque se reconoce que el kilometraje calculado mediante un método de ensayo normalizado puede diferir significativamente del kilometraje experimentado por los consumidores en la vida real. Si esto ocurre, existe el riesgo de que los consumidores pierdan su confianza en el etiquetado.

Aunque el kilometraje está directamente relacionado con el desgaste de la banda de rodadura de los neumáticos (que puede depender de la presión del neumático, la calzada, la carga y el estilo de conducción), estos también se degradan con el tiempo o por la exposición a la luz del sol (radiación ultravioleta), el calor, la lluvia, etc. Por tanto, su durabilidad también depende de la exposición al clima en el que se utilizan y la dureza de este, que también afecta a otros parámetros de la etiqueta, como el ahorro de combustible.

Por tanto, debería informarse a los consumidores acerca de las posibles causas de estas diferencias y la forma de reducirlas (mejor control del inflado, estilo de conducción, etc.) para mantener su confianza en el etiquetado.

Las normas del Grado de Calidad Uniforme del Neumático (UTQG) ofrecen el único método de ensayo normalizado, que se aplica solo a los neumáticos C1. Este método exige que los neumáticos se utilicen durante un total de 7 200 millas (11 600 kilómetros), lo cual hace que sea muy costoso (se podría considerar una metodología de ensayo de laboratorio más económica). El kilometraje medido será diferente al experimentado en la vida real por el usuario final, debido a que factores externos como la presión de los neumáticos, la calzada, la carga y el estilo de conducción tienen una gran influencia en el desgaste de los neumáticos y el kilometraje.

La industria y las AVM coinciden en que no es posible medir el kilometraje con la precisión necesaria para el etiquetado, y las AVM no consideran que sea posible realizar una vigilancia del mercado de este parámetro. Además, la industria de los neumáticos, las AVM y las organizaciones de neumáticos coinciden en que la introducción del kilometraje como un parámetro del sistema de etiquetado sería muy costosa y no ayudaría a los consumidores a elegir mejores neumáticos. No obstante, esta cuestión, que está estrechamente relacionada con la abrasión, podría examinarse con más detenimiento en una futura revisión del Reglamento.

Abrasión

La abrasión, que es la eliminación de materiales del neumático cuando este interactúa con la calzada, está relacionada con el kilometraje. Los materiales eliminados, que se llaman TRWP (partículas procedentes del desgaste de los neumáticos), contribuyen a la contaminación por partículas del aire. Dado que otras fuentes de contaminación del aire, como las emisiones de los vehículos, están siendo reguladas, es probable que aumente la importancia relativa de las TRWP. Sin embargo, aún existe incertidumbre acerca de la contribución de este tipo de partículas a la contaminación del aire y la contaminación por microplásticos de los océanos, y

todavía no se ha desarrollado un método de medición normalizado. Una serie de estudios recientes señalan a los neumáticos como una posible fuente importante de contaminación por microplásticos de los océanos¹².

Como ocurre con el kilometraje, la abrasión depende ampliamente de factores externos (presión de los neumáticos, calzada, carga, estilo de conducción, etc.). El sistema de etiquetado de los neumáticos puede no ser necesariamente adecuado para regular las emisiones de TRWP. No obstante, esta cuestión podría examinarse con más detenimiento en una futura revisión del Reglamento. Esta deberá tener en cuenta la creciente preocupación acerca de la contaminación del aire y los microplásticos en los océanos, y las consecuencias para el medio ambiente y la salud humana.

El contenido químico de los materiales de los neumáticos, que resulta importante para los efectos sobre la salud de las TRWP, ya está regulado mediante el Reglamento REACH¹³.

Además, parece pertinente mencionar que esta cuestión también podría ser abordada en virtud de la legislación de homologación de tipo para neumáticos¹⁴.

4.6. Adherencia en nieve y hielo

En el sistema de etiquetado de los neumáticos, el índice de adherencia en superficie mojada se utiliza como medida de seguridad. Sin embargo, esto conlleva el riesgo de confundir a los consumidores que adquieren neumáticos para condiciones de invierno, ya que los neumáticos que están diseñados para tener un mejor comportamiento en nieve y hielo tienen una peor adherencia en superficie mojada que los neumáticos normales de verano¹⁵. La inclusión del comportamiento en nieve y hielo en el sistema de etiquetado abordaría una cuestión de seguridad y ofrecería una información más completa a los consumidores, que, en última instancia, podría aumentar la confianza en el etiquetado, especialmente en las regiones nórdicas. En este contexto, también se podría considerar informar a los consumidores acerca de la importancia de la edad del neumático, dado que el comportamiento de los neumáticos a bajas temperaturas se degrada fuertemente con el tiempo.

El término «neumático de nieve» se define en el Reglamento (CE) 661/2009 y en el Reglamento CEPE 117 como un «neumático cuyo dibujo o composición de la banda de rodamiento o cuya estructura han sido concebidos específicamente para proporcionar en nieve un comportamiento mejor que el de los neumáticos normales en cuanto a la capacidad de iniciar o mantener el desplazamiento». Dichos neumáticos pueden llevar la indicación «M+S», que es una declaración propia del fabricante para neumáticos que supuestamente tienen un mejor comportamiento en barro o nieve. No obstante, no existen otros requisitos o pruebas de comportamiento de los neumáticos necesarios para obtener la indicación «M+S».

¹²Estudio sobre [contaminación por microplásticos procedente de fuentes primarias](#), p. 31 y estudio sobre [fuentes de desechos marinos](#), p. 365.

¹³ Reglamento (CE) n.º 1907/2006 REACH (DO L 396 de 30.12.2006, p. 1).

¹⁴ Reglamento (CE) n.º 661/2009 (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1).

¹⁵ El término «neumático de verano» no se corresponde a una definición jurídica de un producto específico. Se refiere a un neumático normal que se usa preferiblemente en condiciones climáticas invernales no extremas. Para su conocimiento, existen «neumáticos para todas las estaciones», término que tampoco se corresponde a una definición jurídica, y que son neumáticos que pueden usarse tanto en condiciones de verano como de invierno según la declaración del fabricante. Normalmente llevan la indicación «M+S» pero no se corresponden necesariamente con una certificación 3-PMSF (una montaña de tres picos y un copo de nieve) como el «neumático de nieve para uso en condiciones extremas de nieve» jurídicamente definido. Todos estos distintos términos para neumáticos («verano» y «todas las estaciones») se corresponden con la declaración del fabricante sin más requisitos ni pruebas de comportamiento de los neumáticos.

El término «neumático de nieve para uso en condiciones extremas de nieve» también se define en el Reglamento CEPE 117 como un «neumático de nieve cuyo dibujo, composición de la banda de rodadura o cuya estructura han sido concebidos específicamente para su utilización en condiciones extremas de nieve» y que cumple determinados requisitos a fin de utilizar la indicación 3-PMSF (una montaña de tres picos y un copo de nieve) en el flanco del neumático. Estos neumáticos también son conocidos como «neumáticos de invierno» y son obligatorios en varios Estados miembros en condiciones invernales.

Ambos términos, «neumático de nieve» y «neumático de nieve para uso en condiciones extremas de nieve», se aplican a los tipos de neumáticos C1, C2, y C3 por igual. Otra categoría de neumáticos para condiciones de invierno son los «neumáticos de invierno nórdicos», que son neumáticos sin clavos diseñados para condiciones de hielo y hielo húmedo. Actualmente, no existe una definición para el término «neumáticos de invierno nórdicos», pero se está preparando una norma ISO para una prueba de comportamiento en hielo similar a la prueba de comportamiento en nieve para «neumáticos de nieve para uso en condiciones extremas de nieve» y se espera que esté lista a lo largo de 2017. La prueba de comportamiento en hielo se aplica solo a los neumáticos C1.

Para la adherencia en nieve, la prueba y la indicación 3-PMSF suponen la solución más adecuada ya que su uso está muy extendido en la industria de los neumáticos y, por tanto, tendría unos bajos costes de aplicación. Esta información adicional compensa la puntuación de adherencia en superficie mojada normalmente mala y de rango medio que aparece en el etiquetado de la UE.

Para los «neumáticos de invierno nórdicos» (neumáticos para condiciones de hielo), la norma ISO prevista, en combinación con un valor límite y un pictograma asociado, también podría suponer una solución práctica. Normalmente, estos neumáticos tienen los valores más bajos de adherencia en superficie mojada del etiquetado.

En ambos casos (neumáticos para condiciones de nieve y hielo), la información adicional del etiquetado, si existiera, debe aplicarse únicamente a los neumáticos certificados por una tercera parte con el procedimiento de ensayo normalizado. Esto resulta necesario para mantener y reforzar la confianza del consumidor en el etiquetado.

4.7. Base de datos de registro

El estudio de revisión examinó si resultaba adecuado crear una base de datos de registro para el etiquetado de los neumáticos y la documentación técnica relacionada a nivel de la UE para mejorar la aplicación del sistema. El análisis concluyó que podría resultar práctico ofrecer información de mercado para la toma de decisiones políticas y facilitar la vigilancia del mercado, y esto podría servir como herramienta de información para el consumidor. Asimismo, supondría un buen instrumento para obtener una mayor transparencia en relación con los métodos y condiciones de ensayo utilizados por los proveedores que, según algunas AVM, no existe actualmente. Para los usuarios finales, una base de datos de registro podría mejorar la información de preventa de los parámetros del etiquetado.

Cualquier posible base de datos tendrá que ser complementaria a la base de datos del sistema de información y comunicación para la vigilancia del mercado (ICSMS)¹⁶ que abarca productos en circulación en la UE que no cumplen lo dispuesto en la legislación sobre productos de la UE, así como a la base de datos que debe crearse en virtud del Reglamento

¹⁶ Esta es una base de datos para toda la UE propiedad de la Comisión Europea que está destinada al archivo e intercambio de información entre los Estados miembros y la Comisión sobre cuestiones relacionadas con actividades de aplicación.

revisado de etiquetado energético (UE) 2017/1369. El reflejo en una posible base de datos de registro para neumáticos se beneficiará de la experiencia con la futura base de datos de etiquetado energético.

4.8. Vigilancia del mercado y aplicación de la legislación

Las actividades de vigilancia del mercado varían entre los Estados miembros, que son los responsables de realizar dicha vigilancia. El tipo más frecuente de vigilancia del mercado son las inspecciones del «punto de venta». Algunas autoridades han examinado la documentación técnica pero solo unas pocas han realizado ensayos de laboratorio para verificar los valores del etiquetado. Según las AVM, el alto coste y el número insuficiente de instalaciones de ensayo acreditadas suponen las principales barreras para las pruebas de laboratorio de los neumáticos.

El bajo nivel de vigilancia del mercado socava la confianza del consumidor y ha dado la impresión a los minoristas de que el etiquetado de los neumáticos es una prioridad menor para las autoridades.

La mayoría de los Estados miembros perciben el programa de ensayos de acción conjunta sobre el etiquetado de los neumáticos cofinanciado de la UE¹⁷ como una oportunidad para empezar a realizar pruebas de laboratorio de los neumáticos. La finalidad de la acción conjunta es obtener más datos de ensayo y desarrollar las mejores prácticas en materia de ensayos de vigilancia del mercado.

Algunas de las pruebas de neumáticos dirigidas por las AVM muestran que los resultados pueden diferir de los valores del etiquetado, incluso cuando se prueba el mismo modelo de neumático en distintos laboratorios/pistas de ensayo acreditados, sin ser posible identificar con exactitud si el problema es igual para los tres parámetros o solo para alguno de ellos. Numerosas revistas de coches y organizaciones de consumidores que han realizado ensayos han informado del mismo problema. A pesar de no ser capaces de cuantificar las distintas causas, las AVM creen que gran parte de este problema puede deberse a:

- el propio método de medición (en particular, para la adherencia en superficie mojada);
- las distintas condiciones en las que se realizaron los ensayos;
- la aplicación incorrecta de los métodos de ensayo; y
- la falta de transparencia en las condiciones utilizadas para los ensayos y para el cálculo de los valores del etiquetado.

La experiencia acumulada hasta ahora por parte de la industria y las AVM en relación con las normas de ensayo de adherencia en superficie mojada indican una oportunidad para mejorar la precisión del método de ensayo. Esto podría lograrse, por ejemplo, revisando el conjunto de rangos de condiciones de ensayo o las fórmulas matemáticas que permiten que los resultados se alineen cuando los ensayos se realizan en diferentes condiciones, por ejemplo, en diferentes centros de ensayo o en momentos distintos del año. Este es un aspecto importante que debe abordarse en el futuro dado que la seguridad es la principal preocupación entre los consumidores a la hora de adquirir neumáticos. En cuanto a los ensayos sobre el ruido y la resistencia a la rodadura, la situación es menos sensible. Para medir la resistencia a la

¹⁷ Proyecto de vigilancia del mercado de la Comisión Europea MSTyr15, financiado por la iniciativa Horizonte 2020 para mejorar la aplicación del Reglamento sobre el etiquetado de los neumáticos (CE) 1222/2009 a través de unas autoridades de vigilancia del mercado más eficaces (formación, directrices, etc.). Véase www.mstyr15.eu.

rodadura de los neumáticos (que ofrece indicaciones sobre la eficiencia en términos de consumo de carburante), se ha creado una red de «laboratorios de referencia»¹⁸ para optimizar la precisión y reproducibilidad de los resultados mediante un procedimiento destinado a alinear los aparatos de ensayo.

El propio Reglamento sobre el etiquetado de los neumáticos no incluye disposiciones detalladas sobre la vigilancia del mercado y la aplicación de la legislación. En su lugar, el Reglamento se refiere a las disposiciones del Reglamento (CE) 765/2008¹⁹, que incluye las normas generales sobre la vigilancia del mercado y el control de los productos que se introducen en el mercado de la UE. Esto es diferente a lo que ocurre con el Reglamento de etiquetado energético (UE) 2017/1369, que incluye disposiciones más detalladas sobre la vigilancia del mercado, además de las incluidas en el Reglamento (CE) 765/2008. Además, las medidas de aplicación en virtud del Reglamento de etiquetado energético deben incluir una descripción detallada del contenido de la documentación técnica exigida por las AVM a efectos de vigilancia del mercado.

Aunque las disposiciones de ejecución son menos detalladas en el Reglamento sobre el etiquetado de los neumáticos, las AVM generalmente no informan de una falta de capacitación para realizar inspecciones y aplicar sanciones relativas al sistema de etiquetado de los neumáticos.

Las AVM y las organizaciones de consumidores están más preocupados por los costes de los ensayos y sus resultados imprecisos, así como por la poca claridad de los métodos de ensayo.

5. CONCLUSIONES

El estudio de revisión destacó las posibilidades de simplificación y aumentó la eficacia de la legislación actual. En particular, existen grandes posibilidades para el ahorro de carburante, y la seguridad vial y el ruido de rodadura exterior también pueden mejorar.

El estudio de revisión - y las entrevistas subyacentes con proveedores y distribuidores de neumáticos, autoridades de vigilancia del mercado, organizaciones de consumidores y ONG medioambientales - ha señalado una serie de cuestiones que pueden mejorar el Reglamento y su aplicación.

Se puede seguir mejorando la claridad, precisión, fiabilidad y representatividad del etiquetado y el cumplimiento por parte de los Estados miembros. Esto podría llevarse a cabo, por ejemplo, mejorando los ensayos de medición, reforzando la vigilancia del mercado y considerando otras opciones.

Existe una falta de conocimiento del etiquetado entre los usuarios finales y hay otros aspectos que podrían suponer un considerable ahorro energético al tiempo que se evitaría un aumento desproporcionado de los costes y la complejidad del sistema.

El efecto potencial es sustancial. Abordar las cuestiones identificadas en este informe podría hacer que el mercado evolucionara hacia unos neumáticos con un mejor comportamiento. Si en 2030, todos los tipos de neumáticos alcanzaran una eficiencia en términos de consumo de carburante de clase B (en vez de clase C, actualmente prevista), el potencial ahorro energético podría ser de 256 PJ (o 6,1 Mtep) anuales, lo que corresponde a una reducción anual de las emisiones de CO₂ de 18,6 millones de toneladas.

¹⁸Comunicación Comisión Europea (2012/C 86/03).

¹⁹Reglamento (CE) n.º 765/2008 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

La Comisión estudiará las cuestiones abordadas en este informe y puede proponer la revisión del Reglamento sobre el etiquetado de los neumáticos a su debido tiempo.