COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 26.7.2024
COM(2024) 317 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la delegación de los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión con arreglo al Reglamento (UE) 2020/740 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, relativo al etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la delegación de los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión con arreglo al Reglamento (UE) 2020/740 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, relativo al etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros

1. INTRODUCCIÓN

El Reglamento (UE) 2020/740[1], sobre el etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros, se adoptó el 25 de mayo de 2020 y entró en vigor el 1 de mayo de 2021. Este Reglamento derogó el Reglamento (CE) n.º 1222/2009.

El etiquetado de los neumáticos permite a los consumidores elegir con conocimiento de causa, basándose en indicaciones claras sobre la eficiencia en términos de consumo de carburante, la adherencia en superficie mojada y otra información complementaria importante. Asimismo, puede contribuir de manera significativa al ahorro de combustible y fomentar al mismo tiempo la innovación y las inversiones en el desarrollo y la comercialización de mejores neumáticos. Al armonizar los requisitos conexos a escala de la Unión, el etiquetado de los neumáticos también beneficia a los fabricantes, a la industria y al conjunto de la economía de la Unión[2].

Las normas establecidas en el Reglamento se vienen aplicando desde el 1 de mayo de 2021 y abarcan la eficiencia en términos de consumo de carburante, la seguridad y las características de ruido exterior de los neumáticos nuevos para los turismos (C1), los vehículos comerciales ligeros (C2) y los autobuses y camiones (C3). La etiqueta sigue el conocido sistema de clasificación con códigos de colores utilizado para aparatos domésticos como lavavajillas y frigoríficos, pero dispone únicamente de cinco clases diferentes para la resistencia a la rodadura y la adherencia en superficie mojada, y tres clases para el ruido de rodadura exterior. La resistencia a la rodadura es un indicador de la eficiencia energética de un neumático. Ayuda a los clientes a elegir neumáticos con un menor consumo de carburante y que permiten al vehículo recorrer una distancia más larga entre los puntos de repostaje o recarga. Por su parte, la medición de la adherencia en superficie mojada, que indica el rendimiento de frenado, es un aspecto esencial de la seguridad. La etiqueta ayuda a los consumidores a elegir con mayor conocimiento de causa, basándose en información esencial y objetiva a la hora de comprar neumáticos nuevos. Desde la aplicación del Reglamento, el registro europeo de productos para el etiquetado energético (EPREL)[3] ha entrado en pleno funcionamiento, y los proveedores de neumáticos deben registrar en la base de datos del

---

1 Reglamento (UE) 2020/740 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, relativo al etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/1369 y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1222/2009 (DO L 177 de 5.6.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

2 «Commission staff working document accompanying the Commission's Communication on the Ecodesign and Energy Labelling Working Plan 2022-2024» [«Documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la Comunicación sobre el Plan de Trabajo sobre Diseño Ecológico y Etiquetado Energético 2022-2024», no disponible en español], EUR-Lex - 52022SC0101 - EN - EUR-Lex (europa.eu).

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

EPREL cualquier tipo de neumático que entre en el ámbito de aplicación del Reglamento antes de introducirlo en el mercado de la UE. La etiqueta, junto con los datos conexos recogidos en la base de datos sobre productos del EPREL[4], es también una herramienta muy útil para las decisiones públicas y privadas de adquisición al por mayor, como las que toman los gestores de flotas y los fabricantes de vehículos.

2. BASE JURÍDICA

De conformidad con el artículo 13 del Reglamento (UE) 2020/740, la Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 14 de dicho Reglamento. El artículo 14 dispone que la Comisión está facultada para adoptar actos delegados por un período inicial de cinco años a partir del 25 de junio de 2020 y establece las condiciones para una posible prórroga de dicho período. En virtud de esta disposición, la Comisión debe elaborar un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. El presente informe tiene por objeto cumplir ese requisito.

El artículo 14, apartado 2, del Reglamento también determina que la delegación de poderes debe prorrogarse tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período. Además, el artículo 14, apartado 3, establece que el Parlamento Europeo o el Consejo pueden revocar la delegación de poderes en cualquier momento.

3. EJERCICIO DE LA DELEGACIÓN

La Comisión aún no ha ejercido los poderes delegados que le han sido conferidos en virtud de las disposiciones pertinentes del Reglamento (UE) 2020/740. Esto se debe principalmente a que aún no se han logrado los avances suficientes en lo referido a determinadas condiciones y, en particular, a las siguientes razones:

- No fue posible proponer un acto delegado para completar el Reglamento en relación con el **etiquetado de los neumáticos recauchutados** antes del 26 de junio de 2022, dado que no se disponía de un método de ensayo adecuado[5]. Sin embargo, los trabajos realizados para colmar esta laguna han avanzado. La Comisión ha puesto en marcha un estudio, del que se encarga un laboratorio independiente especializado en ensayos de homologación de vehículos y componentes, para evaluar si una propuesta de la industria sobre el etiquetado de los neumáticos C3, presentada en octubre de 2022, es válida y viable. Los resultados del estudio servirán de base para una evaluación de impacto que también se está poniendo en marcha. Se consultará adecuadamente sobre un proyecto de Reglamento Delegado de la Comisión a las partes interesadas pertinentes de los gobiernos, la industria y las asociaciones de consumidores que dispongan de conocimientos especializados sobre actividades reguladoras relativas a los vehículos de motor[6].

---

4 https://eprel.ec.europa.eu/screen/product/tyres y https://energy-efficient-products.ec.europa.eu/ecodesign-and-energy-label/product-list/tyres_en?prefLang=es.

5 Véase el artículo 13, apartado 2, del Reglamento (UE) 2020/740.

6 Grupo de Trabajo sobre Vehículos de Motor (MVWG) de la Comisión.

- Aún no se ha podido elaborar un acto delegado para completar el Reglamento con el fin de incluir parámetros o requisitos de información para **la abrasión y el kilometraje de los neumáticos**, dado que actualmente no se dispone de métodos fiables, precisos y reproducibles para probar y medir la abrasión y el kilometraje de los neumáticos. No obstante, se está trabajando en ello, en el contexto del Grupo de Trabajo sobre Abrasión de los Neumáticos (TF-TA) de la CEPE[7]. El método de ensayo resultante, que permitirá medir la abrasión para establecer los requisitos mínimos en el contexto del Reglamento Euro 7, pronto estará disponible para los neumáticos C1 y, posteriormente, para los neumáticos C2 y C3. Se prevé que, como parte del mandato del TF-TA, pronto se empiece a trabajar con vistas a determinar un método de estimación del kilometraje potencial de los neumáticos.

Asimismo, de conformidad con el artículo 13, punto 1, la Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 14 a fin de modificar el anexo I, partes D y E, el anexo II con respecto al contenido y al formato de la etiqueta del neumático y los anexos III, IV, V, VI y VII, adaptando al progreso técnico los valores, métodos de cálculo y requisitos que contienen. La Comisión ya ha determinado varias cuestiones para las que probablemente sea necesario recurrir a esta facultad, y tiene la intención de llegar a una conclusión a este respecto antes de la presentación del informe previsto para el 1 de junio de 2025, de conformidad con el artículo 15 del Reglamento.

4. CONCLUSIÓN

La Comisión considera que es claramente necesario prorrogar tácitamente la delegación de poderes por un período de cinco años, según se establece en el artículo 14, apartado 2, del Reglamento (UE) 2020/740.

En el futuro, surgirá la necesidad de desarrollar y adoptar normas basadas en los poderes otorgados en virtud del artículo 14. La justificación de la delegación de poderes no ha cambiado. Es importante: i) mantener la flexibilidad del marco jurídico para completarlo o adaptarlo a las necesidades que surjan; y ii) modificar los anexos mencionados cuando sea necesario para garantizar la seguridad y proteger la salud y la eficiencia económica y medioambiental del transporte por carretera. Estas acciones también pueden llevarse a cabo sobre la base de la experiencia adicional adquirida mediante la aplicación del Reglamento.

La Comisión invita al Parlamento Europeo y al Consejo a tomar nota del presente informe.

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