COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 24.6.2026
COM(2026) 326 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO Y AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO

Informe sobre la aplicación del Reglamento 2020/740, relativo al etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Contexto político y jurídico

Los neumáticos son un componente fundamental de todos los vehículos de carretera. La resistencia a la rodadura de los neumáticos afecta directamente al consumo de energía del vehículo. Por lo tanto, el fomento de la demanda, el desarrollo y la producción de neumáticos más eficientes puede reducir los costes de combustible, las emisiones y las importaciones de combustibles fósiles, o aumentar la autonomía de los vehículos eléctricos al reducir la electricidad necesaria por kilómetro conducido. El primer acto formal de la UE sobre neumáticos eficientes se adoptó a raíz de la crisis del petróleo de 1973, y en él se recomendaba «fomentar el uso de neumáticos de carcasa radial en el equipamiento de los vehículos, inclusive los vehículos pesados»[1].

Cincuenta años después, los neumáticos radiales se han convertido en la tecnología por defecto, pero el transporte por carretera sigue representando una parte importante del consumo de energía final de la UE (alrededor de una cuarta parte), y la gran mayoría de esa energía sigue procediendo del petróleo. Mientras tanto, la innovación en el diseño y los materiales de los neumáticos ha permitido aumentar aún más la eficiencia. Las estimaciones sugieren que la sustitución de neumáticos de alta resistencia a la rodadura por otros de baja resistencia podría reducir el consumo medio de energía de los turismos en aproximadamente un 2 %[2]. En el caso de los vehículos pesados, la resistencia a la rodadura de los neumáticos es mucho más importante y el potencial de mejora de la eficiencia es mayor: la resistencia a la rodadura influye en el consumo de energía hasta en un tercio en los camiones diésel y en más de la mitad en los eléctricos más eficientes[3].

Al mismo tiempo, otro parámetro de los neumáticos que es fundamental para la seguridad es la adherencia en superficie mojada, ya que determina la distancia de frenado de un vehículo. La adherencia en superficie mojada y la resistencia a la rodadura son parámetros contrapuestos y, para los clientes, la decisión sobre qué tipo de neumático comprar puede suponer elegir entre seguridad y eficiencia energética. Por lo tanto, para tomar decisiones de compra con conocimiento de causa, los clientes deben disponer de información sobre ambos parámetros. A tal fin, en 2009 se adoptó el primer Reglamento de la UE relativo al etiquetado de los neumáticos, que se revisó en 2020. Las etiquetas de los neumáticos proporcionan información fácil de entender para estimular la demanda y la competencia en el suministro de neumáticos mejores.

La base del Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos son los artículos 114 y 194, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. El ámbito de aplicación del Reglamento abarca los neumáticos para turismos (C1), furgonetas y camionetas (C2) y camiones pesados y autobuses (C3)[4]. El Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos funciona conjuntamente con los requisitos mínimos de rendimiento

---

1 76/494/CEE: Recomendación del Consejo, de 4 de mayo de 1976, relativa al uso racional de la energía consumida por los vehículos de carretera mediante una mejora de los hábitos de conducción, DO L 140 de 28.5.1976, p. 14.

2 Zacharof, N., Fontaras, G., Ciuffo, B., Tsiakmakis, S. *et al*., *Review of in use factors affecting the fuel consumption and CO_2 emissions of passenger cars*, Centro Común de Investigación, 2016.

3 Hyttinen, Jukka *et al*., *Effect of Ambient and Tyre Temperature on Truck Tyre Rolling Resistance*, International Journal of Automotive Technology, noviembre de 2022.

4 Los neumáticos para vehículos todoterreno, de construcción, agrícolas o de dos y tres ruedas quedan fuera del ámbito de aplicación, ya que la eficiencia en términos de consumo de carburante o los aspectos de seguridad no serían pertinentes.

establecidos en otra legislación. La legislación sobre homologación de tipo, en particular el Reglamento n.º 117 de la CEPE, establece las normas mínimas sobre prestaciones más importantes para los neumáticos comercializados en la UE en lo referente a la resistencia a la rodadura, la adherencia en superficie mojada, el ruido, la adherencia en nieve y la adherencia en hielo. Los Reglamentos n.º 30 (neumáticos C1), n.º 54 (neumáticos C2 y C3) y n.º 172 (neumáticos recauchutados) de la CEPE también establecen normas mínimas sobre prestaciones. Aunque aún no se ha adoptado legislación de la UE en materia de diseño ecológico para los neumáticos, estos se incluyen en el plan de trabajo 2025-2030 sobre diseño ecológico y etiquetado energético[5].

1.2. Principales cambios en la revisión de 2020 del Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos

Los principales cambios introducidos por la revisión de 2020 tenían por objeto:

- adaptar el estilo y el formato de la etiqueta a la etiqueta energética más conocida;
- reducir el número de clases de rendimiento, de siete (A-G) a cinco (A-E), tanto para la resistencia a la rodadura (eficiencia energética) como para la adherencia en superficie mojada (seguridad), ya que requisitos de homologación de tipo de la CEPE más estrictos habían prohibido que los neumáticos entraran en las clases de peores prestaciones de la etiqueta;
- exigir el registro de cada tipo de neumático en el registro europeo de productos para el etiquetado energético (EPREL)[6];
- mejorar la sensibilización del cliente sobre la etiqueta del neumático reforzando los requisitos para mostrar la etiqueta del neumático a los consumidores;
- facultar a la Comisión para adoptar algunas modificaciones mediante actos delegados.

1.3. Objeto del presente informe

El artículo 15 del Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos exige a la Comisión que lleve a cabo una evaluación del Reglamento y presente un informe al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo. Dicho informe evaluará «con qué grado de eficacia el presente Reglamento y los actos delegados adoptados en virtud del mismo han permitido a los usuarios finales elegir neumáticos más eficientes, teniendo en cuenta el efecto [...] en las empresas, en el consumo de carburante, en la seguridad, en las emisiones de gases de efecto invernadero, en la sensibilización de los consumidores y en las actividades de vigilancia del mercado. El informe también evaluará los costes y beneficios de una verificación independiente obligatoria por parte de un tercero de la información facilitada en la etiqueta del neumático, teniendo en cuenta la experiencia adquirida por lo que respecta al marco más amplio establecido por el Reglamento (CE) n.º 661/2009».

El presente informe se centra en los siguientes temas:

- sensibilización de los consumidores, uso y comprensión de la etiqueta del neumático;
- evolución del mercado;
- actos delegados;

---

5 COM(2025) 187 final.

6 https://eprel.ec.europa.eu/.

- vigilancia del mercado y aplicación de la legislación;
- verificación y ensayo por terceros;
- Armonización de las máquinas de ensayo;
- problemas detectados como parte de la aplicación.

Algunos aspectos se analizan como parte de la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta de simplificación ómnibus relativa a la legislación sobre productos eficientes desde el punto de vista energético, adoptada en paralelo al presente informe y basada en él, y del análisis subyacente. Paralelamente al presente informe, se adopta otro informe sobre la aplicación del Reglamento sobre etiquetado energético [Reglamento (UE) 2017/1369].

1.4. Base analítica

El presente informe se basa en varias fuentes de datos y aportaciones, entre ellas:

- una encuesta a los consumidores y a los concesionarios de neumáticos y vehículos[7];
- los datos del EPREL para el registro de neumáticos;
- las aportaciones de las partes interesadas y las autoridades, en particular a través de la labor de diversos grupos de trabajo, como el Grupo de Cooperación Administrativa (AdCo) para el etiquetado de los neumáticos[8] y el Grupo de expertos sobre la armonización de los laboratorios para la medición de la resistencia a la rodadura de los neumáticos[9];
- el sistema de información y comunicación para la vigilancia del mercado (ICSMS)[10];
- otros análisis y recursos a disposición del público.

2. LA ETIQUETA DEL NEUMÁTICO REDISEÑADA

Un estudio de revisión de 2018[11] constató que la etiqueta del neumático no había alcanzado todo su potencial porque los usuarios finales no eran muy conscientes de su existencia y las autoridades de vigilancia del mercado no la estaban aplicando adecuadamente. El estudio también constató que algunos factores intrínsecos obstaculizaban el éxito de la etiqueta, por ejemplo, una subdivisión engañosa de la clase de rendimiento, información inexacta e incompleta y falta de confianza en lo que algunos encuestados consideraban autodeclaraciones.

---

7 *Study on consumer understanding of the EU energy labels applied since 1 May 2021* [«Estudio sobre la comprensión por parte de los consumidores de las etiquetas de los neumáticos de la UE aplicadas desde el 1 de mayo de 2021», documento en inglés].

8 Lista de grupos de cooperación administrativa.

9 https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=es&groupID=2519.

10 ICSMS.

11 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1460-Evaluation-and-potential-revision-of-the-EU-tyre-labelling-scheme_es.

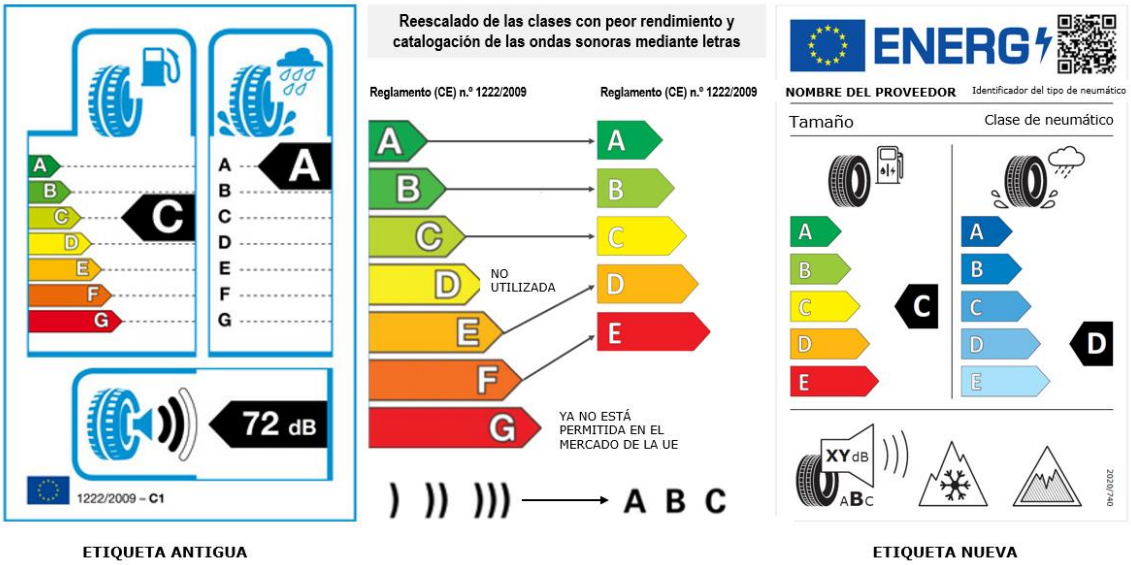


Gráfico 1: Ilustración de la etiqueta original del neumático (2012) y de la (nueva) etiqueta revisada (2021).

La legislación actualizada sobre etiquetado de neumáticos se aplica desde el 1 de mayo de 2021. El gráfico 1 compara la etiqueta original y la etiqueta revisada. La nueva etiqueta incluye algunas características novedosas:

- Resistencia a la rodadura. Se reescalaron las clases más bajas para convertirlas en D y E, con lo que se eliminó la clase D, vacía en el caso de los neumáticos C1 y C2[12]. Se mantuvo el mismo intervalo de valores para cada tipo de neumático.
- Adherencia en superficie mojada. Se reescalaron las clases de etiquetas y se eliminó la clase D vacía. Se añadieron flechas con distintos tonos de azul a la escala de adherencia en superficie mojada (para evocar el agua), a fin de distinguir los aspectos de seguridad de los relativos a la energía.
- Ruido de rodadura exterior. La indicación de la clase se alineó con otras etiquetas energéticas utilizando una escala de letras. El nivel sonoro se expresó en decibelios (como en el caso de otros productos etiquetados) y se conservó un pictograma con ondas acústicas.
- Se añadieron dos nuevos pictogramas para neumáticos homologados para su uso en condiciones extremas de nieve y hielo[13].

3. SENSIBILIZACIÓN DE LOS CONSUMIDORES, USO Y COMPRENSIÓN DE LA ETIQUETA DEL NEUMÁTICO

La comprensión de la etiqueta del neumático por parte de los consumidores se comprobó a través de una encuesta a los consumidores. A continuación se resumen las principales conclusiones:

[12] No se había establecido ninguna clase vacía para los neumáticos C3 que, en cualquier caso, no tenían obligación de llevar una etiqueta adhesiva.

[13] No se indicó ninguna clase de adherencia en nieve y hielo, ya que el método de ensayo (frenado en un sendero de nieve o hielo) no proporciona resultados suficientemente precisos y repetibles.

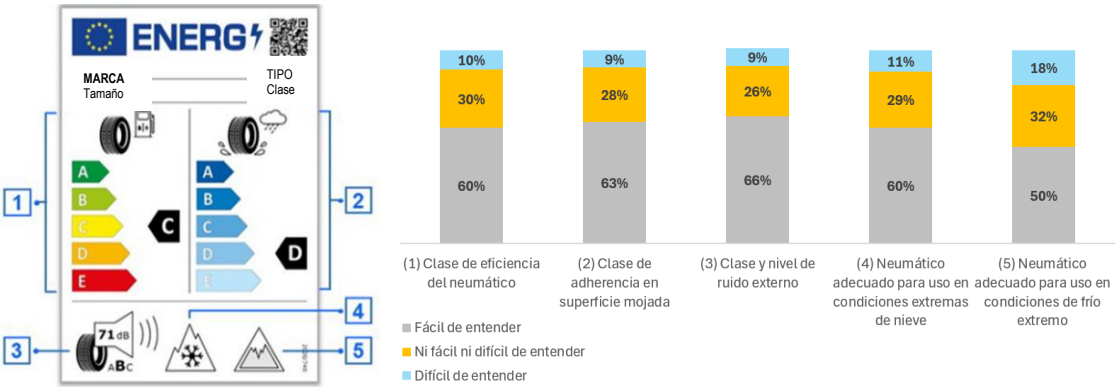


Gráfico 2: Los consumidores declararon haber comprendido los elementos de la etiqueta del neumático [base de referencia = todos los encuestados (n = 4 590)].

Como muestra el gráfico 2, la mayoría de los **consumidores** consideran que la etiqueta del neumático es fácil de entender. Solo entre el 9 y el 18 % señalan dificultades con algún elemento concreto. Una gran mayoría considera pertinentes todos los elementos actuales de la etiqueta, en particular la adherencia en superficie mojada (94 %). La mayoría (78 %) consideró que la cantidad de información presente en la etiqueta era adecuada. Otros parámetros que actualmente no figuran en la etiqueta, como el kilometraje, se consideraron igual o más pertinentes. El ruido y la liberación de microplásticos se consideran menos importantes o no influyen en la elección de los consumidores[14].

La encuesta confirmó los resultados de un estudio de 2019[15] y constató que la etiqueta desempeñaba un papel importante a la hora de orientar a los consumidores y a los compradores profesionales que la consultaban. Alrededor del 80 % de ambos grupos afirmaron que la etiqueta les ayudó a elegir neumáticos más eficientes o seguros.

Los **concesionarios y distribuidores de neumáticos** están familiarizados con la etiqueta y, en general, la consideran positiva, pero esto no se traduce sistemáticamente en un uso proactivo durante las ventas. La mitad de los vendedores encuestados afirman que solo hablan de la etiqueta si el consumidor les insta a hacerlo. Uno de cada seis disuade a los clientes de confiar en la etiqueta, señalando que se basa únicamente en una autodeclaración; en su lugar, basan sus recomendaciones en los márgenes de beneficio, los descuentos, los incentivos, la disponibilidad de existencias o el presupuesto de los clientes.

14 No es sorprendente, ya que confirma que la decisión de compra se ve influida por aspectos que pueden traducirse en ahorro de dinero o en una mayor seguridad.

15 *Study assessing consumer understanding of tyre labels* [«Estudio de evaluación de la comprensión de las etiquetas de los neumáticos por parte de los consumidores», documento en inglés] https://data.europa.eu/doi/10.2833/210444.

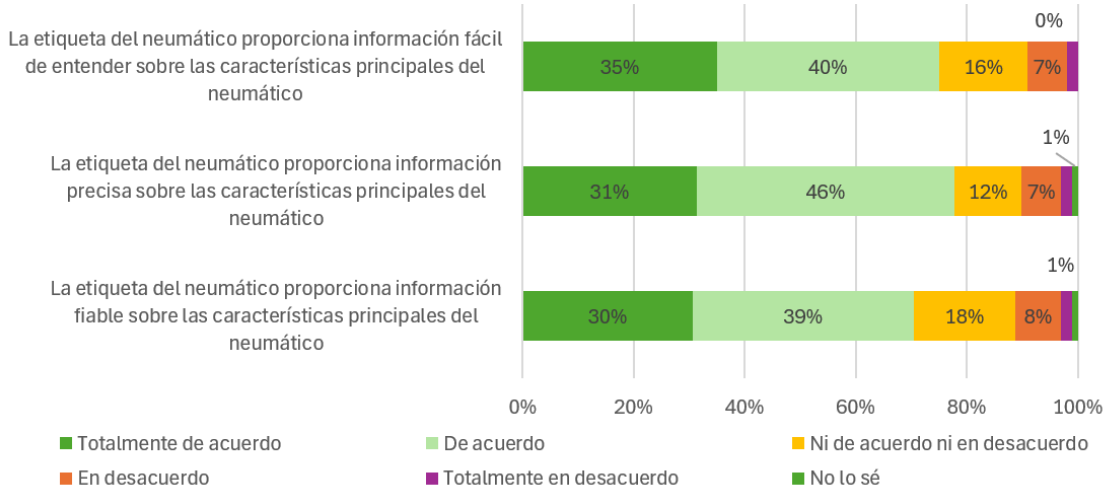


Gráfico 3: Percepción de la etiqueta del neumático por parte de concesionarios y distribuidores de neumáticos [base de referencia = todos los encuestados (n = 201)].

Aproximadamente la mitad de los **concesionarios de vehículos** ven poco valor en la inclusión de las etiquetas de los neumáticos para todas las opciones disponibles en las ofertas de compra de vehículos, debido al escaso interés del cliente en el momento de la venta o porque el cliente no tiene la opción de elegir[16]. Por consiguiente, estos concesionarios consideran que los requisitos actuales son desproporcionadamente gravosos y sugieren que se permita el uso de una versión más pequeña o simplificada de la etiqueta en las ofertas de compra[17].

El sitio web EPREL está considerado como una valiosa fuente de información adicional por los consumidores, compradores profesionales, concesionarios y distribuidores familiarizados con él, aunque su uso real parece limitado. Sin embargo, actualmente falta información sobre algunos parámetros importantes en la base de datos[18]. Algunos concesionarios señalaron que el EPREL simplifica su trabajo, ya que reduce su dependencia de los proveedores para obtener información. Algunos concesionarios han integrado una interfaz de programación de aplicaciones (API) para enlazar sus sitios web directamente al EPREL, lo que permite la visualización automática de las etiquetas de los neumáticos y las fichas de información del producto en el idioma pertinente.

4. EVOLUCIÓN DEL MERCADO

Los avances tecnológicos han permitido mejoras simultáneas en la resistencia a la rodadura y la adherencia en superficie mojada, mientras que la legislación paralela de la CEPE ha prohibido aquellos neumáticos a los que habrían correspondido las clases de resistencia a la rodadura F y G. Esta tendencia continúa y, en particular en el caso de los neumáticos C1, los requisitos de la CEPE no permitirán la introducción en el mercado de ningún neumático nuevo de la clase E ni de la mayoría de los de la clase D. Como consecuencia

16 Con excepción de los vehículos de lujo o de los vehículos diplomáticos, los neumáticos montados en el vehículo dependen de la partida de neumáticos disponible cuando el vehículo se monta en la fábrica. Algunos minoristas del automóvil pueden acordar cambiar las ruedas, si es posible y como cortesía excepcional al cliente.

17 Por ejemplo, solo una indicación con una flecha de clase.

18 Por ejemplo, actualmente en el caso de los neumáticos C1, no es obligatorio indicar cuáles de los neumáticos inscritos se han fabricado con arreglo a las especificaciones del fabricante de equipo original (OEM) del vehículo, o, en el caso de los neumáticos C3, cuáles son para el eje motor, el eje de dirección o el eje de rodadura libre, o cuáles son para uso urbano o de larga distancia, etc.

de ello, la escala actual ofrece menos diversificación de las opciones de compra y un incentivo competitivo más débil para que los fabricantes innoven. Del mismo modo, con respecto al ruido, todos los neumáticos, ya desde antes de la entrada en vigor del Reglamento, pertenecen a las clases A y B.

El Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos exige a los proveedores que registren los neumáticos en el EPREL antes de introducirlos en el mercado. En 2025, el EPREL incluía casi 230 000 tipos de neumáticos: el 81 % C1, el 10 % C2 y el 9 % C3. Los parámetros de estos registros se presentan a continuación.

4.1. Neumáticos C1

4.1.1. Resistencia a la rodadura

El gráfico 2 muestra la resistencia a la rodadura media estimada de los neumáticos C1, sobre la base de las clases de la etiqueta y la fecha de introducción en el mercado[19]. La línea discontinua muestra el caso de una situación sin cambios extrapolado a 2024 sobre la base de los modelos registrados en el EPREL de 2015 a 2021, con avances modestos para los nuevos tipos de neumáticos introducidos en el mercado.

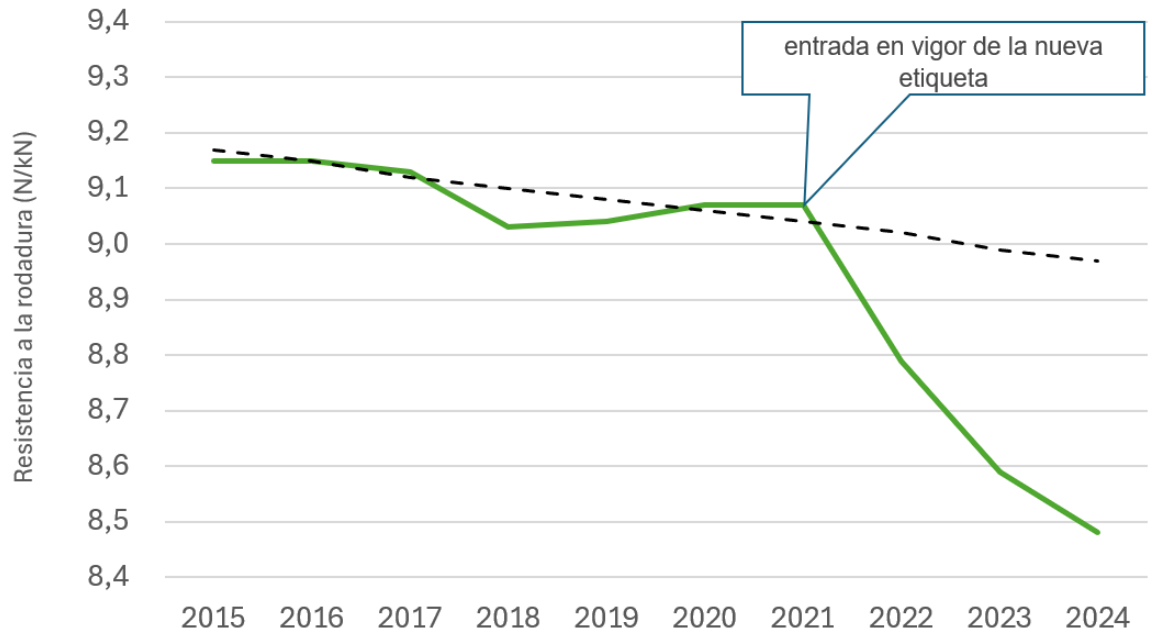


Gráfico 4: Resistencia a la rodadura de los neumáticos C1.

La resistencia media a la rodadura de los neumáticos nuevos introducidos en el mercado desde 2021 parece haber mejorado notablemente[20]. Se calcula que se ha producido una reducción del 5,1 % en la resistencia a la rodadura de los neumáticos C1 desde 2021 en comparación con una situación sin cambios.

[19] A diferencia de todos los demás reglamentos sobre etiquetado de productos, el Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos no exige el valor real del parámetro que determina la clase de resistencia a la rodadura y adherencia en superficie mojada, sino únicamente el del ruido.

[20] Se utilizan valores porcentuales ponderados para la clase intermedia de la etiqueta porque el Reglamento no exige a los proveedores que introduzcan el coeficiente de resistencia a la rodadura en el EPREL, solo la clase asociada a él.

4.1.2. Adherencia en superficie mojada

El gráfico 5 muestra la adherencia en superficie mojada media estimada de los neumáticos C1. Aunque en menor medida, las prestaciones de adherencia en superficie mojada también parecen haber mejorado con respecto a una situación sin cambios en el caso de los neumáticos introducidos en el mercado después de 2021[21].

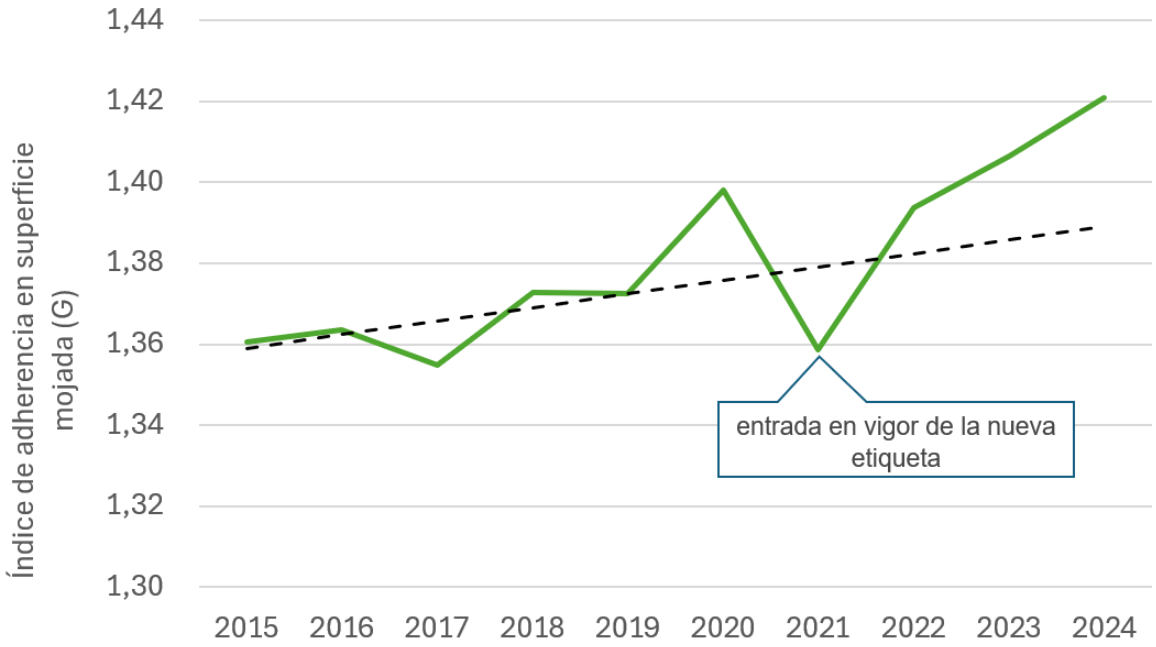


Gráfico 5: Adherencia en superficie mojada de los neumáticos C1.

Se calcula que las prestaciones de adherencia en superficie mojada han mejorado alrededor de un 2,4 % con respecto a una situación sin cambios. Esto da lugar a distancias de frenado más cortas en carreteras mojadas.

4.1.3. Ruido de rodadura exterior

El gráfico 6 muestra el ruido exterior medio estimado, basado en el valor declarado. El ruido solo ha aumentado ligeramente hasta 2018, posiblemente como resultado de la compensación con la adherencia en superficie mojada (que mejoró significativamente) y de una tendencia hacia neumáticos con una relación de aspecto más alta en los nuevos modelos de automóviles. No se aprecia ninguna divergencia con respecto a una situación sin cambios.

[21] Sobre la base de los porcentajes ponderados de la clase intermedia de la etiqueta, ya que los proveedores no están obligados a introducir el índice de adherencia en superficie mojada en EPREL, solo la clase asociada a él.

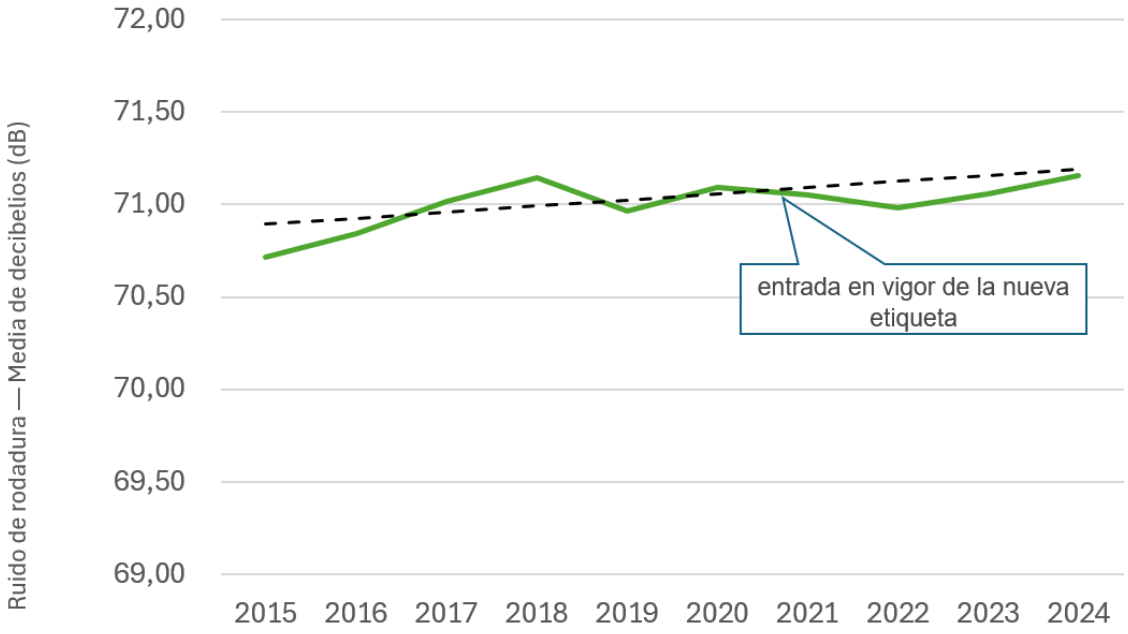


Gráfico 6: Ruido de rodadura exterior de los neumáticos C1.

4.2. Neumáticos C2 y C3

Se observaron tendencias similares a las de los neumáticos C1 en el caso de los neumáticos C2 y C3. En el caso de los neumáticos C3, se constató una mejora de la resistencia a la rodadura de alrededor del 7,3 % con respecto a una situación sin cambios. Otros factores pueden haber contribuido a los avances mostrados por los datos del EPREL. Una mayor atención a la seguridad y una mayor proporción de vehículos eléctricos en las carreteras pueden haber estimulado mejoras en la resistencia a la rodadura[22].

Si bien la resistencia a la rodadura, la adherencia en superficie mojada y el ruido son, por otra parte, parámetros interrelacionados de manera inversa, es posible mejorar los tres simultáneamente. En 2025, varios fabricantes ofrecieron neumáticos de clase A para los tres parámetros.

Porcentaje de nuevos modelos: 5 - 10 % > 10 %

[C1] 2015		Resistencia a la rodadura A	B	C	D	E	
Adherencia en superficie mojada	A	0,0 %	0,5 %	2,0 %	2,3 %	0,0 %	4,8 %
	B	0,0 %	1,9 %	**19,8 %**	**11,6 %**	0,7 %	34,0 %
	C	0,0 %	0,5 %	**21,0 %**	**22,5 %**	2,5 %	46,6 %
	D	0,0 %	0,1 %	2,6 %	**9,6 %**	0,7 %	12,9 %

[22] En el caso de los camiones, la fórmula para el cálculo de las emisiones de CO_2 del parque de vehículos con arreglo a la normativa Euro 4 incluye el coeficiente de resistencia a la rodadura de los neumáticos del equipo original (en los camiones diésel la resistencia a la rodadura de los neumáticos contribuye a entre el 30 y el 40 % del consumo de energía). En los camiones eléctricos la proporción es mayor debido a la elevada eficiencia del motor eléctrico, que mantiene inalterado el enfoque de la eficiencia energética.

	E	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,8 %	0,7 %	1,7 %	
		0,0 %	3,0 %	45,7 %	46,7 %	4,6 %		

[C1] 2020		Resistencia a la rodadura						
		A	B	C	D	E		
Adherencia en superficie mojada	A	0,7 %	1,7 %	**7,5 %**	2,9 %	0,0 %	12,8 %	
	B	1,4 %	2,4 %	**18,9 %**	**16,4 %**	0,9 %	40,0 %	
	C	0,1 %	0,7 %	**11,2 %**	**23,6 %**	0,5 %	36,1 %	
	D	0,0 %	0,2 %	1,4 %	**6,6 %**	0,5 %	8,7 %	
	E	0,0 %	0,3 %	0,7 %	0,3 %	1,2 %	2,4 %	
		2,2 %	5,3 %	39,6 %	49,8 %	3,2 %		

[C1] 2024		Resistencia a la rodadura						
		A	B	C	D	E		
Adherencia en superficie mojada	A	1,1 %	**5,1 %**	**9,5 %**	3,6 %	0,0 %	19,4 %	
	B	2,2 %	**6,6 %**	**24,9 %**	**7,7 %**	0,6 %	42,1 %	
	C	0,3 %	1,3 %	**17,6 %**	**7,5 %**	0,4 %	27,2 %	
	D	0,2 %	0,6 %	3,7 %	4,9 %	0,5 %	9,9 %	
	E	0,0 %	0,1 %	1,1 %	0,1 %	0,1 %	1,4 %	
		3,9 %	13,8 %	56,8 %	23,9 %	1,6 %		

Gráfico 7: Evolución de la resistencia a la rodadura y la adherencia en superficie mojada de los neumáticos C1.

El gráfico 7 ilustra cómo han evolucionado la resistencia a la rodadura y la adherencia en superficie mojada en la última década. Los cuadros muestran la proporción relativa de modelos de neumáticos en 2015, 2020 y 2024 en cada combinación de los parámetros.

Durante este período, los modelos introducidos en el mercado se desplazan hacia la esquina superior izquierda, mejorando al mismo tiempo la resistencia a la rodadura y la adherencia en superficie mojada. El segmento mayor pasa de una combinación de D para la resistencia a la rodadura y C para la adherencia en superficie mojada en 2015 y 2020 a C y B, respectivamente, en 2024.

5. ACTOS DELEGADOS

El artículo 13 del Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos faculta a la Comisión para adoptar actos delegados a fin de:

- introducir nuevos requisitos de información para los neumáticos recauchutados;
- incluir parámetros o requisitos de información para la abrasión y el kilometraje de los neumáticos;
- adaptar otros aspectos a los avances tecnológicos.

5.1. Neumáticos recauchutados

Los neumáticos recauchutados son neumáticos usados que se remanufacturan con una banda de rodadura nueva que sustituye a la banda desgastada para darles una segunda o incluso una tercera vida. El recauchutado da lugar a una reducción de los materiales y la energía utilizados, así como de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) conexas cercana a dos tercios. En 2022, tres organizaciones industriales, ETRMA, ETRTO y BIPAVER, presentaron a la Comisión una propuesta [23]para etiquetar los neumáticos recauchutados C3. La Comisión llevó a cabo un estudio técnico preliminar y comenzó a preparar la base analítica para una propuesta. Se ha consultado a las partes interesadas y se sigue trabajando en ello.

5.2. Abrasión y kilometraje

Como se menciona en el capítulo 3, y como resultado de dos encuestas a los consumidores realizadas en varios países, un indicador de la vida útil potencial (o «kilometraje») de los neumáticos aumentaría el interés de los clientes por la etiqueta del neumático: junto con la resistencia a la rodadura, es un indicador del ahorro económico, que podría compensar un mayor coste de compra inicial de los neumáticos de repuesto. Hasta hace poco no se disponía de un método de ensayo adecuado para medir la abrasión y el kilometraje de los neumáticos, por lo que la Comisión no ha podido tomar medidas para introducir requisitos de información (de conformidad con el artículo 13, apartado 3).

Continúa la labor en el Grupo de Trabajo sobre Abrasión de los Neumáticos de la CEPE[24], creado específicamente, para establecer métodos de ensayo de la abrasión de los neumáticos C1, C2 y C3. El ensayo de abrasión de los neumáticos C1 de la CEPE[25] incluye dos metodologías: un método de convoy de vehículos en carretera, realizado en condiciones meteorológicas y climáticas limitadas, y un método de tambor en interiores[26]. El primer ensayo abarca 8 000 km en vías públicas abiertas[27]. Los trabajos relativos a los neumáticos C2 y C3 están en curso, y se esperan conclusiones en 2027 para los neumáticos C2 y en fechas posteriores para los neumáticos C3.

---

23 Se utilizaría el mismo método que para los neumáticos nuevos.

24 https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=160694352.

25 GRBP 83, (WP.29/GRBP) Grupo de Trabajo sobre Ruido y Neumáticos (83ª sesión) | CEPE, un órgano filial del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos.

26 El método en interiores, más rápido, más repetible y menos contaminante, similar a los ensayos utilizados para medir la resistencia a la rodadura, ahorra meses a los fabricantes de neumáticos que introducen nuevos tipos de neumáticos.

27 25 % urbanas, 25 % carreteras regionales y 35 % autopistas, a tres niveles de temperaturas de entre 5 y 25 °C. El ensayo de convoy de vehículos plantea problemas de repetibilidad y asequibilidad para las autoridades de vigilancia del mercado.

La Comisión ha instado al Grupo de Trabajo sobre Abrasión de los Neumáticos a desarrollar una métrica relacionada con el desgaste de los neumáticos para evaluar el potencial de kilometraje[28], ya que la actividad se ha centrado, hasta la fecha, únicamente en el establecimiento de requisitos mínimos de abrasión. Mientras tanto, en el Reglamento Euro 7 se ha establecido un umbral para los neumáticos C1.

Cuadro 1: Calendario para los umbrales de abrasión obligatorios con arreglo a Euro 7 [Reglamento (UE) 2024/1257].

Requisitos aplicables	**Neumáticos C1**	**Neumáticos C2**	**Neumáticos C3**
Modelos nuevos de neumáticos desde:	1 de julio de 2028	1 de abril de 2030	1 de abril de 2032
Todos los modelos de neumáticos desde:	1 de julio de 2030	1 de abril de 2032	1 de abril de 2034
Modelos no conformes en el mercado hasta:	30 de junio de 2032	31 de marzo de 2034	31 de marzo de 2036

5.3. Otros aspectos

El etiquetado de los neumáticos recauchutados requeriría modificar varios anexos del Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos. Por otra parte, dicho Reglamento también carece de claridad o de requisitos detallados en algunos aspectos (etiquetas anidadas, parámetros públicos, documentación de cumplimiento), lo cual es fuente de incertidumbre para los proveedores y para los concesionarios, tanto de neumáticos como de vehículos, y complica el cumplimiento[29]. La armonización con la legislación sobre productos etiquetados relacionados con la energía resolvería la mayoría de los problemas.

6. VIGILANCIA DEL MERCADO Y APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN

El Reglamento (CE) n.º 765/2008[30] establece el procedimiento de verificación del cumplimiento por parte de las autoridades nacionales de vigilancia del mercado para el etiquetado de los neumáticos y la vigilancia transfronteriza del mercado. El Reglamento (UE) 2019/1020[31], relativo a la vigilancia del mercado y la conformidad de los productos,

[28] El Reglamento n.º 117 de la CEPE se modificará para incluir los umbrales de abrasión. Así pues, los datos sobre los niveles de abrasión y la pérdida de banda de rodadura pasan a formar parte de la documentación de homologación de tipo. Si la declaración de los fabricantes de neumáticos, a través de la documentación de homologación de tipo sobre los resultados de los ensayos de abrasión, incluyera también la pérdida de profundidad de la banda de rodadura, podría ser viable el kilometraje nominal.

[29] No se dispone de una etiqueta de pequeño formato para su uso en los catálogos de neumáticos, en los que cada neumático se describe en unas 20 líneas en cada página, o para las ofertas de vehículos, en las que las etiquetas de los neumáticos ocupan diez veces el espacio utilizado para la descripción del vehículo y sus opciones. La falta de indicación sobre qué parámetros necesarios para distinguir los neumáticos del mismo tamaño deben introducirse en el EPREL dificulta la aplicación de la taxonomía o de cualquier criterio relativo al principio de «no causar un perjuicio significativo».

[30] Reglamento (CE) n.º 765/2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos.

[31] Reglamento (UE) 2019/1020, relativo a la vigilancia del mercado y a la conformidad de los productos.

modificó el Reglamento (CE) n.º 765/2008, ampliando su ámbito de aplicación y armonizando las definiciones y las normas de acreditación de las instalaciones de ensayo.

Además, el Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos establece determinadas obligaciones para los proveedores (fabricantes, importadores y representantes autorizados) y los concesionarios o distribuidores, incluida la obligación de cooperar con las autoridades de vigilancia del mercado y adoptar medidas inmediatas en caso de incumplimiento. Se establecen requisitos específicos para los prestadores de servicios de alojamiento de datos en internet.

Los neumáticos son productos complejos y críticos para la seguridad. La evaluación de la calidad y la conformidad de los neumáticos requiere competencias y conocimientos específicos. Para verificar el rendimiento, las autoridades de vigilancia del mercado necesitan equipos especializados y costosos e instalaciones o pistas de ensayo específicas.

La mayoría de los ensayos de rendimiento y conformidad realizados por las autoridades de vigilancia del mercado se llevan a cabo actualmente con respecto a aparatos (frigoríficos, lavadoras, bombillas), y muy pocas de estas autoridades tienen conocimientos especializados y experiencia específicos en materia de neumáticos. En muchos países se asignan pocos recursos humanos y financieros al control del cumplimiento, por lo que la mayoría solo realiza controles sobre aspectos formales. Además, en aproximadamente la mitad de los Estados miembros, las competencias en materia de etiquetado y homologación de tipo se reparten entre distintas autoridades, con poca o ninguna coordinación entre ellas, a pesar de que los equipos y procedimientos de ensayo utilizados son los mismos.

Algunos Estados miembros llevan a cabo controles que muestran altos índices de incumplimiento. Irlanda comunicó en el ICSMS[32] resultados correspondientes a treinta y seis modelos de neumáticos; constató que, en 2024, solo el 33 % eran conformes y, en 2025, el 51 %. Alemania comunicó los resultados de sesenta modelos de neumáticos sometidos a ensayo; constató que, en 2023, el 37 % eran conformes y en 2024, el 58 %. Por lo general, las autoridades nacionales de vigilancia del mercado llevan a cabo su labor utilizando un enfoque basado en el riesgo, lo que significa que los porcentajes de incumplimiento detectados no son necesariamente representativos de las medias del mercado. No obstante, los datos de los ensayos realizados por el JRC también muestran cifras muy elevadas de incumplimiento. En cuanto a los neumáticos que entran en el mercado de la UE, los controles aduaneros en las fronteras exteriores de la UE siguieron siendo escasos y, en consecuencia, la detección de casos de incumplimiento fue baja.

Con arreglo al Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos, los Estados miembros están obligados a establecer un régimen de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias, así como a establecer mecanismos de ejecución para las infracciones del Reglamento, y a notificar dicho régimen a la Comisión, a más tardar el 1 de mayo de 2021. La lista de sanciones notificadas se ha publicado en el portal de productos eficientes desde el punto de vista energético[33].

6.1. Homologación de tipo frente a etiquetado de los neumáticos

La homologación de tipo no se lleva a cabo en todos los modelos de neumáticos, sino únicamente a nivel de «familia de neumáticos» y utilizando el escenario «más desfavorable», para cada uno de los parámetros regulados. Por ejemplo, en el caso de la

[32] Sistema de información y comunicación para la vigilancia del mercado.

[33] https://energy-efficient-products.ec.europa.eu/national-measures-penalties-and-sanctions-tyres_en?prefLang=es.

resistencia a la rodadura, entre los neumáticos con el mismo dibujo de la banda de rodadura pero diferentes relaciones de aspecto, el neumático con el índice de carga más bajo y la relación de aspecto más alta se considera el neumático representativo del caso más desfavorable. Esto significa que, de los 10 o 20 neumáticos de la misma familia y con el mismo diseño de banda de rodadura, solo uno se somete a ensayo para la resistencia a la rodadura, otro para la adherencia en superficie mojada y, posiblemente, otro para el ruido.

En el caso del etiquetado de los neumáticos, en principio se somete a ensayo cada uno de los miembros de una familia de neumáticos, utilizando el mismo método de ensayo.

Esto significa que el control de la conformidad y la verificación de la clase declarada en la etiqueta, a menos que se indique el caso más desfavorable, requieren un ensayo específico en el neumático concreto y no pueden basarse en los resultados de los ensayos de la homologación de tipo para toda la familia.

6.2. Apoyo de la UE a las autoridades de vigilancia del mercado

El proyecto EPPLIANT 4 (conformidad de los productos con respecto a la eficiencia energética) es una acción concertada cofinanciada por la UE en el marco del programa LIFE, el instrumento de financiación de la UE para el medio ambiente y la acción por el clima. EEPLIANT4 incluye un paquete de trabajo sobre neumáticos en el que se llevarán a cabo controles de conformidad de Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos. Solo participan cuatro autoridades de vigilancia del mercado: Chipre, Estonia, Países Bajos y Portugal, coordinados por PROSAFE[34].

Proyecto	Programa	Duración	Contribución de la UE
[MSTyr15]	Horizonte 2020 de la Comisión Europea	2016-2019	1 854 673 EUR
[EEPLIANT4]	LIFE	2024-2029	7 999 999 EUR

Cuadro 3: Apoyo de la UE a la aplicación del Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos y la vigilancia del mercado conexa.

La Comisión también apoya las actividades de las autoridades de vigilancia del mercado a través de:

- reuniones semestrales y apoyo a las autoridades de vigilancia del mercado a través del Grupo de Expertos de Cooperación Administrativa (AdCo) sobre Etiquetado de Neumáticos — Cooperación Administrativa en materia de Vigilancia del Mercado;
- la Red de la Unión sobre la Conformidad de los Productos en el marco del Reglamento relativo a la vigilancia del mercado;
- integración entre el EPREL e el ICSMS;
- una «cláusula de salvaguardia» del ICSMS, que permite a las autoridades de vigilancia del mercado compartir información sobre productos que presentan riesgos.

El artículo 34, apartado 4, del Reglamento relativo a la vigilancia del mercado obliga a los Estados miembros a informar sobre las comprobaciones en profundidad del cumplimiento.

[34] https://prosafe.org/, un consorcio de coordinación de autoridades de vigilancia del mercado.

En otoño de 2025, la base de datos del ICSMS incluyó doscientas treinta inspecciones en profundidad del Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos. El gráfico 8 muestra los resultados por Estado miembro. Los Estados miembros que no figuran en el cuadro no notificaron ninguna comprobación en el ICSMS.

De las comprobaciones del Reglamento sobre el etiquetado de los neumáticos notificadas, cinco detectaron neumáticos que presentaban un riesgo grave y dieciséis un riesgo alto. Las medidas correctoras consistieron en advertencias (catorce), órdenes de retirada del modelo del mercado (dos) y prohibición (dos). Otras medidas incluyeron cambios en el EPREL (uno) y un cambio en la etiqueta (uno). A menudo no se notifica la medida correctora.

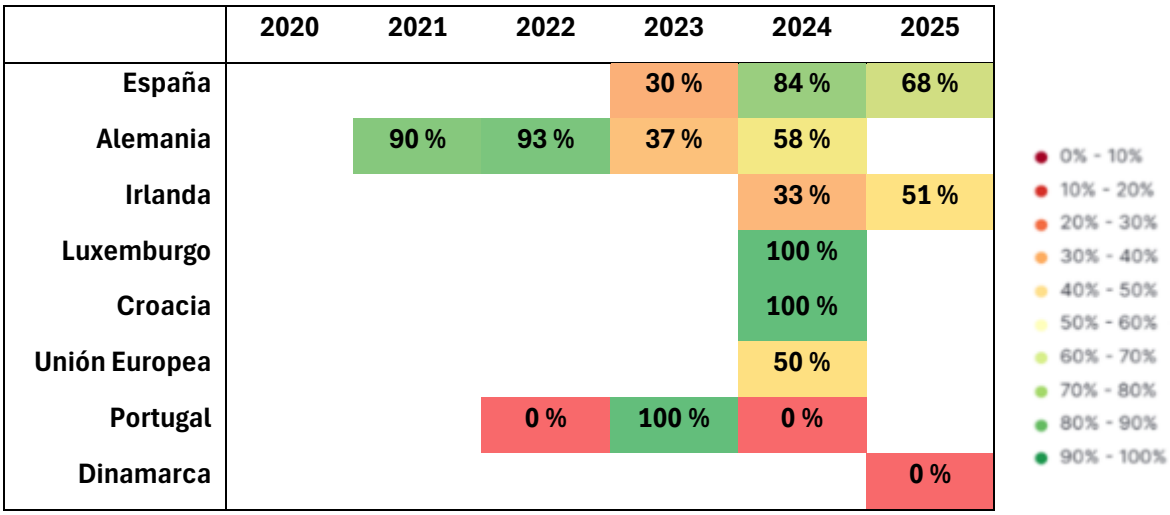


Gráfico 8: Panorama de los ensayos de cumplimiento del Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos, ICSMS. «Unión Europea» se refiere a los informes del JRC de la Comisión. Porcentaje elevado (sombreado verde) significa que los modelos se consideraron conformes.

6.3. Papel de la Comisión en la vigilancia del mercado

Los ensayos de neumáticos son exigentes desde el punto de vista técnico y no parecen ser una prioridad para los Estados miembros. La información insuficiente sobre el cumplimiento en el EPREL, el gran número de modelos, los elevados costes de los ensayos (de 1 000 a 10 000 EUR por unidad), la dificultad para adquirir conocimientos especializados, la falta de capacidad de los laboratorios, la diferente distribución de responsabilidades entre los organismos nacionales de los Estados miembros y la falta de coordinación contribuyen a un control insuficiente, a elevados índices de incumplimiento y, posiblemente, a la desconfianza de los clientes y los distribuidores (véanse las conclusiones de la encuesta sobre la percepción de que las etiquetas de los neumáticos no son fiables porque se basan en autodeclaraciones). El gráfico 1 muestra los sorprendentes índices de incumplimiento de los neumáticos sometidos a ensayo por el JRC en los años 2021-2024.

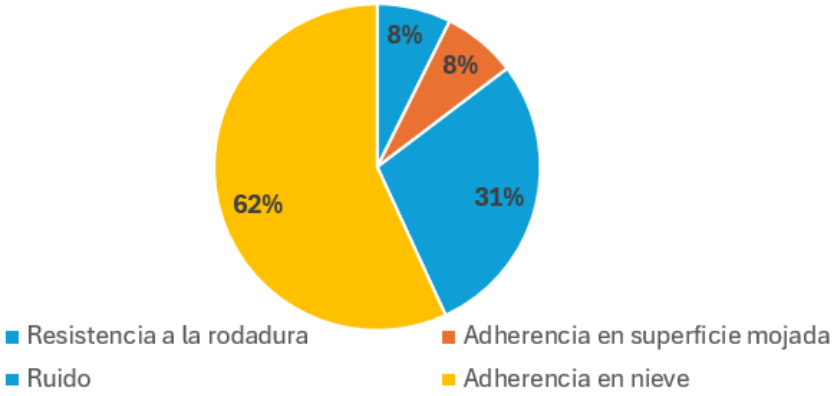


Gráfico 9: Constataciones de incumplimiento por parte del JRC entre 2021 y 2024 (presentación en la reunión del AdCo, 1 de abril de 2025, Ispra).

Sería conveniente una mayor participación de la Comisión. Desde 2020 se está aplicando una estrategia de este tipo para la seguridad de los vehículos. En este caso, si bien los Estados miembros desempeñan un papel central y llevan a cabo pruebas de vigilancia, la Comisión proporciona un segundo nivel de control y realiza pruebas independientes. La Comisión está facultada[35] para someter a ensayo los vehículos y sus piezas, imponer multas administrativas directamente a los fabricantes y ordenar recuperaciones a escala de la UE[36]. La homologación de tipo de los neumáticos es competencia de la Comisión, pero el etiquetado de los neumáticos está fuera de su competencia. En la actualidad, se organizan campañas de ensayos a escala de la UE para evaluar la conformidad de los neumáticos vendidos en el mercado de la UE, complementando así los controles nacionales y subsanando las deficiencias cuando las capacidades nacionales puedan resultar escasas[37]. Un enfoque centralizado y coordinado, que abarque también el etiquetado, crearía sinergias y garantizaría la imparcialidad, sin conflictos de intereses[38]. Además, el coste adicional de los controles de conformidad del etiquetado sería mínimo, ya que se basan en los mismos ensayos exigidos por el Reglamento n.º 117 de la CEPE.

7. POSIBLE VERIFICACIÓN Y ENSAYO POR TERCEROS

La Comisión ha procurado evaluar los costes y beneficios de una verificación independiente obligatoria por terceros de la información facilitada en la etiqueta del neumático, teniendo en cuenta la experiencia adquirida por lo que respecta al marco más amplio establecido por el Reglamento (CE) n.º 661/2009.

La verificación por terceros puede ayudar a compensar las deficiencias de las autoridades de vigilancia del mercado en cuanto al presupuesto, los laboratorios, el personal, la coordinación y las capacidades necesarias. El recurso a terceros podría garantizar el acceso a equipos de laboratorio de última generación y a personal especializado. Algunos

[35] Artículo 9 del Reglamento (UE) 2018/858.

[36] Puede consultarse un informe de actividad (en inglés) en https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC130606.

[37] En el siguiente enlace puede consultarse (en inglés) un informe en el que se describen las actividades realizadas por el JRC sobre los neumáticos: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC135546.

[38] Las autoridades nacionales pueden ser reacias a imponer el cumplimiento o las sanciones a los fabricantes establecidos en su territorio.

laboratorios ya han adquirido experiencia en el marco más amplio de la homologación de tipo previsto en el Reglamento (UE) 2019/2144 y ya están acreditados para llevar a cabo todas las actividades de ensayo del Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos. Sin embargo, los honorarios correspondientes al ensayo y la certificación por terceros pueden ser elevados. El cuadro muestra los precios indicativos de los ensayos de los parámetros del Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos para neumáticos C1 en laboratorios acreditados en virtud de la legislación sobre homologación de neumáticos.

Cuadro 4: costes de los ensayos de verificación de neumáticos C1 por terceros (por neumático)

Procedimiento de ensayo — Neumáticos de clase C1	**Desde**	**Hasta**
Reglamento n.º 117 de la CEPE Anexo 3 — Ruido	1 100 EUR	2 000 EUR
Reglamento n.º 117 de la CEPE Anexo 5 — Adherencia en superficie mojada	950 EUR	1 500 EUR
Reglamento n.º 117 de la CEPE Anexo 6 (CR) — Resistencia a la rodadura	650 EUR	1 250 EUR
Reglamento n.º 117 de la CEPE Anexo 7, apartado 3 Neumático de invierno — Prestaciones en nieve	3 200 EUR	5 500 EUR
Total por el procedimiento de ensayo:	**5 900 EUR**	**10 250 EUR**

Existen dos opciones para mitigar estos elevados costes de verificación por terceros:

i) ensayos aleatorios *ex post*, pagados por el sector público, lo cual solo parece viable si se coordina a nivel de la UE;
ii) verificación previa obligatoria sistemática por parte de los proveedores, para todos los valores de los parámetros declarados en la etiqueta si superan la clase equivalente al «caso más desfavorable» documentado en los certificados de homologación de tipo[39]. Esto implicaría simplemente la divulgación de los informes de ensayo que los fabricantes deben realizar para declarar una clase mejor que el «caso más desfavorable» documentado en los certificados de homologación de tipo y que debe cargarse en el EPREL.

8. ARMONIZACIÓN DE LAS MÁQUINAS DE ENSAYO

El coeficiente de resistencia a la rodadura (CRR) utilizado para evaluar la clase de eficiencia energética de un neumático se mide en laboratorio utilizando una máquina específica. Los principales fabricantes llevan a cabo sus propios ensayos de CRR. Algunos laboratorios de ensayo independientes también disponen de sus propias máquinas. La calibración o el reajuste periódicos de las máquinas son necesarios para garantizar unas mediciones repetibles y coherentes. Algunos países no pertenecientes a la UE dependen de un organismo central para prestar este servicio de calibración[40]. No existe un organismo central de este tipo en la UE. En su lugar, se han establecido una «máquina virtual de referencia» y un procedimiento, descritos en el anexo V del Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos. Cada dos años, un grupo de once laboratorios participantes

[39] La homologación de tipo se realiza a nivel de «familia de productos», mientras que el etiquetado de los neumáticos se realiza a nivel de tipo de neumático (cada miembro de la familia).

[40] Por ejemplo, EE.UU., Corea y Japón.

lleva a cabo un proceso interlaboratorios, con un gran volumen de recursos para armonizar sus máquinas y proporcionar una referencia[41].

La Comisión podría desarrollar una alternativa a este ejercicio periódico y gravoso de calibración del grupo de laboratorios mediante la creación de un único laboratorio físico de referencia, posiblemente con una segunda línea de laboratorios independientes que presten servicio a fabricantes de todo el mundo. El coste de dicho laboratorio podría cubrirse mediante las tarifas cobradas por los servicios de calibración. Cabe señalar que las máquinas utilizadas para los ensayos de CRR son las mismas que las utilizadas para la homologación de tipo. El uso de las mismas máquinas garantiza que las mediciones del etiquetado se ajusten mejor a las mediciones de la homologación de tipo y reduce la duplicación de ensayos.

9. PROBLEMAS DETECTADOS COMO PARTE DE LA APLICACIÓN

Durante la aplicación se han detectado algunos problemas relacionados con el Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos, la mayoría de los cuales podrían abordarse mediante la modificación de sus anexos. A continuación se describen los más pertinentes, junto con las posibles soluciones.

9.1. Material promocional, catálogos, ofertas de vehículos

El Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos no ofrece detalles sobre el formato, el tamaño y las modalidades de exposición de las etiquetas en catálogos, tiendas en línea, material promocional u ofertas de vehículos. El único requisito es que el tamaño de la etiqueta no sea inferior a 75 × 100 mm. Esta falta de detalles ha provocado, por una parte, incertidumbre jurídica y por otra, la no conformidad generalizada. Una solución práctica, que otros actos delegados relativos a la etiqueta energética han previsto en un anexo específico, es la opción de utilizar una etiqueta simplificada y de pequeño formato, en forma de «flecha de la clase con la gama de clases», posiblemente combinada con un «mecanismo de visualización anidada» para las páginas en línea. El gráfico 10 proporciona un ejemplo de cómo podría utilizarse dicha indicación en el caso de los neumáticos.



Gráfico 10: Ejemplos de flechas de clase como alternativa a la exhibición de la etiqueta completa (en catálogos, listas, ofertas de vehículos en papel o asociadas al «mecanismo de la etiqueta anidada en las ventas en línea»).

9.2. Parámetros insuficientes en el EPREL para elegir los neumáticos

El anexo III del Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos enumera los datos que deben cargarse en el EPREL: la descripción es muy genérica y no se mencionan algunos parámetros cruciales, lo que hace que la información que se pone a disposición del público sea insuficiente para casos de uso real importantes[42]. La mayoría de los valores de los parámetros que faltan pueden facilitarse en el EPREL, pero de forma voluntaria. Esto

[41] La lista de laboratorios se publicó en la Comunicación de la Comisión 2012/C 86/03. Está prevista una actualización en 2026.

[42] Por ejemplo, el diseño de la banda de rodadura de los neumáticos de camiones difiere en función de dónde deben montarse los neumáticos, es decir, en el eje de dirección, de tracción o de rodadura libre (la cubierta es la misma, pero el rendimiento global puede diferir significativamente).

limita la facilidad de uso del EPREL para determinar la elección, por ejemplo, por parte de los gestores de flotas del sector del transporte de mercancías[43] o, una vez más, la selección por parte de los fabricantes de vehículos para elegir el equipo original[44]. El registro obligatorio de todos los parámetros pertinentes para la decisión de compra facilitaría estas decisiones para los clientes y permitiría aprovechar mejor el potencial de ahorro de la etiqueta, haciendo pleno uso de la digitalización y del EPREL. Además, la determinación de los neumáticos que cumplen los criterios de la taxonomía de la UE no es intuitiva. Una función de filtro específica podría solucionar este problema.

9.3. Información insuficiente para llevar a cabo los controles de conformidad

El anexo VI del Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos contiene la información para la parte de cumplimiento del EPREL. La lista es genérica y, en la práctica, constituye un obstáculo para el control eficaz del cumplimiento, en particular en aquellos países en los que la responsabilidad de la homologación de tipo y del etiquetado de los neumáticos están separadas. La armonización del formato de los parámetros que deben facilitarse en el EPREL para el etiquetado de los neumáticos con el utilizado para el etiquetado energético podría solucionar este problema. La falta de claridad también da lugar a interpretaciones divergentes y a una carga considerable para las autoridades de vigilancia del mercado, que tienen que solicitar documentación al proveedor, en lugar de encontrarla en el EPREL. Dado que, en principio, todos los miembros de una familia de neumáticos deben someterse a ensayo a menos que la clase indicada en la etiqueta corresponda al «caso más desfavorable», la disponibilidad de informes de ensayo permitiría simplificar la actividad de control del cumplimiento y, de este modo, reducir los costes y la carga administrativa de los Estados miembros.

9.4. Separación limitada en clases de rendimiento

Los umbrales de rendimiento de los neumáticos se establecen en los reglamentos de la CEPE, que se revisan y actualizan periódicamente. En general, los requisitos actualizados se aplican en primer lugar a los nuevos tipos de neumáticos, homologados tras la entrada en vigor de los límites, y posteriormente a los tipos existentes.

Los avances tecnológicos han permitido establecer requisitos más estrictos en la legislación sobre homologación de tipo, que ha prohibido los neumáticos de las peores clases. Sin embargo, la revisión del Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos no incluyó ningún reescalado o ajuste de las clases. Como consecuencia de ello, actualmente todos los neumáticos se incluyen únicamente en tres o cuatro categorías de resistencia a la rodadura y adherencia en superficie mojada. Esta gama reducida disminuye el interés de los clientes por la etiqueta del neumático y reduce el incentivo del proveedor para innovar con el fin de diferenciar sus productos de los de sus competidores. A la espera de un futuro reescalado, esta cuestión podría mitigarse exigiendo a los proveedores que introduzcan en la parte pública del EPREL el CRR y el índice de adherencia en superficie mojada medidos o estimados para calificar la clase, como ya se exige para el ruido[45], lo

[43] La selección de neumáticos teniendo en cuenta la «posición del eje» o el «perfil de finalidad» es crucial, ya que está relacionada con el diseño de la banda de rodadura y la cubierta y, por consiguiente, con la resistencia a la rodadura, el ruido o la adherencia.

[44] Aunque cada fabricante pone en marcha un mecanismo de «licitación», la industria automovilística ha expresado claramente su interés en tener una visión completa del mercado, a fin de ajustar mejor los requisitos.

[45] En cualquier caso, estos valores de CRR e índice de adherencia en superficie mojada ya se introducen en el EPREL, pero solo para la documentación técnica y solo en el caso de algunos proveedores.

que permitiría a los compradores profesionales y a otros usuarios interesados diferenciar entre productos de una clase utilizando el EPREL.

10. CONCLUSIÓN

El Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos revisado ha impulsado mejoras mensurables en el rendimiento de los neumáticos, en particular una reducción del 5,1 % de la resistencia a la rodadura y una mejora del 2,4 % de la adherencia en superficie mojada de los neumáticos C1 desde 2021, en comparación con las tendencias en una situación sin cambios. Se observaron tendencias similares el caso de los neumáticos C2 y C3. En este último caso, la mejora de la resistencia a la rodadura ha sido incluso del 7,3 %. Así pues, el mercado se ha ido desplazando hacia neumáticos de mayor rendimiento, con más modelos disponibles que alcanzan las calificaciones superiores (A) en todos los parámetros.

Sin embargo, la sensibilización y la confianza de los consumidores en la etiqueta siguen siendo escasas, en parte debido a una aplicación incoherente y a la dependencia de las autodeclaraciones. La vigilancia del mercado no parecía ser una prioridad para los Estados miembros; requiere conocimientos especializados y herramientas, es difícil de llevar a cabo y, cuando se realiza, revela altos índices de incumplimiento. Esto pone de relieve la necesidad de reforzar la coordinación, los recursos y los conocimientos especializados tanto a nivel nacional como de la UE. Si bien la verificación y los ensayos por terceros podrían mitigar algunas de las deficiencias actuales en la vigilancia del mercado, tendrían un coste significativo. El ejercicio actual de armonización de las máquinas de ensayo es engorroso y el ejercicio bienal, gravoso: un único laboratorio de referencia, posiblemente gestionado por la Comisión (JRC), puede simplificar el proceso y garantizar una mayor estabilidad, recuperando los costes mediante la prestación directa de servicios de armonización. Las máquinas podrían utilizarse para comprobar la conformidad tanto con el etiquetado como con el Reglamento n.º 117.

El EPREL es una herramienta valiosa, pero la falta de requisitos obligatorios para cumplimentar los campos de datos pertinentes limita su facilidad de uso para los consumidores, los gestores de flotas de vehículos y los compradores. Mientras tanto, los avances en materia de etiqueta de la abrasión y del kilometraje se ven retrasados por la ausencia de métodos de ensayo normalizados, aunque los trabajos en curso en la CEPE pueden ofrecer soluciones de aquí a 2027.

Por último, la aplicación del Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos ha puesto de manifiesto otras deficiencias, como la falta de una definición del mecanismo de la etiqueta «anidada». La acumulación de modelos de neumáticos en las tres mejores clases, en el caso de la resistencia a la rodadura y, en particular, en el de la adherencia en superficie mojada, y en dos clases de prestaciones para las emisiones sonoras socava el interés de los clientes por la etiqueta del neumático.

Las modificaciones de la propuesta ómnibus presentadas en paralelo al presente informe tienen por objeto abordar mejor algunas de las distintas deficiencias, simplificando al mismo tiempo el cumplimiento, en la medida de lo posible, para los proveedores y los minoristas. Al mismo tiempo, determinadas cuestiones (como las relacionadas con el kilometraje, la abrasión, el recauchutado, la armonización de las máquinas de ensayo y los ensayos para la verificación del cumplimiento) solo pueden abordarse cuando haya avanzado el trabajo preparatorio adicional.