



Bruselas, 17.5.2018
COM(2018) 296 final

2018/0148 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo al etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros esenciales y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1222/2009

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2018) 234 final} - {SWD(2018) 188 final} - {SWD(2018) 189 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La mejora del etiquetado de los neumáticos proporcionará a los consumidores más información sobre la eficiencia en términos de consumo de carburante, la seguridad y el nivel de ruido, permitiéndoles obtener información exacta, pertinente y comparable sobre dichos aspectos en el momento de adquirir neumáticos. Esto contribuirá a mejorar la eficacia del sistema de etiquetado de los neumáticos con vistas a lograr vehículos más limpios, más seguros y más silenciosos y a maximizar la contribución del sistema a la descarbonización del sector del transporte.

La presente propuesta deroga y sustituye el Reglamento (CE) n.º 1222/2009 sobre el etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros esenciales¹ (el Reglamento sobre el etiquetado de los neumáticos - REN).

El REN fue modificado dos veces antes de entrar en vigor, en primer lugar para incluir un nuevo método de ensayo de la adherencia en superficie mojada para los neumáticos C1 (turismos) y posteriormente para recoger la adecuación de un método internacional de ensayo de la adherencia en superficie mojada que también se había desarrollado para los neumáticos C2 (furgonetas) y C3 (vehículos pesados)², así como para incluir un procedimiento de armonización de laboratorios para la medición de la resistencia a la rodadura. La presente propuesta incorpora dichas modificaciones.

• Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

En 2009, la UE adoptó dos conjuntos de normas relativas a los neumáticos:

- el REN, que establece los requisitos de la Unión para facilitar a los usuarios finales información armonizada sobre los parámetros de los neumáticos que les permita elegir con conocimiento de causa en el momento de la compra; y
- el Reglamento sobre los requisitos de homologación de tipo³ referentes a la seguridad general de los vehículos de motor (el Reglamento sobre la seguridad general - RSG), que establece los requisitos técnicos armonizados que han de cumplir los neumáticos antes de poder introducirse en el mercado de la Unión.

El RSG establece requisitos mínimos, entre otras cosas, para los neumáticos, a saber:

- i) resistencia a la rodadura;

¹ Reglamento (CE) n.º 1222/2009 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 (DO L 342 de 22.12.2009, p. 46).

² Reglamento (UE) n.º 228/2011 de la Comisión, de 7 de marzo de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1222/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los métodos de ensayo de la adherencia en superficie mojada para los neumáticos C1 y Reglamento (UE) n.º 1235/2011 de la Comisión, de 29 de noviembre de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1222/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la clasificación de los neumáticos en relación con la adherencia en superficie mojada, la medición de la resistencia a la rodadura y el procedimiento de verificación.

³ Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1).

- ii) adherencia en superficie mojada; y
- iii) ruido de rodadura exterior de los neumáticos.

Estos requisitos son aplicables desde el 1 de noviembre de 2012, con una segunda fase de requisitos más exigentes para la resistencia a la rodadura que comenzó a aplicarse el 1 de noviembre de 2016 (con nuevos ajustes que entrarán en vigor en 2018 y 2020).

Como sucede con cualquier otro producto que se comercializa en el mercado de la Unión, las autoridades nacionales de vigilancia del mercado han de comprobar que los neumáticos cumplen los requisitos aplicables. El Reglamento (CE) n.º 765/2008⁴ establece el marco para la vigilancia del mercado por parte de los Estados miembros y garantiza la eficiencia de la vigilancia del mercado transfronteriza.

El marco general para el etiquetado energético fue actualizado en 2017 con la adopción del Reglamento (UE) 2017/1369⁵. Este reglamento derogó y sustituyó la Directiva 2010/30/UE e introdujo una serie de elementos nuevos, como una base de datos de los productos registrados y nuevas normas sobre publicidad visual y sobre venta a distancia y por internet.

El etiquetado de los neumáticos forma parte de la legislación de la Unión sobre la eficiencia energética de los productos. En ella se incluyen los reglamentos sobre diseño ecológico, que establecen los requisitos mínimos que deben cumplir los productos relacionados con la energía antes de poder comercializarse en el mercado de la Unión, y los reglamentos sobre etiquetado energético, que facilitan a los consumidores información sobre el consumo energético y otros aspectos esenciales de los productos, permitiéndoles tomar decisiones de compra de forma rentable y respetuosa con el medio ambiente y con conocimiento de causa, lo cual beneficia al medio ambiente y permite ahorrar dinero.

Esta iniciativa está en consonancia con la política de energía de la Unión, ya que actualiza y mejora la eficacia del acervo existente en materia de etiquetado de los neumáticos.

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

La revisión del sistema de etiquetado de los neumáticos contribuye al empeño de la UE en reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación atmosférica producidas por el sector del transporte.

La presente iniciativa forma parte del tercer paquete «Europa en Movimiento», destinado al logro de la nueva estrategia de política industrial de septiembre de 2017, y está concebida para completar el proceso que permitirá a Europa cosechar todos los frutos de la modernización y descarbonización de la movilidad. Es fundamental que el sistema de movilidad del mañana sea seguro, limpio y eficiente para todos los ciudadanos de la UE. El objetivo es que la movilidad europea sea más segura y más accesible, la industria europea más competitiva, los empleos europeos más seguros, y que Europa sea más ecológica y esté mejor adaptada al imperativo de hacer frente al cambio climático. Para ello es necesario que la UE, los Estados miembros y las partes interesadas se comprometan plenamente, entre otras cosas, en la intensificación del empeño en reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación atmosférica.

La Comunicación de la Comisión titulada «Una estrategia europea para el plástico en una economía circular» se refiere a la necesidad de estudiar formas de reducir la liberación no intencional de microplásticos procedentes de los neumáticos.

⁴ (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30). Véase el documento COM(2017) 795 - Propuesta de Reglamento que establece normas y procedimientos para el cumplimiento y la garantía de cumplimiento de la legislación de armonización de la Unión sobre productos que reemplazará el Reglamento (CE) n.º 765/2008.

⁵ DO L 198 de 28.7.2017, p. 1.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

El Reglamento (CE) n.º 1222/2009 se basa en el artículo 95 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, actualmente artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Procede dotarse de una base jurídica relativa al mercado interior ya que el Reglamento está relacionado con los requisitos de homologación de tipo de los neumáticos que se van a introducir en el mercado de la Unión pero, puesto que trata también la eficiencia en términos de consumo de carburante, procede añadir también una base jurídica relativa a la energía, es decir, el artículo 194 del TFUE.

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

Los instrumentos de eficiencia energética y de eficiencia en términos de consumo de carburante adoptados a nivel de la UE reflejan la importancia cada vez mayor de la energía como desafío político y económico y su estrecha vinculación con ámbitos de actuación como la seguridad del abastecimiento energético, el cambio climático, la sostenibilidad, el medio ambiente, el mercado interior y el desarrollo económico. Hasta la fecha, los Estados miembros por sí solos no han podido alcanzar de manera suficiente los objetivos de eficiencia energética y es necesario actuar a nivel de la Unión para facilitar y apoyar la adopción de actividades a nivel nacional.

Es fundamental garantizar unas condiciones de competencia equitativas para fabricantes y distribuidores en cuanto a la información suministrada a los clientes respecto a los neumáticos en venta en todo el mercado interior de la UE. Por dicha razón, son necesarias normas jurídicamente vinculantes a escala de toda la UE.

La vigilancia del mercado corre a cargo de las autoridades de cada Estado miembro. Para que sea eficaz, ha de ser uniforme en toda la Unión porque de lo contrario el mercado interior se verá deslegitimizado y se desincentivará a las empresas que invierten recursos en diseñar, fabricar y vender productos eficientes desde el punto de vista energético. La inclusión de los neumáticos en una base de datos de los productos contribuirá a que la vigilancia del mercado sea más eficaz.

• Proporcionalidad

De conformidad con el principio de proporcionalidad, las modificaciones propuestas al marco legislativo en vigor no exceden de lo necesario para alcanzar los objetivos fijados, sino que mejorarán su claridad y viabilidad.

Las modificaciones propuestas permitirán mostrar información sobre los neumáticos de nieve/hielo en la etiqueta, reforzarán la exigencia de exhibir la etiqueta en situaciones en las que los consumidores no ven el neumático o neumáticos que están considerando comprar (porque los neumáticos estén almacenados en otro lugar o porque la venta se realice a distancia o por internet) e incluirán los neumáticos en la base de datos de registro de los productos establecida al amparo del Reglamento (UE) 2017/1369 con el fin de mejorar la vigilancia del mercado y la información al consumidor.

Los proveedores tendrán la obligación de introducir información en la nueva base de datos de los productos. Se trata de información que actualmente han de facilitar a las autoridades nacionales de vigilancia del mercado cuando estas lo soliciten, por lo que la carga adicional se considera mínima y proporcionada para la garantía del cumplimiento y las ventajas en cuanto a transparencia que se espera que aporte la base de datos de los productos.

La propuesta va acompañada de una evaluación de impacto SWD(2018) 189 y deberá hacerse referencia a las partes que abordan la proporcionalidad.

- **Elección del instrumento**

El REN en vigor es un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo y procede sustituirlo por un instrumento del mismo tipo, ya que contiene obligaciones directamente aplicables para los operadores económicos.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / control de calidad de la legislación existente**

La Comisión llevó a cabo una evaluación *ex-post* del REN, que figura en el anexo 5 del informe de evaluación de impacto.

La evaluación concluyó que la eficacia y la eficiencia del REN pueden mejorarse, en particular:

- i) mejorando la sensibilización y la confianza del consumidor en la etiqueta (lo que aumentará las posibilidades de que recurra a la información de la etiqueta en el momento de comprar los neumáticos), y
- ii) mejorando la vigilancia del mercado para lograr plenamente en el futuro los tres objetivos del REN.

- **Consultas con las partes interesadas**

En noviembre de 2015 se celebró una reunión de partes interesadas en la que participaron más de 40 interesados.

Se celebró una consulta pública del 10 de octubre de 2017 al 8 de enero de 2018 en la página web de consultas de la Comisión⁶. Se recibieron 70 respuestas y en el anexo 2 del informe de evaluación de impacto figura un resumen con los datos de los encuestados y de sus respuestas.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Como parte de un amplio estudio específico encargado para preparar la revisión⁷, se consultó a 6 000 consumidores de seis Estados miembros.

- **Evaluación de impacto**

La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta se ha preparado y publicado en la página web Europa de la Comisión y el Comité de Control Reglamentario ha emitido un dictamen positivo (Ares(2018) 1626237) adoptado el 23 de marzo de 2018.

En la evaluación de impacto se señalaron una serie de problemas en el Reglamento actual de los cuales cabe destacar estos dos:

⁶ https://ec.europa.eu/info/consultations/public-consultation-evaluation-and-review-eu-tyres-labelling-scheme_es

⁷

https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Study%20in%20support%20of%20the%20Review%20of%20the%20Tyre%20Labelling%20Regulation_final.pdf

- reducida eficacia de la etiqueta del neumático debido a la poca visibilidad;
- no conformidad debido al escaso control del cumplimiento.

Las tres opciones examinadas fueron:

1. medidas no reglamentarias, incluidas campañas de información, acciones conjuntas para garantizar el cumplimiento de las normas y revisión de los métodos de ensayo.
2. modificaciones legislativas específicas, que permitan:
 - el etiquetado permanente de los neumáticos entregados con los vehículos;
 - el etiquetado en línea;
 - la inclusión en la etiqueta de la información sobre el comportamiento en nieve y hielo;
 - la ampliación del ámbito de aplicación de la obligación de etiquetado a los neumáticos C3;
 - endurecimiento de los requisitos relativos a la documentación técnica;
 - modificaciones de los anexos relativos a los métodos de ensayo y ampliación del proceso de homologación de tipo para incluir la declaración de la etiqueta;
 - la futura inclusión del kilometraje y de la abrasión como parámetros de comportamiento;
 - reajuste de las clases de las etiquetas; y
 - la inclusión de los neumáticos en la base de datos de registro de los productos establecida con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1369.

Se consideraron también subopciones en las que algunas de las modificaciones legislativas específicas mencionadas anteriormente fueron excluidas.

3. combinación de las opciones 1 y 2

La opción preferida es la 3. El estudio de esta opción constató los siguientes impactos estimados (sección 6 del informe de evaluación de impacto):

- un mayor volumen de negocios para las empresas de 9 000 millones EUR anuales de aquí a 2030;
- un ahorro anual de combustible de 129 PJ de aquí a 2030;
- 10 Mt equivalentes de CO₂ de ahorro anuales de aquí a 2030;
- menores emisiones de ruido producido por los neumáticos y ventajas resultantes para la salud; y
- mayor seguridad y menos accidentes.

La presente propuesta desarrolla la parte legislativa de la opción preferida. En la evaluación de impacto se esbozan otras medidas no legislativas para aplicar la opción.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

Como esta propuesta revisa legislación existente, se ha examinado la forma de simplificar y mejorar dicha legislación. El texto se ha actualizado para garantizar la máxima coherencia con

otras normativas actualizadas en este campo, en particular el nuevo Reglamento sobre el etiquetado energético.

Se señalaron e incluyeron en la propuesta tres posibilidades principales para simplificar la legislación y reducir la carga administrativa:

- una base de datos de registro de los productos;
- la armonización con los métodos de ensayo del RSG; y
- un mayor uso de los actos delegados.

El ahorro de costes en el ámbito de REFIT de estas tres opciones es el siguiente:

<i>Ahorro de costes REFIT - opciones preferidas</i>		
<i>Descripción</i>	<i>Importe</i>	<i>Observaciones</i>
Base de datos de registro de los productos	80 000 EUR anuales.	Ahorro de coste constante para las autoridades de vigilancia del mercado de los Estados miembros, así como para los fabricantes y minoristas. Posible ahorro de costes para los fabricantes también. Costes marginales iniciales para la Comisión para incluir los neumáticos en la base de datos de los productos relacionados con la energía.
Armonización con el RSG	420 000 EUR anuales.	Podría requerir pruebas más costosas para los fabricantes en laboratorios de ensayo autorizados, pero en contrapartida no tendrían que realizar ensayos complementarios. Costes reducidos de vigilancia del mercado (ahorro constante)
REN/actos delegados	110 000 EUR por acto delegado	Reducirá los costes administrativos de las instituciones con poder legislativo de la UE y de los Estados miembros.

Para garantizar una competencia leal en el mercado único y una información coherente y consecuente para los consumidores, deben aplicarse las mismas normas para todos los operadores económicos. Por lo tanto, todos los minoristas deben estar sujetos a las mismas normas, ya que las etiquetas de los neumáticos solo son útiles para los consumidores si todos los productos están etiquetados en todos los puntos de ventas minoristas. Como tal, la propuesta no exime a las pymes ni a las microempresas. Sin embargo, no existen fabricantes europeos de neumáticos que sean pymes o microempresas y no se prevé ningún coste potencial que sea insignificante y se refieren principalmente a la obligación impuesta a fabricantes y minoristas de mostrar la etiqueta cuando los neumáticos se pongan a la venta en línea.

La propuesta está adaptada a internet ya que incluye el etiquetado de los neumáticos en la base de datos de registro en línea de los productos establecida con arreglo al Reglamento (UE) 1369/2017, lo que simplificará, acelerará y mejorará la transmisión de la información sobre productos entre fabricantes, minoristas, autoridades de vigilancia del mercado y consumidores. Al igual que otros productos, los neumáticos utilizan códigos QR que permiten a los consumidores acceder electrónicamente a la información detallada. Estos códigos figurarán en la nueva etiqueta.

- **Derechos fundamentales**

No se considera que la propuesta tenga repercusiones en los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La presente propuesta sustituye un Reglamento existente sobre el etiquetado de los neumáticos, y se considera que su impacto y costes administrativos son moderados, ya que se cuenta con la mayor parte de las estructuras y normas necesarias.

Dicho gasto se sufragará dentro de los recursos ya previstos en la programación financiera oficial. No serán necesarios recursos adicionales procedentes del presupuesto de la UE. Por otra parte, la presente iniciativa no pretende prejuzgar la propuesta de la Comisión sobre el próximo Marco Financiero Plurianual.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y disposiciones sobre seguimiento, evaluación e información**

El impacto del nuevo Reglamento será objeto de un seguimiento y de un estudio de evaluación que debe realizarse seis años después de su entrada en vigor. La evaluación determinará si los objetivos de la iniciativa se han alcanzado.

Los informes presentados por los Estados miembros al Grupo de Expertos sobre Etiquetado de los Neumáticos de los grupos de cooperación administrativa sobre vigilancia del mercado proporcionarán datos sobre las actividades de vigilancia del mercado y los grados de cumplimiento. Se obtendrán datos suplementarios de la acción de vigilancia conjunta MSTyre15⁸ actualmente en curso y de cualquier proyecto de seguimiento.

La base de datos de registro de los productos obligatoria propuesta también será una fuente de datos a partir de los cuales podrá seguirse y evaluarse el progreso hacia el cumplimiento de los objetivos del Reglamento. Dicha base facilitará datos sobre la distribución de los neumáticos en las diferentes clases de prestaciones. También respaldará la vigilancia del mercado, que es esencial para la garantía del cumplimiento del Reglamento. El control del cumplimiento también se apoyará exigiendo a los Estados miembros que informen a la Comisión de las sanciones y mecanismos de control del cumplimiento aplicables en caso de infracciones del Reglamento.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

En la propuesta se mantienen los objetivos y principios generales del REN actual, pero se precisa, refuerza y amplía el alcance de sus disposiciones al:

- actualizar la etiqueta del neumático y permitir su revisión,
- mejorar la visibilidad de la etiqueta para los consumidores al exigir que sea mostrada en todas las situaciones de venta de neumáticos; y establecer requisitos en relación con la venta por internet y a distancia y en otras situaciones en las que los neumáticos no están físicamente a la vista del consumidor;
- exigir que la información sobre el comportamiento en nieve y en hielo de los neumáticos esté incluida en la etiqueta;
- permitir la futura inclusión del kilometraje y la abrasión, si procede, como un parámetro de la etiqueta;

⁸ Para más información, véase <http://www.mstyr15.eu/index.php/en/>

- permitir la futura inclusión de los neumáticos recauchutados, si procede;
- exigir que la etiqueta sea mostrada en la publicidad visual y en material técnico de promoción;
- ampliar el ámbito de aplicación de la obligación de etiquetado a los neumáticos C3;
- ampliar el proceso de homologación de tipo para incluir la declaración de la etiqueta;
- mejorar el control del cumplimiento creando la obligación de registrar los neumáticos en la base de datos de los productos establecida con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1369;
- adaptar la clasificación de los parámetros de los neumáticos en el anexo I;
- actualizar la etiqueta que figura en el anexo II (en particular para que aparezca un icono de «nieve»);
- añadir anexos relativos a los requisitos de información;
- sustituir el anexo del método de ensayo para la medición del índice de adherencia en superficie mojada (G) de los neumáticos C1 con una referencia a los métodos de medición pertinentes.

Actualizar la etiqueta del neumático y permitir su revisión:

La etiqueta incluye tres parámetros: resistencia a la rodadura, adherencia en superficie mojada y ruido de rodadura exterior. Las clases correspondientes a estos parámetros han de ajustarse para tener en cuenta el progreso tecnológico y el hecho de que los requisitos del RSG implican que las clases inferiores en realidad quedan vacías, puesto que los neumáticos de esas clases ya no pueden ser vendidos en el mercado de la Unión.

El artículo 11 del Reglamento en vigor faculta a la Comisión para adoptar actos delegados para modificar elementos no esenciales y completar el Reglamento, así como para adaptar los anexos a la luz del progreso técnico. El ámbito del artículo se amplía para incluir cambios en la propia etiqueta que hagan posible en el futuro la inclusión de los parámetros de hielo, kilometraje o abrasión, y el futuro reajuste de las clases de las etiquetas a través de actos delegados.

Mejorar la visibilidad de la etiqueta para los consumidores:

Todos los neumáticos introducidos en el mercado deben ir acompañados de una etiqueta, bien en forma de documento separado o bien en forma de adhesivo. Esta obligación se aplicará a los neumáticos C3 para los cuales actualmente no es obligatoria una etiqueta completa sino solo una referencia a los parámetros de comportamiento en el material de promoción. La etiqueta completa habrá de exhibirse cuando los neumáticos se vendan por internet y en la venta a distancia en soporte papel. También se mostrará cuando los neumáticos se vendan con un vehículo nuevo y cuando los vehículos sean arrendados o formen parte de una flota.

Exigir que la información sobre el comportamiento en nieve y en hielo de los neumáticos esté incluida en la etiqueta:

Esto dará a los consumidores una imagen más completa del comportamiento de los neumáticos en condiciones invernales, en particular respecto a la adherencia en superficie mojada. Ya existe un ensayo adecuado con su logotipo para el comportamiento en nieve, que se incluirá en la etiqueta. Se está desarrollando un ensayo para el comportamiento en hielo, y

se propone que se recurra a los poderes delegados para incluir este parámetro en el futuro, cuando esté finalizada la norma del ensayo.

Permitir la futura inclusión del kilometraje y la abrasión, si procede, como un parámetro de la etiqueta:

El kilometraje de los neumáticos tiene relación con su durabilidad y su vida útil. La abrasión de los neumáticos es una fuente fundamental de microplásticos liberados al medio ambiente. Todavía no se ha desarrollado ningún ensayo que permita la medición fiable del kilometraje o del índice de abrasión de los neumáticos. Por consiguiente, se propone estudiar el recurso a los poderes delegados para incluir dichos parámetros en el futuro, cuando esté finalizada una norma de ensayo adecuada.

El recauchutado de neumáticos es un proceso utilizado para ampliar la vida de los neumáticos usados. Esto adquiere especial relevancia para los neumáticos C3, que constituyen cerca del 30 % de la cuota de mercado de los neumáticos recauchutados de Europa, y corresponden a cerca de 5 millones de neumáticos. Incluir el recauchutado de neumáticos supondría un importante potencial de ahorro de energía y contribuiría a los objetivos de la economía circular, como la reducción de los desechos. Sin embargo, puesto que no existe ningún método de ensayo adecuado, se propone el recurso a los poderes delegados para incluir los neumáticos recauchutados en el futuro, cuando esté finalizada una norma de ensayo adecuada.

Exigir que la etiqueta sea mostrada en la publicidad visual y en el material técnico de promoción:

En consonancia con las obligaciones que impone a los proveedores de productos relacionados con la energía el Reglamento (UE) 2017/1369, los proveedores de neumáticos tendrán que proporcionar información relativa al comportamiento de sus neumáticos en la publicidad y en el material técnico de promoción. Sin embargo, tendrá que mostrarse la etiqueta completa, y no únicamente la clase energética y la gama de clases existentes (como sucede con la etiqueta energética).

Ampliar el ámbito de aplicación de la obligación de etiquetado a los neumáticos C3:

En virtud del Reglamento en vigor, no es necesaria una etiqueta completa para los neumáticos C3 sino únicamente una referencia a los parámetros de comportamiento en el material de promoción. Ahora los neumáticos C3 estarán cubiertos por los mismos requisitos que los neumáticos C1 y C2 en lo que se refiere a la etiqueta.

Ampliación del proceso de homologación de tipo para incluir la declaración de la etiqueta:

Los fabricantes de neumáticos tendrán la obligación de someter la declaración de la etiqueta al proceso de homologación de tipo, lo que ofrece una garantía adicional a la corrección de la etiqueta.

Mejorar el control del cumplimiento creando la obligación de registrar los neumáticos en la base de datos de los productos establecida con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1369:

La base de datos de los productos cubiertos por los reglamentos del etiquetado energético estará operativa a partir del 1 de enero de 2019. A partir de dicha fecha, los proveedores de neumáticos estarán obligados a registrar en la base de datos la información indicada en el

anexo 1 del Reglamento (UE) 2017/1369 (identificación del proveedor, modelo de neumático, etiqueta, clases de parámetros y ficha de información del producto).

Modificación de los anexos:

La clasificación de los parámetros del anexo I se ha adaptado redefiniendo los límites entre las clases A a G actuales para hacerlos más exactos y para reflejar el hecho de que la clase inferior (G) está vacía debido a los requisitos del RSG.

En el anexo II se ha modificado la etiqueta para suprimir la clase inferior para la resistencia a la rodadura y añadir un icono para la adherencia en nieve y un código QR. Asimismo la apariencia de la etiqueta se ha armonizado en cierta medida con las etiquetas del Reglamento marco sobre el etiquetado energético.

Para mejorar y estandarizar la información que se pone a disposición de los usuarios finales, y para armonizarla con los requisitos que impone el Reglamento marco sobre el etiquetado energético, un nuevo anexo III enumera la información mínima exigida en la documentación técnica. Un nuevo anexo IV enumera la información exigida en la ficha de información del producto que tiene que acompañar a los neumáticos introducidos en el mercado y un nuevo anexo V establece la información que se tiene que facilitar en el material técnico de promoción.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo al etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros esenciales y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1222/2009

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 114 y su artículo 194, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽⁹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ¹⁰,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Unión se ha comprometido a crear una Unión de la Energía con una política climática ambiciosa. La eficiencia en términos de consumo de carburante es un elemento crucial del marco de actuación de la Unión en materia de clima y energía hasta el año 2030 y es decisiva para moderar la demanda energética.
- (2) La Comisión ha examinado ¹¹ la eficacia del Reglamento (CE) n.º 1222/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ¹² y ha puesto de manifiesto la necesidad de actualizar sus disposiciones para mejorar su eficacia.
- (3) Es conveniente sustituir el Reglamento (CE) n.º 1222/2009 por un nuevo reglamento que incorpore las modificaciones realizadas en 2011 y modifique y refuerce algunas de sus disposiciones para precisar y actualizar su contenido habida cuenta del avance tecnológico registrado en los últimos años en el ámbito de los neumáticos.
- (4) El sector de transporte supone la tercera parte del consumo de energía de la Unión. En 2015 el transporte por carretera fue responsable de cerca del 22 % del total de emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión. Los neumáticos, debido principalmente a su resistencia a la rodadura, representan entre un 5 % y un 10 % del consumo de carburante de los vehículos. La reducción de la resistencia a la rodadura

⁹ DO C [...] de [...], p. [...].

¹⁰ DO C [...] de [...], p. [...].

¹¹ COM(2017) 658 final

¹² Reglamento (CE) n.º 1222/2009 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 (DO L 342 de 22.12.2009, p. 46).

de los neumáticos contribuiría por lo tanto de manera significativa a la eficiencia en términos de consumo de carburante del transporte por carretera y, por consiguiente, a la reducción de las emisiones.

- (5) Los neumáticos se caracterizan por una serie de parámetros que están interrelacionados. La mejora de un parámetro, como la resistencia a la rodadura, puede tener consecuencias negativas sobre otros, como la adherencia en superficie mojada, mientras que la mejora de esta última puede tener consecuencias negativas para el ruido de rodadura exterior. Es preciso ofrecer a los fabricantes de neumáticos incentivos para que optimicen todos los parámetros más allá de los resultados ya obtenidos.
- (6) Los neumáticos eficientes en términos de consumo de carburante pueden ser rentables, ya que el ahorro de carburante compensa con creces el precio de compra más elevado de los neumáticos, derivado de sus mayores costes de producción.
- (7) El Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo¹³ establece requisitos mínimos respecto de la resistencia a la rodadura de los neumáticos. Los avances tecnológicos permiten reducir las pérdidas de energía debidas a la resistencia a la rodadura de los neumáticos superando considerablemente dichos requisitos mínimos. A fin de reducir el impacto ambiental del transporte por carretera, procede actualizar las disposiciones relativas al etiquetado de los neumáticos que, al facilitar información armonizada y actualizada sobre dicho parámetro, favorezcan entre los usuarios finales la compra de neumáticos con una mayor eficiencia de carburante.
- (8) El ruido provocado por el tráfico genera importantes molestias y tiene efectos perjudiciales para la salud. El Reglamento (CE) n.º 661/2009 establece requisitos mínimos respecto del ruido de rodadura exterior de los neumáticos. Los avances tecnológicos permiten reducir el ruido de rodadura exterior superando considerablemente esos requisitos mínimos. A fin de reducir el ruido provocado por el tráfico, procede actualizar las disposiciones relativas al etiquetado de los neumáticos que, al facilitar información armonizada sobre dicho parámetro, favorezcan entre los usuarios finales la compra de neumáticos con un nivel más bajo de ruido de rodadura exterior.
- (9) El hecho de proporcionar información armonizada sobre el ruido de rodadura exterior de los neumáticos facilita también la aplicación de medidas para limitar el ruido provocado por el tráfico y ayuda a aumentar la sensibilización acerca de la contribución de los neumáticos a ese ruido en el marco de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁴.
- (10) El Reglamento (CE) n.º 661/2009 establece requisitos mínimos respecto de la adherencia en superficie mojada de los neumáticos. Los avances tecnológicos permiten mejorar la adherencia en superficie mojada de forma considerable superando esos requisitos y, por consiguiente, reducir las distancias de frenado en superficie mojada. A fin de aumentar la seguridad vial, procede actualizar las disposiciones relativas al etiquetado de los neumáticos que, al facilitar información armonizada sobre dicho

¹³ Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1).

¹⁴ Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación (DO L 189 de 18.7.2002, p. 12).

parámetro, favorezcan entre los usuarios finales la compra de neumáticos con una elevada adherencia en superficie mojada.

- (11) Al objeto de garantizar la armonización con el marco internacional, el Reglamento (CE) n.º 661/2009 hace referencia al Reglamento CEPE 117¹⁵, que incluye los pertinentes métodos de medición del comportamiento en relación con la resistencia a la rodadura, el ruido y la adherencia en superficie mojada y en nieve de los neumáticos.
- (12) Con el fin de facilitar a los usuarios finales información sobre el comportamiento de neumáticos específicamente diseñados para condiciones de nieve y hielo, es adecuado exigir la inclusión en la etiqueta de los requisitos de información relativos a los neumáticos de nieve y hielo.
- (13) La abrasión de los neumáticos durante su uso es una importante fuente de microplásticos, que son nocivos para el medio ambiente, y por ello la Comunicación de la Comisión titulada «Una estrategia europea para el plástico en una economía circular»¹⁶ alude a la necesidad de hacer frente a la liberación no intencional de microplásticos procedentes de los neumáticos, entre otras cosas, mediante medidas de información como el etiquetado y los requisitos mínimos para los neumáticos. Sin embargo, actualmente no existe un método de ensayo adecuado para medir la abrasión de los neumáticos. Por lo tanto, la Comisión debe encargar la elaboración de dicho método, teniendo plenamente en cuenta todas las normas o reglamentación más avanzadas desarrolladas o propuestas a nivel internacional, con vistas a establecer un método de ensayo adecuado lo antes posible.
- (14) Los neumáticos recauchutados constituyen una parte importante del mercado de los neumáticos para vehículos pesados. El recauchutado de los neumáticos prolonga su vida y contribuye a los objetivos de la economía circular, como la reducción de los desechos. La aplicación de los requisitos en materia de etiquetado a dichos neumáticos supondría un importante ahorro de energía. Sin embargo, como actualmente no existe ningún método de ensayo adecuado para medir el comportamiento de los neumáticos recauchutados, el presente Reglamento debe disponer su inclusión en el futuro.
- (15) La etiqueta energética que clasifica el consumo energético de los productos en una escala de la «A» a la «G» en virtud del Reglamento (UE) 2017/1369 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷, es conocida por más del 85 % de los consumidores y ha tenido éxito en cuanto al fomento de productos más eficientes. La etiqueta del neumático debe seguir utilizando el mismo diseño en la medida de lo posible, aunque reconozca las características específicas de los parámetros de los neumáticos.
- (16) Es probable que el suministro de información comparable sobre los parámetros de los neumáticos mediante una etiqueta normalizada influya en las decisiones de compra de los usuarios finales en favor de neumáticos más seguros, silenciosos y eficientes en términos de consumo de carburante. Es probable que, a su vez, esa evolución incite a los fabricantes de neumáticos a optimizar dichos parámetros, lo que allanaría el camino hacia un consumo y una producción más sostenibles.

¹⁵ DO L 307 de 23.11.2011, p. 3.

¹⁶ COM(2018) 28 final.

¹⁷ Reglamento (UE) 2017/1369 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2017, por el que se establece un marco para el etiquetado energético y se deroga la Directiva 2010/30/UE (DO L 198 de 28.7.2017, p. 1).

- (17) Todos los usuarios finales, incluidos los que adquieren neumáticos de repuesto, los que adquieren neumáticos montados en vehículos nuevos y los gestores de flotas y empresas de transporte, necesitan más información sobre la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros de los neumáticos, ya que no pueden comparar fácilmente los parámetros de las distintas marcas de neumáticos al no existir un sistema de etiquetado y de ensayo armonizado. Por lo tanto, procede hacer obligatorio el etiquetado permanente de los neumáticos entregados con los vehículos.
- (18) Actualmente, las etiquetas son obligatorias explícitamente para los neumáticos de los turismos (neumáticos C1) y las furgonetas (neumáticos C2), aunque no para los vehículos pesados (neumáticos C3). Los neumáticos C3 consumen más combustible y recorren más kilómetros anualmente que los neumáticos C1 y C2, y por lo tanto el potencial de reducción del consumo de combustible y las emisiones de los vehículos pesados es importante.
- (19) La inclusión de los neumáticos C3 en el ámbito de aplicación del presente Reglamento también está en la línea de la propuesta de Reglamento de la Comisión sobre la monitorización y la notificación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos¹⁸ y de la propuesta de la Comisión sobre los niveles de CO₂ para los vehículos pesados¹⁹.
- (20) Muchos usuarios finales toman decisiones de adquisición de neumáticos sin ver el neumático en sí y por lo tanto no ven la etiqueta que lleva colocada. En tales situaciones, debe mostrarse al usuario final la etiqueta antes de ultimar la decisión de compra. La exhibición de una etiqueta en los neumáticos en los puntos de venta y en el material técnico de promoción debe garantizar que los distribuidores y los posibles usuarios finales reciben información armonizada sobre los parámetros pertinentes del neumático en el momento y en el lugar de la decisión de compra.
- (21) Algunos usuarios finales escogen los neumáticos antes de personarse en el punto de venta o los compran por correspondencia o por internet. Para garantizar que esos usuarios finales puedan también decidir su compra con conocimiento de causa, merced a una información armonizada sobre la eficiencia en términos de consumo de carburante, la adherencia en superficie mojada, el ruido de rodadura exterior y otros parámetros, las etiquetas deben figurar en todo el material técnico de promoción, incluido el que pueda consultarse en internet.
- (22) Debe facilitarse a los potenciales usuarios finales información que explique cada componente de la etiqueta y su relevancia. Esta información debe facilitarse en el material técnico de promoción, por ejemplo en los sitios web de los proveedores.
- (23) La eficiencia en términos de consumo de carburante, la adherencia en superficie mojada, el ruido de rodadura exterior y otros parámetros relativos a los neumáticos deben medirse utilizando métodos fiables, exactos y reproducibles que tengan en cuenta los métodos de medición y cálculo más avanzados generalmente aceptados. En la medida de lo posible, dichos métodos deben reflejar el comportamiento del consumidor medio y ser sólidos, con el fin de impedir la elusión deliberada o involuntaria. Las etiquetas de los neumáticos deben reflejar los resultados comparados del uso real de los neumáticos, dentro de las limitaciones derivadas de la necesidad de realizar ensayos de laboratorio fiables, exactos y reproducibles, con el fin de permitir a

¹⁸ COM(2017) 279 final.

¹⁹ Se añadirá la referencia una vez que se haya adoptado la propuesta.

los usuarios finales comparar los diferentes neumáticos y limitar así los costes de los ensayos para los fabricantes.

- (24) El cumplimiento de las disposiciones en materia de etiquetado de neumáticos por parte de los proveedores y los distribuidores es fundamental para garantizar unas condiciones de competencia equitativas en la Unión. Los Estados miembros deben por lo tanto supervisar ese cumplimiento mediante mecanismos de vigilancia del mercado y controles *a posteriori* periódicos, en consonancia con el Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰.
- (25) A fin de facilitar el seguimiento del cumplimiento, crear un instrumento útil para los usuarios finales y permitir a los distribuidores formas alternativas de recibir fichas de información del producto, los neumáticos deben incluirse en la base de datos de los productos creada al amparo del Reglamento (UE) 2017/1369. Procede, por lo tanto, modificar el Reglamento (UE) 2017/1369 en consecuencia.
- (26) Sin perjuicio de la obligación de vigilar el mercado por parte de los Estados miembros y de la obligación de los proveedores de verificar la conformidad del producto, los proveedores deben proporcionar la información necesaria sobre la conformidad del producto por vía electrónica en la base de datos de los productos.
- (27) A fin de que los usuarios finales tengan confianza en la etiqueta de los neumáticos, no debe autorizarse el uso de otras etiquetas que la imiten. Por la misma razón, tampoco deben autorizarse etiquetas, marcas, símbolos o inscripciones adicionales que puedan inducir a error o confundir a los usuarios finales en lo que respecta a los parámetros cubiertos por la etiqueta de los neumáticos.
- (28) Las sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y de los actos delegados adoptados en virtud del mismo deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.
- (29) A fin de promover la eficiencia energética, la mitigación del cambio climático y la protección del medio ambiente, los Estados miembros deben poder crear incentivos a la utilización de productos eficientes desde el punto de vista energético. Los Estados miembros tienen libertad para decidir sobre la naturaleza de tales incentivos. Los incentivos deben ajustarse a la normas de la Unión sobre ayudas estatales y no deben constituir barreras al mercado injustificadas. El presente Reglamento se entiende sin perjuicio del resultado de cualquier futuro procedimiento de ayuda estatal que pudiera incoarse de conformidad con los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) respecto a dichos incentivos.
- (30) Con el fin de modificar el contenido y el formato de la etiqueta, de introducir requisitos respecto a los neumáticos recauchutados, la abrasión y el kilometraje, y de adaptar los anexos al progreso técnico, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016²¹. En particular, a fin de garantizar la participación equitativa en la preparación de los actos

²⁰ Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

²¹ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo deben recibir todos los documentos al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros y sus expertos deben tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que tratan de la preparación de los actos delegados.

- (31) No será necesario volver a etiquetar los neumáticos que ya se hubieran introducido en el mercado antes de la fecha de aplicación de los requisitos incluidos en el presente Reglamento.
- (32) Al objeto de reforzar la confianza en la etiqueta y garantizar su exactitud, la declaración que hacen los proveedores en la etiqueta en relación con los valores de la resistencia a la rodadura, la adherencia en superficie mojada y el ruido debe estar sujeta al proceso de homologación de tipo conforme al Reglamento (CE) n.º 661/2009.
- (33) La Comisión debe realizar una evaluación del presente Reglamento. De conformidad con el apartado 22 del Acuerdo Interinstitucional entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre la mejora de la legislación, de 13 de abril de 2016, tal evaluación debe estar basada en los cinco criterios de eficiencia, eficacia, pertinencia, coherencia y valor añadido de la UE y debe constituir la base de evaluaciones de impacto de posibles nuevas medidas.
- (34) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, incrementar la seguridad y la eficiencia económica y ambiental del transporte por carretera facilitando información a los usuarios finales que les permita elegir neumáticos más seguros, silenciosos y eficientes en términos de consumo de carburante, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, mediante el desarrollo del marco normativo armonizado y la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para los fabricantes, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. Un Reglamento sigue siendo el instrumento legislativo adecuado, pues establece normas claras y detalladas que impiden divergencias en la transposición por los Estados miembros y, por tanto, garantiza un mayor grado de armonización en toda la Unión. Un marco regulador armonizado a nivel de la Unión, más que a nivel de los Estados miembros, reduce los costes de los proveedores, asegura unas condiciones de competencia equitativas y garantiza la libre circulación de los bienes en el mercado interior. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (35) Por tanto, procede derogar el Reglamento (CE) n.º 1222/2009.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Finalidad y objeto

1. El presente Reglamento tiene por finalidad aumentar la seguridad, la protección de la salud y la eficiencia económica y ambiental 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.
2. El presente Reglamento establece un marco para el suministro de información armonizada sobre los parámetros de los neumáticos mediante un sistema de etiquetado, que permita a los usuarios finales elegir con conocimiento de causa en el momento de la compra de los neumáticos.

Artículo 2
Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los neumáticos C1, C2 y C3.
2. El presente Reglamento se aplicará asimismo a los neumáticos recauchutados una vez que, mediante un acto delegado de conformidad con el artículo 12, se añada a los anexos un método de ensayo adecuado para medir el comportamiento de los neumáticos recauchutados.
3. El presente Reglamento no será aplicable a:
 - a) los neumáticos todoterreno profesionales;
 - b) los neumáticos diseñados para ser montados exclusivamente en los vehículos matriculados por primera vez antes del 1 de octubre de 1990;
 - c) los neumáticos de repuesto de uso provisional de tipo T;
 - d) los neumáticos cuyo índice de velocidad sea inferior a 80 km/h;
 - e) los neumáticos cuya llanta tenga un diámetro nominal inferior o igual a 254 mm, o igual o superior a 635 mm;
 - f) los neumáticos equipados con dispositivos adicionales para mejorar sus cualidades de tracción, como los neumáticos con clavos;
 - g) los neumáticos diseñados para su montaje en vehículos destinados exclusivamente a las carreras.

Artículo 3
Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «neumáticos C1, C2 y C3», los neumáticos de las clases definidas en el artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 661/2009;
- 2) «neumático recauchutado», un neumático usado renovado mediante la sustitución de la banda de rodadura desgastada por un nuevo material;
- 3) «neumático de repuesto de uso provisional de tipo T», neumático de repuesto de uso provisional previsto para ser utilizado a una presión de inflado superior a la prescrita para los neumáticos de tipo estándar y de estructura reforzada;
- 4) «etiqueta», un diagrama gráfico, en formato impreso o electrónico, incluso en forma de adhesivo, que contiene símbolos destinados a informar a los usuarios finales sobre las prestaciones de un neumático o partida de neumáticos, en relación con los parámetros establecidos en el anexo I;
- 5) «punto de venta», local en el que se exponen o almacenan y ponen a la venta neumáticos para los usuarios finales, incluidos los locales de exposición de automóviles en lo que respecta a neumáticos puestos a la venta para los usuarios finales sin haber sido montados en los vehículos;
- 6) «material técnico de promoción», la documentación, en formato impreso o electrónico, producida por el proveedor para complementar el material de publicidad con al menos la información técnica con arreglo al anexo V;

- 7) «ficha de información del producto», un documento normalizado que contiene la información que figura en el anexo IV, ya sea en formato impreso o electrónico;
- 8) «documentación técnica», la documentación suficiente para permitir a las autoridades de vigilancia del mercado evaluar la exactitud de la etiqueta y de la ficha de información del producto, incluida la información que figura en el anexo III;
- 9) «base de datos de los productos», la base de datos establecida con arreglo al Reglamento (UE) 1369/2017 y que consta de una parte pública dirigida al consumidor en la que la información relativa a los parámetros de cada producto es accesible por medios electrónicos, un portal en línea para la accesibilidad y una parte de cumplimiento, con unos requisitos de accesibilidad y de seguridad especificados claramente;
- 10) «venta a distancia», la oferta para vender, alquilar o alquilar con derecho a compra por correo, catálogo, internet, venta telefónica o por cualquier otro medio en el marco del cual no se puede esperar que el usuario final potencial vea el producto expuesto;
- 11) «fabricante», toda persona física o jurídica que fabrica un producto o que manda diseñar o fabricar ese producto y lo pone en el mercado con su nombre o marca comercial;
- 12) «importador», toda persona física o jurídica establecida en la Unión que introduce un producto de un tercer país en el mercado de la Unión;
- 13) «representante autorizado», toda persona física o jurídica establecida en la Unión que ha recibido un mandato por escrito de un fabricante para actuar en su nombre en relación con tareas específicas;
- 14) «proveedor», un fabricante establecido en la Unión, el representante autorizado de un fabricante no establecido en la Unión, o un importador, que introduce un producto en el mercado de la Unión;
- 15) «distribuidor», toda persona física o jurídica de la cadena de suministro, distinta del proveedor, que comercializa neumáticos;
- 16) «comercialización», todo suministro, remunerado o gratuito, de un producto para su distribución o utilización en el mercado de la Unión en el transcurso de una actividad comercial;
- 17) «introducción en el mercado», primera comercialización de un producto en el mercado de la Unión;
- 18) «usuario final», el consumidor, así como el gestor de una flota o una empresa de transporte por carretera, que compra neumáticos o está previsto que los compre;
- 19) «parámetro», parámetro de un neumático conforme al anexo I, como la resistencia a la rodadura, la adherencia en superficie mojada, el ruido de rodadura exterior, la adherencia en nieve, la adherencia en hielo, el kilometraje o la abrasión, que tiene importantes repercusiones en el medio ambiente, la seguridad vial o la salud durante su utilización;

- 20) «tipo de neumático», una versión de un neumático cuyas unidades comparten las mismas características técnicas pertinentes para la etiqueta y la ficha de información del producto y el mismo identificador del modelo.

Artículo 4

Responsabilidades de los proveedores de neumáticos

1. Los proveedores velarán por que los neumáticos C1, C2 y C3 introducidos en el mercado vayan acompañados:
 - a) para cada uno de los neumáticos, de una etiqueta conforme al anexo II en la forma de un adhesivo, que indique la información y la clase respecto de cada uno de los parámetros establecidos en el anexo I, y de una ficha de información del producto como la que figura en el anexo IV;
 - b) para cada partida de uno o más neumáticos idénticos, de una etiqueta conforme al anexo II en formato impreso que indique la información y la clase respecto de cada uno de los parámetros establecidos en el anexo I, y de una ficha de información del producto como la que figura en el anexo IV.
2. En lo tocante a los neumáticos vendidos por internet, los proveedores se asegurarán de que la etiqueta se exhiba en la proximidad del precio y de que se pueda consultar la ficha de información del producto.
3. Los proveedores velarán por que cualquier publicidad visual de un tipo de neumático específico, incluso por internet, muestre la etiqueta.
4. Los proveedores velarán por que cualquier material técnico de promoción referido a un tipo de neumático específico, incluso por internet, cumpla los requisitos del anexo V.
5. Los proveedores se asegurarán de que los valores, las clases correspondientes y cualquier información adicional sobre el comportamiento que declaren en la etiqueta respecto de los parámetros esenciales establecidos en el anexo I hayan estado sujetos al proceso de homologación de tipo conforme al Reglamento (CE) n.º 661/2009.
6. Los proveedores velarán por la precisión de las etiquetas y fichas de información del producto que suministren.
7. Los proveedores pondrán la documentación técnica conforme al anexo III a disposición de las autoridades de los Estados miembros cuando estos lo soliciten.
8. Los proveedores cooperarán con las autoridades de vigilancia del mercado y tomarán medidas inmediatas para resolver todo caso de incumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento que entre en el ámbito de su responsabilidad, ya sea por iniciativa propia o previa solicitud de las autoridades de vigilancia del mercado.
9. Los proveedores no suministrarán ni exhibirán otras etiquetas, marcas, símbolos o inscripciones que no cumplan los requisitos del presente Reglamento, si al hacerlo pueden inducir a error o confundir a los usuarios finales respecto a los parámetros esenciales.
10. Los proveedores no suministrarán ni exhibirán etiquetas que imiten la etiqueta que se establece en el presente Reglamento.

Artículo 5

Responsabilidades de los proveedores de neumáticos en relación con la base de datos de los productos

1. Con efectos a partir del 1 de enero de 2020, los proveedores, antes de comercializar un neumático, registrarán en la base de datos la información establecida en el anexo I del Reglamento (UE) 2017/1369 en relación con dicho neumático.
2. Cuando se introduzcan en el mercado neumáticos entre el *[please insert the date of entry into force of this Regulation]* y el 31 de diciembre de 2019, el proveedor de neumáticos estará obligado a registrar en la base de datos la información indicada en el anexo 1 del Reglamento (UE) 2017/1369 en relación con dichos neumáticos.
3. Mientras no se haya introducido la información contemplada en los apartados 1 y 2 en la base de datos de los productos, el proveedor deberá poner una versión electrónica de la documentación técnica a disposición para su inspección en un plazo de diez días desde la recepción de una solicitud por parte de las autoridades de vigilancia del mercado.
4. Un neumático en el que se introduzcan cambios relevantes para la etiqueta y la ficha de información del producto se considerará un nuevo tipo de neumático. El proveedor indicará en la base de datos cuándo dejará de introducir en el mercado las unidades de un tipo de neumático.
5. Después de la introducción en el mercado de la última unidad de un tipo de neumático, el proveedor deberá conservar la información relativa a dicho tipo de neumático en la parte de cumplimiento de la base de datos de los productos durante un período de cinco años.

Artículo 6

Responsabilidades de los distribuidores de neumáticos

1. Los distribuidores se asegurarán de que:
 - a) en el punto de venta, los neumáticos llevan en un lugar claramente visible la etiqueta conforme al anexo II en forma de un adhesivo facilitado por los proveedores de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra a);
 - b) con anterioridad a la venta de un neumático que forme parte de una partida de uno o más neumáticos idénticos, la etiqueta a que se refiere el artículo 4, apartado 1, letra b), se muestra al usuario final y se exhibe claramente en la inmediata proximidad del neumático en el punto de venta.
2. Los distribuidores velarán por que cualquier publicidad visual de un tipo de neumático específico, incluso por internet, muestre la etiqueta.
3. Los distribuidores velarán por que cualquier material técnico de promoción referido a un tipo de neumático específico, incluso por internet, cumpla los requisitos del anexo V.
4. Cuando los neumáticos a la venta no se hallen a la vista de los usuarios finales, los distribuidores se asegurarán de proporcionar a los usuarios finales una copia de la etiqueta antes de la venta.
5. Los distribuidores garantizarán que toda venta a distancia en soporte papel exhiba la etiqueta y que el usuario final pueda acceder a la ficha de información del producto mediante una página web de libre acceso o solicitar una copia impresa de dicha ficha.

6. Los distribuidores que recurran a la venta a distancia basada en venta telefónica informarán específicamente a los usuarios finales de las clases de los parámetros esenciales de la etiqueta y de que pueden consultar la etiqueta completa y la ficha de información del producto mediante una página web de libre acceso o solicitar una copia impresa.
7. En lo tocante a los neumáticos vendidos directamente por internet, los distribuidores se asegurarán de que la etiqueta se exhiba en la proximidad del precio y de que se pueda consultar la ficha de información del producto.

Artículo 7

Responsabilidades de los proveedores y distribuidores de vehículos

Cuando los usuarios finales tengan intención de adquirir un vehículo nuevo, los proveedores y distribuidores de vehículos les proporcionarán, antes de la venta, la etiqueta correspondiente a los neumáticos ofrecidos con el vehículo, así como el material técnico de promoción pertinente.

Artículo 8

Métodos de ensayo y de medición

La información que deberá facilitarse en cumplimiento de los artículos 4, 6 y 7 acerca de los parámetros indicados en la etiqueta se obtendrá mediante la aplicación de los métodos de ensayo y de medición contemplados en el anexo I y del procedimiento de armonización de laboratorios contemplado en el anexo VI.

Artículo 9

Procedimiento de verificación

Los Estados miembros evaluarán la conformidad de las clases declaradas para cada uno de los parámetros esenciales indicados en el anexo I de conformidad con el procedimiento establecido en el anexo VII.

Artículo 10

Obligaciones de los Estados miembros

1. Los Estados miembros no podrán impedir la introducción en el mercado o la puesta en servicio en su territorio de neumáticos que cumplan el presente Reglamento.
2. Los Estados miembros no ofrecerán incentivo alguno en relación con los neumáticos clasificados por debajo de la clase B en lo que respecta a la eficiencia en términos de consumo de carburante o a la adherencia en superficie mojada en el sentido del anexo I, partes A y B, respectivamente. Las medidas impositivas y fiscales no constituyen incentivos a los fines del presente Reglamento.
3. Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones y mecanismos de control del cumplimiento aplicable a las infracciones del presente Reglamento y de los actos delegados adoptados de conformidad con el mismo y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.
4. Los Estados miembros, a más tardar el 1 de junio de 2020, notificarán a la Comisión el régimen a que se refiere el apartado 3 que no haya sido notificado previamente a la

Comisión y notificarán sin demora a la Comisión cualquier modificación posterior que afecte a dichas disposiciones.

Artículo 11

Vigilancia del mercado de la Unión y control de los productos que se introducen en el mercado de la Unión

1. [Los artículos 16 a 29 del Reglamento (CE) n.º 765/2008/Reglamento sobre el cumplimiento y la garantía del cumplimiento propuesto en virtud del documento COM(2017) 795] serán de aplicación a los productos regulados por el presente Reglamento y por los actos delegados adoptados de conformidad con el mismo.
2. La Comisión fomentará y apoyará la cooperación y el intercambio de información sobre la vigilancia del mercado en materia de etiquetado de los productos entre las autoridades nacionales de los Estados miembros responsables de la vigilancia del mercado o encargadas del control de los productos que se introducen en el mercado de la Unión, y entre estas y la Comisión, en particular implicando más estrechamente al Grupo de Expertos sobre Etiquetado de los Neumáticos de los grupos de cooperación administrativa sobre vigilancia del mercado.
3. Los programas generales de vigilancia del mercado de los Estados miembros establecidos de conformidad con lo dispuesto en el [artículo 13 del Reglamento (CE) n.º 765/2008/Reglamento sobre el cumplimiento y la garantía del cumplimiento propuesto en virtud del documento COM(2017) 795] deberán incluir medidas para garantizar la aplicación efectiva del presente Reglamento.

Artículo 12

Actos delegados

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 13 a fin de:

- a) introducir modificaciones en el contenido y el formato de la etiqueta;
- b) introducir parámetros o requisitos de información en los anexos, en particular respecto al kilometraje y la abrasión, siempre y cuando se disponga de métodos de ensayo adecuados;
- c) adaptar al progreso técnico los valores, métodos de cálculo y requisitos de los anexos.

Cuando proceda, al preparar los actos delegados, la Comisión someterá a ensayo el diseño y el contenido de las etiquetas para grupos de productos específicos junto con grupos representativos de los clientes de la Unión, a fin de garantizar la comprensión clara de las etiquetas por parte de estos últimos.

Artículo 13

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 12 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir de [*sírvase introducir la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*]. La Comisión elaborará un informe sobre

la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará 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.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 12 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de adoptar un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 12 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 14

Evaluación e informes

A más tardar el 1 de junio de 2026, la Comisión llevará a cabo una evaluación del presente Reglamento y presentará 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 con arreglo al mismo han permitido a los usuarios finales elegir neumáticos más eficientes, teniendo en cuenta sus efectos sobre las empresas, el consumo de carburante, la seguridad, las emisiones de gases de efecto invernadero y las actividades de vigilancia del mercado. También evaluará los costes y beneficios de una verificación independiente y obligatoria por parte de un tercero de la información facilitada en la etiqueta, teniendo en cuenta asimismo la experiencia adquirida en el marco más amplio establecido por el Reglamento (CE) n.º 661/2009.

Artículo 15

Modificación del Reglamento (UE) 2017/1369

En el artículo 12, apartado 2, del Reglamento (UE) 2017/1369, el texto de la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) apoyar a las autoridades de vigilancia del mercado en el ejercicio de las tareas que les corresponden en virtud del presente Reglamento y de los actos delegados pertinentes, incluido el control de su aplicación, y en virtud del Reglamento (UE) [*sírvase introducir la referencia del presente Reglamento*]».

Artículo 16
Derogación del Reglamento (CE) n.º 1222/2009

Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 1222/2009.

Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente Reglamento con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo VIII.

Artículo 17
Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de junio de 2020.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en todos los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

- 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa
- 1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA
- 1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa
- 1.4. Objetivo(s)
- 1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa
- 1.6. Duración e incidencia financiera
- 1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

- 2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes
- 2.2. Sistema de gestión y de control
- 2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

- 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)
- 3.2. Incidencia estimada en los gastos
 - 3.2.1 *Resumen de la incidencia estimada en los gastos*
 - 3.2.2 *Incidencia estimada en los créditos de operaciones*
 - 3.2.3 *Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo*
 - 3.2.4 *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*
 - 3.2.5 *Contribución de terceros*
- 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Reglamento 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 y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1222/2009

1.2. **Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA¹**

Título 32 — Energía

32 02 02 Actividades de apoyo a la política europea de energía y al mercado interior de la energía

1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa

La propuesta/iniciativa se refiere a **la prolongación de una acción existente**

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. *Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(es) de la Comisión contemplado(s) en la propuesta/iniciativa*

Unión de la Energía

1.4.2. *Objetivo(s) específico(s) y actividad(es) GPA/PPA afectada(s)*

Objetivo específico

Fomentar la moderación de la demanda energética.

Actividad(es) GPA/PPA afectada(s)

PPA 1: Energía convencional y renovable

PPA 2: Actividades de investigación e innovación relacionadas con la energía

1.4.3. *Resultado(s) e incidencia esperados*

El resultado previsto de esta iniciativa es mejorar el marco vigente del sistema de etiquetado de la energía para los neumáticos de la Unión, que no alcanza su nivel óptimo en cuanto a eficacia, cumplimiento y grado de ambición.

La propuesta reforzará la protección de los ciudadanos y otros usuarios finales de neumáticos gracias a un etiquetado más eficaz y a un control del cumplimiento reforzado.

La propuesta incidirá en los operadores económicos, que deberán seguir proporcionando y exhibiendo la etiqueta del neumático y facilitando información para la vigilancia del mercado por distintos canales.

La propuesta tendrá repercusiones para las autoridades nacionales, que estarán mejor equipadas para asumir sus actividades de vigilancia del mercado.

¹ GPA: Gestión por actividades. PPA: Presupuestación por actividades.

1.4.4. *Indicadores de resultados e incidencia*

Proporción de neumáticos de clase A, de clase B, etc.

Proporción de casos de neumáticos no conformes con la normativa detectados por las autoridades nacionales de vigilancia del mercado.

1.5. **Justificación de la propuesta/iniciativa**

1.5.1. *Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo*

El objetivo general de esta iniciativa es respaldar el funcionamiento del mercado interior mediante la libre circulación de mercancías manteniendo elevados grados de protección del medio ambiente y de los consumidores, seguridad y sanidad pública (ruido de rodadura exterior).

1.5.2. *Valor añadido de la intervención de la UE*

La actuación a escala de la UE facilitará a los usuarios finales la misma información armonizada sea cual sea el Estado miembro en el que decidan adquirir sus neumáticos. Un sistema de etiquetado de los neumáticos a escala de la UE promocionará neumáticos seguros y eficientes desde el punto de vista de la energía que reducirán la contaminación acústica en todos los Estados miembros, creando un mercado más grande para dichos neumáticos y en consecuencia mayores incentivos para que la industria del neumático los desarrolle.

Esto garantizará unas condiciones de competencia equitativas para fabricantes y minoristas en cuanto a la información suministrada a los clientes respecto a los neumáticos en venta en todo el mercado interior de la UE. Por dicha razón, son necesarias normas jurídicamente vinculantes a escala de toda la UE.

Esta es la única manera de asegurar que las etiquetas de los productos introducidos en el mercado sean las mismas en todos los Estados miembros, garantizando así el funcionamiento del mercado interior, consagrado en el artículo 26 del TFUE.

1.5.3. *Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores*

Aunque la UE ha logrado completar un mercado único para las etiquetas de los neumáticos, es preciso actualizar las etiquetas en consonancia con unos avances tecnológicos que suponen que muchos modelos estarán incluidos en las clases superiores, sin ofrecer ninguna diferenciación para los consumidores, y con el hecho de que los neumáticos con los peores resultados se prohibirán en el mercado como consecuencia del procedimiento de homologación de tipo conforme al Reglamento (CE) n.º 661/2009 (el Reglamento sobre la seguridad general - RSG).

Pese a que las autoridades de vigilancia del mercado han estado verificando el cumplimiento de los requisitos de la etiqueta energética, las tasas de incumplimiento representan aún una pérdida del 10 % del ahorro energético previsto (y del ahorro económico para los consumidores), aproximadamente. La propuesta de la Comisión sobre un nuevo Reglamento relativo a la vigilancia del mercado [COM(2017) 795] tiene por objetivo hacer frente a los retos de la armonización de la legislación de la UE sobre los productos. Con todo, las autoridades de vigilancia del mercado en el ámbito del etiquetado de los neumáticos se enfrentan a una serie de problemas que no se han resuelto con aquella propuesta: acceso oportuno a la documentación técnica, problemas al identificar y obtener información de contacto de los fabricantes extranjeros, y ausencia de un sistema centralizado para identificar modelos equivalentes que puedan haber sido ya inspeccionados por otras autoridades de

vigilancia del mercado. Además, la Comisión ha tenido dificultades a la hora de fijar los requisitos adecuados para las distintas clases de las etiquetas, debido a la falta de datos públicos recientes sobre la eficiencia de los neumáticos.

La presente propuesta responde a estos problemas al establecer un vínculo con la base de datos de los productos creada conforme al Reglamento (UE) 2017/1369 (Reglamento marco sobre el etiquetado energético), en la que los fabricantes introducen sus datos de eficiencia y de cumplimiento en un emplazamiento central al que pueden acceder las autoridades de vigilancia del mercado y la Comisión.

1.5.4. *Compatibilidad y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados*

La presente iniciativa es coherente con el RSG, que establece un procedimiento de homologación de tipo con unos requisitos mínimos para la eficiencia de los neumáticos respecto a la resistencia a la rodadura, la adherencia en superficie mojada y el ruido de rodadura exterior.

También es coherente con el Reglamento (CE) n° 765/2008 (el Reglamento de vigilancia del mercado en vigor), sobre todo al eliminar las disposiciones solapadas de la normativa sobre etiquetado de los neumáticos que ya están incluidas en las disposiciones de vigilancia del mercado para toda la legislación de armonización de la UE.

El vínculo propuesto con la base de datos de registro de los productos permite sinergias con otras normas de armonización de la UE en virtud de las cuales se han establecido o podrían establecerse en el futuro tales bases de datos.

1.6. **Duración e incidencia financiera**

Propuesta/iniciativa de **duración ilimitada**

Ejecución con una fase de puesta en marcha a partir de 2019;
y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. **Modo(s) de gestión previsto(s)²**

Gestión directa a cargo de la Comisión

por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión.

Observaciones

La iniciativa exige recursos presupuestarios para la inclusión de los neumáticos en la base de datos de registro de los productos relacionados con la energía establecida en virtud del Reglamento marco sobre el etiquetado energético, incluida la campaña de comunicación y las acciones para garantizar su cumplimiento. Dicho gasto se sufragará dentro de los recursos ya previstos en la programación financiera oficial.

² Los detalles sobre los modos de gestión y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

Un Grupo de Expertos sobre Etiquetado de los Neumáticos será la plataforma de debate sobre la aplicación correcta del Reglamento propuesto.

Una disposición final propone que la Comisión realice una evaluación y presente un informe sobre la aplicación del Reglamento a los siete años de su entrada en vigor. Esto permitiría detectar posibles problemas y lagunas y podría servir de punto de partida para futuras actuaciones, incluida cualquier propuesta de modificación.

Sistema de gestión y de control

2.1.1. Riesgo(s) definido(s)

El presupuesto para la adaptación de la actual base de datos de los productos para el registro de los neumáticos se ha calculado en 200 000 EUR. El número de modelos de vehículos podría incrementarse y generar costes adicionales en la actualización de la base de datos.

Los riesgos ligados al funcionamiento de la base de datos de productos se refieren fundamentalmente a problemas informáticos, como posibles averías del sistema y cuestiones de confidencialidad.

2.1.2. Información relativa al sistema de control interno establecido

Los métodos de control previstos son los establecidos en el Reglamento Financiero y en sus normas de desarrollo.

2.2. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Ninguna medida específica más allá de la aplicación del Reglamento Financiero.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número [Rúbrica.....]	CD/CND ²⁴	de países AELC ²⁵	de países candidatos ²⁶	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
1a Competitividad	32 02 02 Actividades de apoyo a la política	Disoc.	SÍ	NO	NO	NO

²⁴ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

²⁵ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

²⁶ Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

para el crecimiento y el empleo	europea de energía y al mercado interior de la energía					
5 Administración	32 01 01 Gastos de funcionarios y agentes temporales correspondientes a la política de energía	CND	NO	NO	NO	NO
5 Administración	32 01 02 Gastos de personal externo y otros gastos de gestión de la política de energía	CND	NO	NO	NO	NO

Nuevas líneas presupuestarias solicitadas

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número [Rúbrica.....]	CD/CND	de países AELC	de países candidatos	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero

3.2. Incidencia estimada en los gastos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	Número	1a Competitividad para el crecimiento y el empleo
--	--------	---

DG: ENER			Año 2019 ²⁷	Año 2020	Año 2021	Año 2022	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
• Créditos de operaciones										
32 02 02	Compromisos	(1)	1,3	1,62						2,92
Complemento de la base de datos informática para el registro de productos relacionados con la energía, incluidas la campaña de información y las acciones conjuntas para garantizar el cumplimiento de las normas.	Pagos	(2)	0,8	1,12	1,0					2,92
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos ²⁸										
32 04 03		(3)								
Retos sociales										
TOTAL de los créditos	Compromisos	=1+3	1,3	1,62						2,92

²⁷ El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

²⁸ Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas y/o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

para la DG ENER	Pagos	=2+3	0,8	1,12	1,0					2,92
------------------------	-------	------	-----	------	-----	--	--	--	--	-------------

• TOTAL de los créditos de operaciones	Compromisos	(4)	1,3	1,62						2,92
	Pagos	(5)	0,8	1,12	1,0					2,92
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)								
TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 1a del marco financiero plurianual	Compromisos	=4+ 6	1,3	1,62						2,92
	Pagos	=5+ 6	0,8	1,12	1,0					2,92

Rúbrica del marco financiero plurianual	5	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2019	Año 2020	Año 2021	Año 2022	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
DG: ENER									
• Recursos humanos		0,055	0,055						0,110
• Otros gastos administrativos		0,007	0,007						0,014
TOTAL para la DG ENER		0,062	0,062						0,124

TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	(Total de los compromisos = total de los pagos)	0,062	0,062						0,124
--	---	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2019 ²⁹	Año 2020	Año 2021	Año 2022	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 5 del marco financiero plurianual	Compromisos	1,362	1,682						3,044
	Pagos	0,862	1,182	1,000					3,044

²⁹ El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

3.2.2. Incidencia estimada en los créditos de operaciones

La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indíquense los objetivos y los resultados ↓			Año 2019	Año 2020	Año 2021	Año 2022	Insértese tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)										TOTAL			
	RESULTADOS																			
	Tipo ³⁰	Coste medio	°	Coste	°	Coste	°	Coste	°	Coste	°	Coste	°	Coste	°	Coste	°	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO: Fomentar la moderación de la demanda energética.																				
Actualización de la base de datos informática para el registro de productos relacionados con la energía		0,2	1	0,2															1	0,2
Mantenimiento de la base de datos informática actualizada para el registro de productos relacionados con la energía		0,02			1	0,02													1	0,02
Asistencia técnica y/o estudios para evaluar aspectos de los neumáticos necesarios para la aplicación del Reglamento y apoyo a la normalización		0,1	1	0,1	1	0,1													2	0,2
Campaña de información		2,0	0,5	1,0	0,5	1,0													1	2,0

³⁰ Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carreteras construidos, etc.).

Acciones conjuntas para garantizar el cumplimiento de las normas					1	0,5											1	0,5
COSTE TOTAL				1,3		1,62												2,92

3.2.3. Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo

3.2.3.1. Resumen

La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año ³¹ 2019	Año 2020	Año 2021	Año 2022	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)					TOTAL
--	---------------------------	-------------	-------------	-------------	---	--	--	--	--	--------------

RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual										
Recursos humanos	0,055	0,055								0,110
Otros gastos administrativos	0,007	0,007								0,014
Subtotal para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	0,062	0,062								0,124

Al margen de la RÚBRICA 5 ³² del marco financiero plurianual										
Recursos humanos										
Otros gastos de carácter administrativo										
Subtotal al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual										

TOTAL	0,062	0,062								0,124
--------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--	--	--------------

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción y/o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

³¹ El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

³² Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas y/o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

3.2.3.2. Necesidades estimadas de recursos humanos

La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en unidades de equivalente a jornada completa

	Año 2019	Año 2020	Año 2021	Año 2022	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)							
32 01 01 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)	0,36	0,36					
XX 01 01 02 (Delegaciones)							
XX 01 05 01 (Investigación indirecta)							
10 01 05 01 (Investigación directa)							
• Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa: EJC)³³							
32 01 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global»)	0,03	0,03					
XX 01 02 02 (AC, AL, ENCS, INT y JED en las Delegaciones)							
XX 01 04 aa³⁴	en la sede						
	en las delegaciones						
XX 01 05 02 (AC, ENCS, INT —Investigación indirecta)							
10 01 05 02 (AC, ENCS, INT - Investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)							
TOTAL	0,39	0,39					

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

³³ AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal (interinos); JED = joven experto en delegación.

³⁴ Por debajo del límite de personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	Administradores: 0,03 EJC como jefe de equipo 0,3 EJC como responsables del Reglamento, de los actos delegados sobre productos específicos y del apoyo a la coordinación del control del cumplimiento entre las autoridades nacionales de vigilancia Asistentes 0,03 EJC como apoyo a los procedimientos legislativos y la comunicación
Personal externo	0,03 EJC (AC) como secretario del equipo y responsable de la logística

3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

La propuesta/iniciativa es compatible con el marco financiero plurianual vigente.

3.2.5. *Contribución de terceros*

La propuesta/iniciativa no prevé la cofinanciación por terceros.

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.