



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 13.11.2008
KOM(2008) 779 endelig

2008/0221 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om mærkning af dæk med brændstoffektivitet og andre vigtige parametre

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2008) 2860}

{SEK(2008) 2861}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

Eftersom 23 % af de samlede CO₂-udledninger stammer fra vejtransport¹, ligger der en stor opgave for EU i at reducere køretøjernes energiintensitet og emissioner.

I handlingsplanen for energieffektivitet² og meddelelsen om grønnere transport³ bebudes der et forslag om energimærkning af dæk i 2008. Målet er at fremme et skift på markedet i retning af brændstofbesparende dæk, der også kaldes dæk med lav rullemodstand.

I mærkningsforslaget følges et integreret princip, således at der ikke blot gives standardiserede oplysninger om dækkets brændstofeffektivitet, men også om dets vejgreb i vådt føre og dets afgivelse af rullestøj til omgivelserne, således at forbrugere og slutbrugere kan foretage et kvalificeret valg. Målet er at benytte markedskræfterne til at understøtte en dynamisk forbedring af alle parametre til et højere niveau end minimumskravene for typegodkendelse (den procedure, der giver adgang til EU-markedet).

- **Generel baggrund**

Dækkene kan have væsentlig betydning for en reduktion af vejtransportens energiintensitet og emissioner, da de er ansvarlige for 20-30 % af køretøjernes samlede brændstofforbrug. Denne brændstoffmængde bruges til at overvinde rullemodstanden, som først og fremmest skyldes det såkaldte hysterese-tab (energitab fra dækkenes deformation og opvarmning under kørslen). Med ny teknologi kan rullemodstanden reduceres, så der i dag kan være en forskel på op til 100 % på tværs af alle dækkategorier. Det betyder eksempelvis for personbiler en forskel på op til 10 % i brændstofforbrug mellem de bedste og de dårligste dæk.

Undersøgelser har vist, at brændstofbesparende dæk er omkostningseffektive, eftersom den højere pris for de bedre dæk opvejes af besparelser gennem deres levetid. De har derfor direkte interesse både for dem, der køber dæk, da de kan få lavere brændstoffomkostninger, og for samfundet som helhed, idet det kan reducere emissionerne fra vejtransport. Der kan på EU-plan kan blive tale om en ganske betydelig virkning, idet den eksterne undersøgelse, der er udført i forbindelse med konsekvensanalysen, har påvist et besparelspotentiale mellem 0,56 og 1,51 mio. TOE om året afhængigt af, hvor hurtigt markedet ændrer sig. Det svarer til at fjerne 0,5 - 1,3 millioner personbiler fra vejene i EU (eller 3 - 8 % af de registrerede fabriksnye

¹ Det Europæiske Miljøagentur's årlige rapport om emission af drivhusgasser i EU 1990-2005 og rapport for 2007, s. 88.

² KOM(2006) 545.

³ KOM(2008) 433.

personbiler).

Lavere rullemodstand har på markedet for originaludstyr⁴ hidtil været og vil fortsat blive drevet af bilproducenterne, hvis incitament for at montere brændstofbesparende dæk på køretøjerne er at reducere de køretøjsmissioner, der måles ifølge lovgivningen om typegodkendelse. Med forordningen om motorkøretøjers generelle sikkerhed⁵, der indeholder minimumskrav til rullemodstand, bliver desuden de dæk, der har den dårligste brændstoføkonomi, forbudt. Disse to faktorer kan imidlertid ikke alene føre til det optimale skift på markedet, da slutbrugere, især på markedet for udskiftning, ikke råder over tilstrækkelig information.

På markedet for udskiftning, der udgør 78 % af markedet⁶, har forbrugere og firmaer ikke adgang til objektive oplysninger om dækkenes rullemodstand, og de kan derfor ikke sammenholde den højere anskaffelsespris med brændstofbesparelsen. Markedsundersøgelser har også vist, at forbrugere er interesserede i at købe mere brændstofbesparende dæk.

Dertil kommer, at dækkenes egenskaber hænger sammen indbyrdes, dvs. at forbedring af én parameter såsom energieffektivitet kan indvirke negativt på andre parametre, f.eks. vejgreb i vådt føre, mens optimering af vådgreb kan indvirke negativt på rullestøjen i omgivelserne. Der er påvist potentiale for at opnå bedre vådgreb og rullestøj end de minimumskrav, der er fastsat i lovgivningen om typegodkendelse⁷. Det er derfor i samfundets interesse at søge en optimering af disse to parametre sammen med rullemodstanden.

En mærkningsordning for dæk på EU-niveau tager sigte på at rette op på det suboptimale skift på markedet i retning af mere brændstoføkonomiske dæk, som skyldes mangelen på oplysninger på markedet. Den vil sætte forbrugere i stand til at træffe et kvalificeret valg, give dækfabrikanterne et incitament til at forbedre deres produkter og være med til at skabe opmærksomhed om spørgsmålet.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Forslaget om mærkning af dæk indgår i en integreret tilgang til nedbringelse af vejtransportens brændstofforbrug og emissioner. Det er rettet mod efterspørgselssiden og komplementerer lovgivningen om typegodkendelse af dæk, hvis minimumskrav er rettet mod udbudssiden. Mindstekravene til rullemodstand, vådgreb og rullestøj i forslaget til forordning om motorkøretøjers generelle sikkerhed, som efter planen skal træde i kraft i oktober 2012, kommer til at sikre et standardniveau for dækkvalitet, mens mærkningsordningen skal animere til yderligere forbedringer i forhold til det niveau. På et dækmarked med stigende konkurrence vil ordningen skabe mere lige vilkår for alle ved at give producenterne mulighed for større produktdifferentiering, så konkurrencen ikke alene bliver baseret på pris, men også på produkternes kvalitet. Ordningen vil formentlig også mindske den hindring, som omdømme kan være for nyttilkomne på markedet. Branchen vil på sin side få større afkast af sine F&U-investeringer, da forbrugere og slutbrugere får adgang til objektive, pålidelige og

⁴ Dæk monteret på fabriksnye køretøjer udgør 22 % af markedet.

⁵ Forslag KOM(2008) 316 er under vedtagelse, EUT C ... af ..., s. .

⁶ Dæk, der monteres, når de originale dæk er slidt op, for personbiler normalt efter 40 000 km.

⁷ KOM(2008) 316, se fodnote 5.

sammenlignelige oplysninger om dækkenes parametre.

Harmoniserede og nøjagtige prøvningsmetoder er afgørende for sammenlignelige oplysninger om dækparametrene. For at reducere producenterne administrative byrde og prøvningsomkostningerne bør der benyttes samme prøvningsmetoder som dem, der er fastlagt i lovgivningen om typegodkendelse af dæk.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Indførelse af en energimærkningsordning, der giver brændstofbesparende dæk større udbredelse på markedet, vil medvirke til at realisere det potentiale for besparelser på 20 % frem til 2020, som er påvist i handlingsplanen for energieffektivitet⁸, og som efterfølgende er godkendt af Rådet (energi), Det Europæiske Råd og Europa-Parlamentet⁹.

Forslaget er i tråd med Kommissionens reviderede strategi vedrørende CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer¹⁰ og input fra CARS 21-ekspertgruppen¹¹. Den strategi bygger på en integreret tilgang til at nå 2012-målet på 120 g CO₂ pr. km, nemlig 130 g/km ved lovgivning om bilemissioner ved typegodkendelse¹² og de sidste 10 g/km eller tilsvarende ved hjælp af yderligere tiltag fra en udtømmende liste, herunder fremme af brændstofbesparende dæk. Mærkningsordningen for dæk vil via synergivirkning med forslaget om ændring af mærkning af personbiler¹³ få større anerkendelse.

Fremme af en udvikling på markedet i retning af mere brændstofbesparende dæk er i overensstemmelse med Lissabonstrategien og den reviderede strategi for bæredygtig udvikling, da der ved tilskyndelse til investeringer i F&U, tilvejebringelse af lige konkurrencevilkår for alle og reduktion af vejtransportens CO₂-fodaft tryk bidrages til det politiske mål om bæredygtig mobilitet.

En af hovedmålsætningerne i Fællesskabets Lissabonprogram for 2008-2010¹⁴ er at "fremme en industripolitik rettet mod en mere bæredygtig produktion og et mere bæredygtigt forbrug", hvilket er yderligere udbygget i handlingsplanen for bæredygtigt forbrug, bæredygtig produktion og en bæredygtig industripolitik¹⁵.

Mærkning af dæk får også stor betydning for målet om "stærke forbrugere", som det er formuleret i EU's strategi for forbrugerpolitikken 2007-2013¹⁶, da forbrugerne derved bliver i stand til at foretage et kvalificeret valg, når de skal skifte dæk.

⁸ KOM(2006) 545.

⁹ TTE-Rådet (energi) af 23. november 2006, 15210/06; Det Europæiske Råd 8.-9. marts 2007 - Formandskabets konklusioner; 7224/07; Europa-Parlamentets beslutning af 24. oktober 2007 om Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (2007/2119(INI)), punkt 32.

¹⁰ KOM(2007) 19.

¹¹ KOM(2007) 22.

¹² KOM(2007) 856.

¹³ Omarbejdning af direktiv 1999/94/EF.

¹⁴ KOM(2007) 804.

¹⁵ KOM(2008) 397/3.

¹⁶ KOM(2007) 99.

2. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

• Høring af interesserede parter

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Under hele processen er de interesserede parters synspunkter løbende indhentet ved bilaterale møder og høringer med deltagelse af repræsentanter for medlemsstaterne, NGO'er, forbruger- og erhvervsorganisationer, dækbranchen, administratorer af bilparker, dækforhandlere og bilproducenter.

- De første reaktioner fremkom under DG ENTR's offentlige høring "Advanced Safety of Motor Vehicles", der løb fra august til oktober 2007, og som indeholdt et forslag om klassificering af dæk efter brændstoffektivitet. Bestemmelsen endte med at udgå af ENTR's forslag, så der blev mulighed for en mere tilbundsående analyse, men der er taget hensyn til tilbagemeldinger fra denne høring.

- Den 21. april 2008 blev der holdt et ekspertmøde med repræsentanter for dækindustrien med henblik på afklaring af tekniske spørgsmål.

- Den 26. maj 2008 blev der afholdt en workshop for de interesserede parter. Arbejdsdokumentet med spørgsmål vedrørende forskellige politikvalg, der skulle behandles på workshoppen, interesseparternes svar og referatet af workshoppen, blev offentliggjort på Europa-webstedet.

Kort gennemgang af svarene og af, hvordan disse er blevet indarbejdet

Høring af interesseparterne var en vigtig faktor ved indkredsning af, hvilke politiske valgmuligheder der var til stede, og hvordan en mærkningsordning kunne udformes. Der var generelt støtte fra alle respondenterne under hele høringsprocessen til indførelse af en mærkningsordning, dog med nogle forbehold af teknisk karakter.

- Den første offentlige høring, som ENTR havde haft, viste tydeligt, at man ved udformning af en mærkningsordning til at støtte brændstoføkonomiske dæk måtte undgå at forringe dækkenes sikkerhed. Dækindustrien udtænkte begrebet "Tyre Performance Integrated Approach", som skulle indebære, at der på én gang blev taget hensyn til alle relevante parametre. Dette forhold blev der taget hensyn til ved udformningen af mærkningsordningen, som indebærer klassificering efter flere kriterier.

- Der blev fremsat ønske om, at brændstoffektivitetsklasser skulle være mere ambitiøse, og at der skulle benyttes samme system som for husholdningsapparater (en skala fra A til G)¹⁷. Under den eksterne undersøgelse blev der som opfølgning foretaget omfattende research for at fastslå, hvad det aktuelle tekniske stade er, hvilket teknologisk potentiale der er for yderligere forbedring af dæks brændstoføkonomi, og hvor høje de dertil svarende produktionsomkostninger er. Ved opstilling af brændstoffektivitetsklasserne blev der taget hensyn til resultaterne, idet niveau A

¹⁷ Direktiv 1992/75/EF.

blev krævende nok til at presse markedet i retning af brændstoføkonomiske dæk, men samtidig sikre, at de for slutbrugerne stadig er omkostningseffektive, dvs. at brændstofbesparelserne opvejer de højere anskaffelsesomkostninger.

- Nogle interessepartier bad om, at rullestøj kom med i mærkningsordningen. Derfor blev rullestøj i omgivelserne, som ikke oprindelig var med i konsekvensanalysen, inddraget.

- Endelig blev det indgående drøftet, om det var relevant at tage C2- og C3-dæk (dæk til vare- og lastbiler) med i mærkningsordningen. Vejtransportvirksomhederne og deres organisation, Den Internationale Vognmandsorganisation (IRU), gik ind for, at disse dækkategorier skulle med under mærkningsordningen. Da konsekvensanalysen viste et betydeligt potentiale for brændstofbesparelser på disse markeder, blev det besluttet at tage dem med i lovforslagets anvendelsesområde.

Der blev holdt åben internethøring fra 28.4.2008 til 30.5.2008. Kommissionen modtog 14 svar. Resultaterne kan ses på http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm.

- **Ekspertbistand**

Relevante videnskabelige områder/eksperter

Der blev indgået kontrakt med European Policy Evaluation Consortium om gennemførelse af en ekstern undersøgelse fra december 2007 til juli 2008 med henblik på input til konsekvensanalysen.

Metodevalg

Undersøgelsen behandlede den tekniske baggrund for udformning af mærkningsordningen, herunder et kompromis mellem dækparametre, markedsstrukturen og en cost/benefitanalyse.

Den nøjagtige udformning af klasserne for brændstoffektivitet og vådgreb bygger bl.a. på følgende faktorer: 1) det nuværende tekniske stade, 2) produktionsomkostningerne ved at opnå et bestemt niveau for rullemodstand og vådgreb, som sammen med den dertil knyttede brændstofbesparelse eller sikkerhedsgevinst er bestemmende for 3) det niveau for omkostningseffektivitet, markedet med rimelighed kan forventes at skubbes hen mod, og 4) prøvningsmetodernes nøjagtighed, som kan indvirke på intervallernes bredde.

Væsentligste organisationer/eksperter, der er blevet hørt

Repræsentanter for medlemsstaterne, NGO'er, forbruger- og erhvervsorganisationer, dækbranchen, dækforhandlere og bilproducenter.

Sammendrag af rådgivning, der er modtaget og anvendt

Det er ikke nævnt, at der skulle foreligge potentielt alvorlige risici med uoprettelige konsekvenser.

Det tekniske input og cost/benefitanalysen indgår i konsekvensanalysen.

Tiltag til at gøre ekspertrådgivningen offentligt tilgængelig

Den eksterne undersøgelse kan ses på http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm.

• **Konsekvensanalyse**

Konsekvensanalysen omhandlede følgende politikmuligheder for at fremme et skift på markedet hen imod mere brændstofbesparende dæk.

- Løsningsmodel 1: Ingen EU-foranstaltning. Dette er referencescenariet og omfatter dels vedtagelse af minimumskrav til rullemodstand som foreslået i forordningen om motorkøretøjers generelle sikkerhed, dels eksisterende incitamerter for bilproducenterne til at montere brændstofbesparende dæk på deres køretøjer, så de målte emissioner til typegodkendelsen bliver lavere.
- Løsningsmodel 2: Mærkningsordning for personbildek (C1-dæk) kun med hensyn til brændstofeffektivitet, men også mindstekrav til andre parametre (vejgreb i vådt føre og rullestøj).
- Løsningsmodel 3: Mærkningsordning for personbildek (C1-dæk) med hensyn til både brændstofeffektivitet og vejgreb i vådt føre, og mindstekrav til rullestøj.
- Løsningsmodel 4: Mærkningsordning for personbildek (C1-dæk) med hensyn til brændstofeffektivitet, vejgreb i vådt føre og rullestøj.
- Løsningsmodel 5: Udvidelse af mærkningsordningen for C1-dæk (løsningsmodel 2, 3 eller 4) til også at omfatte C2- og C3-dæk.
- Løsningsmodel 6: Økonomiske virkemidler og offentlige indkøb.

En sammenligning af politikmulighederne viser, at en klassificeringsordning for C1-dæk med flere kriterier (løsningsmodel 4) giver størst udbytte, hvis den også udvides til at omfatte C2- og C3-dæk (løsningsmodel 5). Den langsommere indtrængning af brændstoføkonomiske dæk på markedet set i forhold til løsningsmodel 2 (mærkningsordning med kun ét kriterium) vil blive opvejet af trafikikkerhedsmæssige fordele, og udvidelsen af mærkningsordningen til også at omfatte C2- og C3-dæk vil medføre en betydelig forøgelse af de samlede brændstofbesparelser.

Kommissionen har gennemført en konsekvensanalyse, som er nævnt i arbejdsprogrammet, og rapporten findes på: http://ec.europa.eu/governance/impact/cia_2008_en.htm

3. FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

• **Resumé af forslaget**

Forslaget består i indførelse af en mærkningsordning for dækparametre, nemlig brændstofeffektivitet, vejgreb i vådt føre og rullestøj, som gælder for C1-, C2- og C3-

dæk (dæk til henholdsvis personbiler, varebiler og lastbiler). Den vil give forbrugerne, virksomhederne og detailhandelen harmoniseret og let forståelig information i form af en klassificering af dækkenes egenskaber. Ordningen sikrer, at oplysningerne formidles til slutbrugerne på forskellig måde (f.eks. i elektronisk form, i kataloger og på mærkater).

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for forslaget er traktatens artikel 95.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, da forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Forslagets mål kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager:

Som det er fremhævet i forbindelse med gennemførelsen af direktivet om mærkning af personbiler¹⁸ er de eksisterende 27 forskellige mærkningsordninger en betydelig belastning for fabrikkerne, da de er nødt til at klassificere deres produkt forskelligt alt efter, hvilket land de sælger det i, og det virker ikke fremmede for et skift på markedet. Forskellige klassificeringer af produkter er med til at skabe forvirring hos forbrugerne og sætter dem ud af stand til at træffe et kvalificeret valg. Desuden har medlemsstaterne, forbrugerorganisationer og dækbranchen givet udtryk for at de bakker op om en harmoniseret mærkningsordning.

Målene med forslaget kan bedre nås med en indsats på fællesskabsplan af følgende årsager:

En harmoniseret mærkningsordning vil mindske medlemsstaternes og dækbranchens administrative byrder. Den vil forhindre en fragmentering af det indre marked og skabe lige vilkår for alle.

Forslaget består kun i harmonisering af produktoplysningerne, mens gennemførelsen og overvågningen af markedet er medlemsstaternes ansvar.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende grunde:

Forslaget strækker sig ikke ud over det, der er nødvendigt for at nå traktatens mål. Der påregnes samme prøvningsprocedure som til typegodkendelse, hvilket vil reducere dækfabrikanternes omkostninger. Fabrikanteklæring vil tillige reducere prøvningsomkostningerne, der i værste fald anslås til ca. 0,03 EUR pr. dæk.

¹⁸ Direktiv 1999/94/EF.

Det foreslås også at designe en selvklæbende mærkat med mærket udformet på en sådan måde, at det kan forstås uden oversættelse. Piktogrammer vil minimere logistikomkostningerne og sikre, at mærkningen kan forstås, uden at fabrikanter eller forhandlere behøver at anvende en bestemt mærkat på alle EU's officielle sprog. Der kan online (på nettet) gives yderligere oplysninger på det relevante sprog, som giver en forklaring på mærket. Det vil også blive lettere for forbrugerne at opfatte mærkets budskab, hvis der benyttes samme design som til den mærkning, der bruges til hårde hvidevarer ifølge direktivet om energimærkning af husholdningsapparater.

Mærkning af dæk bør ikke føre til højere dækpriser. Prisbillige dæk vil fortsat blive udbudt til salg på markedet. Den eneste ændring er, at forbrugerne får objektive oplysninger om dækkvaliteten, således at der ikke alene konkurreres på prisen, men også på dækkenes egenskaber i brug.

- **Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Foreslået reguleringsmiddel: Direktiv.

Andre midler ville af følgende årsager ikke være hensigtsmæssige:

Det er afgørende for ordningens succes, at markedet overvåges og direktivet overholdes. Medlemsstaterne bør derfor udforme deres egne overvågningsprocedurer. Kampagner, der skaber opmærksomhed om mærkningsordningen og fortæller om den, kan rettes mere præcist mod slutbrugere og forbrugere, når de tilrettelægges på nationalt plan. Det foreslås derfor at vedtage et direktiv, der gennemføres i medlemsstaternes nationale lovgivning.

I forslaget benyttes den "todelte fremgangsmåde", som består i, at direktivets grundlæggende bestemmelser vedtages ved fælles beslutningstagning, mens de tekniske forskrifter og tilpasninger til den tekniske udvikling vedtages efter en udvalgsprocedure, nemlig forskriftsprocedure med kontrol, jf. artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

4. BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Forslaget har ingen konsekvenser for Fællesskabets budget.

5. SUPPLERENDE OPLYSNINGER

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt er relevant for EØS og bør derfor omfatte hele EØS-området.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om mærkning af dæk med brændstoffektivitet og andre vigtige parametre

EØS-relevant tekst

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95,
under henvisning til forslag fra Kommissionen¹⁹,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²⁰,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²¹,
efter proceduren i traktatens artikel 251²², og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) På baggrund af klimaændringer og behovet for at styrke konkurrenceevnen i Europa er bæredygtig mobilitet en alvorlig udfordring for Fællesskabet, hvilket Kommissionen har understreget i sin meddelelse om grønnere transport²³.
- (2) I Kommissionens meddelelse "Handlingsplan for energieffektivitet: Udnyttelse af potentialet"²⁴ beskrives potentialet for at reducere det samlede energiforbrug med 20 % inden 2020 ved hjælp af en række målrettede aktioner, herunder en mærkningsordning for dæk.
- (3) 20-30 % af køretøjernes brændstofforbrug skyldes dækkenes rullemodstand. Lavere rullemodstand i dækkene kan derfor bidrage væsentligt til vejtransportens energieffektivitet og dermed mindske emissionerne.
- (4) Dæk karakteriseres ved flere parametre, som hænger sammen indbyrdes. Forbedring af én parameter såsom energieffektivitet kan indvirke negativt på andre parametre, f.eks.

¹⁹ EUT C ... af ..., s. .

²⁰ EUT C ... af ..., s. .

²¹ EUT C ... af ..., s. .

²² EUT C ... af ..., s. .

²³ KOM(2008) 433.

²⁴ KOM(2006) 545.

vejpgreb i vådt føre, mens en forøgelse af vejgrebet kan indvirke negativt på rullestøjen i omgivelserne. Dækfabrikanterne bør ansføres til at optimere alle parametre.

- (5) Brændstofbesparende dæk er omkostningseffektive, da brændstofbesparelserne rigeligt opvejer den højere anskaffelsespris for dækkene, som skyldes højere produktionsomkostninger.
- (6) [Forordning (EF) nr. .../... om krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed]²⁵ indeholder mindstekrav til dæks rullemodstand. Med den teknologiske udvikling er det muligt at bringe energitabet fra dækkenes rullemodstand betydeligt ned under disse mindstekrav. For at mindske miljøvirkningerne fra vejtransporten er det derfor hensigtsmæssigt at indføre bestemmelser, der giver slutbrugerne harmoniserede oplysninger om denne parameter og dermed ansfører dem til at anskaffe mere brændstofbesparende dæk.
- (7) Trafikstøj er en alvorlig gene og skadelig for sundheden. [Forordning (EF) nr. .../... om krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed] indeholder mindstekrav til dæks afgivelse af rullestøj til omgivelserne. Med den teknologiske udvikling er det muligt at bringe dækkenes rullestøj betydeligt ned under disse mindstekrav. For at mindske trafikstøjen er det derfor hensigtsmæssigt at indføre bestemmelser, der giver slutbrugerne harmoniserede oplysninger om denne parameter og dermed ansfører dem til at anskaffe dæk med mindre rullestøj.
- (8) En harmonisering af oplysningerne om dæks rullestøj vil også gøre det lettere at gennemføre foranstaltninger mod trafikstøj og medvirke til at skærpe opmærksomheden om dækkenes betydning for trafikstøjen inden for rammerne af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj²⁶.
- (9) [Forordning (EF) nr. .../... om krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed] indeholder mindstekrav til dæks vejgreb i vådt føre. Med den teknologiske udvikling er det muligt at give dækkene et betydelig bedre vådgreb end disse mindstekrav og dermed opnå kortere bremselængde i vådt føre. For at forbedre færdselssikkerheden er det derfor hensigtsmæssigt at indføre bestemmelser, der giver slutbrugerne harmoniserede oplysninger om denne parameter og dermed ansfører dem til at anskaffe dæk, der giver bedre vejgreb i vådt føre.
- (10) Færdselssikkerheden påvirkes også af andre dækparametre, eksempelvis aquaplaning og kurveegenskaber. På nuværende tidspunkt findes der imidlertid ikke harmoniserede prøvningsmetoder for sådanne parametre. Det er derfor hensigtsmæssigt at åbne mulighed for, at der på et senere tidspunkt om nødvendigt kan indføres bestemmelser om harmoniserede oplysninger til slutbrugerne om sådanne dækparametre.
- (11) Oplysninger om dækparametre, der gives i form af en standardmærkning, vil formentlig påvirke slutbrugernes beslutning om anskaffelse i retning af sikrere, mere støjsvage og mere brændstofbesparende dæk. Det vil igen ansføre dækfabrikanterne til at optimere disse dækparametre, hvilket baner vejen for et mere bæredygtigt forbrug og en mere bæredygtig produktion.

²⁵ Forslag KOM(2008) 316 er under vedtagelse, EUT C ..., s. .

²⁶ EFT L 189 af 18.7.2002, s. 12.

- (12) Forskellige regler for mærkning af dæk fra medlemsstat til medlemsstat vil hindre samhandelen inden for Fællesskabet og pålægge dækfabrikanterne større administrative byrder og prøvningsomkostninger.
- (13) 78 % af dækmarkedet udgøres af dæk, der skal erstatte udtjente dæk. Der er derfor god grund til at give slutbrugerne oplysning om parametrene både for nye dæk, der skal erstatte udtjente dæk, og for de dæk, der er monteret på fabriksnye køretøjer.
- (14) Behovet for bedre oplysning om dækkenes brændstoffektivitet og andre dækparametre er relevant for forbrugerne, herunder administratorer af vognparker og transportvirksomheder, som ikke uden videre kan sammenligne de forskellige dækmærkers parametre, når der ikke findes nogen ordning for mærkning og harmoniseret prøvning. Det er derfor hensigtsmæssigt, at dæk i kategori C1, C2 og C3 er omfattet af direktivet.
- (15) En energimærkning, hvor produktet indplaceres på en skala fra A til G, er, som den anvendes på husholdningsapparater i medfør af direktiv 92/75/EØF om angivelse af husholdningsapparaters energi- og ressourceforbrug ved hjælp af mærkning og standardiserede vareoplysninger²⁷, velkendt blandt forbrugerne og har vist sig at fremme salget af mere effektive apparater. Der bør bruges samme udformning til mærkning af dæk med brændstoffektivitet.
- (16) Med mærkning på dækkene på salgsstedet og i teknisk salgsmateriale skulle det være sikret, at distributører og potentielle slutbrugere får harmoniserede oplysninger om dæks brændstoffektivitet, vejgreb i vådt føre og afgivelse af rullestøj til omgivelserne.
- (17) Nogle slutbrugere vælger deres dæk, inden de kommer til salgsstedet, eller køber dæk pr. postordre. For at sikre, at disse slutbrugere også kan træffe et kvalificeret valg på grundlag af harmoniserede oplysninger om dæks brændstoffektivitet, vejgreb i vådt føre og afgivelse af rullestøj til omgivelserne, bør mærkningen vises i alt teknisk salgsmateriale, også når det er til rådighed via internettet.
- (18) Oplysningerne bør gives i overensstemmelse med de harmoniserede prøvningsmetoder i [forordning (EF) nr. .../... om krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed], således at slutbrugerne kan sammenligne forskellige dæk og fabrikanternes prøvningsomkostninger begrænses.
- (19) Hvis medlemsstaterne indfører incitamentter for brændstofbesparende dæk, er det hensigtsmæssigt, at der fastsættes mindstekrav til brændstoffektivitetsklasse, således at opsplittning af det indre marked undgås. Sådanne incitamentter vil muligvis udgøre statsstøtte. Dette direktiv foregriber ikke resultatet af eventuelle fremtidige statsstøtteprocedurer i henhold til traktatens artikel 87 og 88 vedrørende sådanne incitamentter.
- (20) Det er afgørende for, om målet med bestemmelserne om mærkning nås, at fabrikanter, leverandører og distributører overholder dem. Medlemsstaterne bør derfor holde øje med overholdelsen ved at overvåge markedet og føre regelmæssig efterfølgende kontrol.

²⁷ EFT L 297 af 13.10.1992, s. 16.

- (21) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbestemmelser, der tillægges Kommissionen²⁸.
- (22) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at indføre krav til vådgrebsklassificering af dæk i kategori C2 og C3, indføre krav til andre væsentlige dækparametre end brændstoffektivitet, vådgreb og rullestøj og tilpasse bilagene til den tekniske udvikling. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved supplerende af det, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1
Mål og emne

Målet med dette direktiv er at øge brændstoffektiviteten inden for vejtransport ved at fremme brændstofbesparende dæk.

Direktivet opstiller rammerne for formidling af oplysninger om dækparametre ved mærkning.

Artikel 2
Anvendelsesområde

1. Direktivet finder anvendelse på dæk i kategori C1, C2 og C3.
2. Uanset stk. 1 finder dette direktiv ikke anvendelse på:
 - a) regummierede dæk
 - b) professionelle off road-dæk
 - c) dæk, som kun er beregnet til montering på køretøjer, der er registreret første gang før den 1. oktober 1990
 - d) dæk af T-typen til reservehjul til midlertidig brug
 - e) dæk, som kun er beregnet til hastigheder under 80 km/h
 - f) dæk med en nominal fælgdiameter på op til 254 mm eller på 635 mm og derover
 - g) dæk monteret med traktionsforbedrende anordninger, f.eks. pigdæk.

²⁸ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

Artikel 3 Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) "C1-, C2- og C3-dæk": dæk i de kategorier, der er defineret i artikel 8 i [forordning (EF) nr. .../... om krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed]²⁹
- 2) "dæk af T-typen til reservehjul til midlertidig brug": et reservedæk til midlertidig brug, der er beregnet for højere oppumpningstryk end normale og forstærkede dæk
- 3) "salgssted": et sted, hvor dæk frembydes, opbevares eller udbydes til salg, herunder bilforhandleres udstillingslokaler, for så vidt angår frembydning af dæk, der ikke er monteret på køretøjerne
- 4) "teknisk salgsmateriale": alt trykt og elektronisk materiale, der anvendes til markedsføring af dæk eller køretøjer, er rettet mod slutbrugere og distributører og indeholder en beskrivelse af et dæks specifikke parametre, herunder tekniske vejledninger, brochurer, internetmarkedsføring, foldere og kataloger
- 5) "teknisk dokumentation": information om dæk, herunder dækfabrikant og -modelbetegnelse; beskrivelse af den dæktype eller gruppe dæktyper, som er omfattet af angivelsen af brændstoffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj; prøvningsrapporter og prøvningsnøjagtighed
- 6) "fabrikant": enhver fysisk eller juridisk person, som fremstiller et produkt eller får et produkt konstrueret eller fremstillet og markedsfører dette produkt under sit navn eller varemærke
- 7) "importør": enhver fysisk eller juridisk person, der er etableret i Fællesskabet, og som bringer et produkt fra et tredjeland i omsætning på Fællesskabets marked
- 8) "leverandør": fabrikanten eller dennes bemyndigede repræsentant i Fællesskabet eller importøren
- 9) "distributør": enhver fysisk eller juridisk person i forsyningskæden, bortset fra fabrikanten og importøren, som gør et dæk tilgængeligt på markedet
- 10) "gøre tilgængelig på markedet": enhver levering af et produkt med henblik på distribution eller anvendelse på Fællesskabets marked som led i erhvervsvirksomhed, mod eller uden vederlag
- 11) "slutbrugere": forbrugere, herunder administratorer af vognparker og vejtransportvirksomheder, som anskaffer eller forventes at anskaffe dæk

²⁹ [NB: Dækklassificeringen i forordningsforslaget (KOM(2008) 316) omfatter ikke lette varebiler (N₁). Der er på rådsniveau tilslutning til at ændre den foreslåede definition i artikel 8 i KOM(2008) 316, således at N₁-dæk bliver omfattet; tilslutningen bliver givet senest i oktober, inden vedtagelsen af nærværende direktivforslag om mærkning af dæk. Dette er til orientering under lovgivningsproceduren og skal udgå på vedtagelsestidspunktet.]

- 12) "væsentlig parameter": en dækparameter såsom rullemodstand, vådgreb eller rullestøj, som indvirker mærkbart på miljø, færdselssikkerhed eller sundhed under brugen af dækket.

Artikel 4 **Dækleverandørernes ansvar**

Medlemsstaterne sikrer, at dækleverandørerne opfylder følgende:

- 1) Leverandørerne sikrer, at der på slidbanen på C1- og C2-dæk, som leveres til distributører eller slutbrugere, er påsat en mærkat med angivelse af brændstoffektivitetsklassen, jf. bilag I, del A, og den målte rullestøj, jf. bilag I, del C; for C1-dæks vedkommende skal også vådgrebsklassen, jf. bilag I, del B, være angivet.
- 2) Mærkningen i nr. 1 skal være udformet som foreskrevet i bilag II.
- 3) Leverandørerne skal angive brændstoffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj i teknisk salgsmateriale, jf. bilag I, i den i bilag III krævede rækkefølge.
- 4) Leverandørerne skal stille teknisk dokumentation til rådighed for medlemsstaternes myndigheder på deres anmodning i op til fem år efter, at det sidste dæk af en given dæktype er gjort tilgængelig på markedet; den tekniske dokumentation skal være så detaljeret, at myndighederne er i stand til at kontrollere nøjagtigheden af mærkningens oplysninger om brændstoffektivitet, vådgreb og rullestøj.

Artikel 5 **Dækdistributørernes ansvar**

Medlemsstaterne sikrer, at dækdistributørerne opfylder følgende:

- 1) Distributørerne sikrer, at den mærkat, som leverandøren har påsat i overensstemmelse med artikel 4, nr. 1, forefindes på et klart synligt sted på dækkene på salgsstedet.
- 2) For dæk, der udbydes til salg, men ikke kan beses af slutbrugeren, skal distributøren give slutbrugeren oplysning om deres brændstoffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj.
- 3) For C1- og C2-dæk skal distributørerne oplyse brændstoffektivitetsklasse og målt rullestøj sammen med slutbrugers regning ved køb af dæk. For C1-dæks vedkommende skal også vådgrebsklassen oplyses.

Artikel 6 **Billeverandørernes og bildistributørernes ansvar**

Medlemsstaterne sikrer, at billeverandørerne og bildistributørerne opfylder følgende:

- 1) Billeverandørerne og bildistributørerne sikrer, at der i det tekniske salgsmateriale er oplysninger om de dæk, der er monteret på fabriksnye køretøjer; oplysningerne skal

omfatte brændstofeffektivitetsklasse, jf. bilag I, del A, målt rullestøj, jf. bilag I, del C, og for C1-dæks vedkommende vådgrebsklasse, jf. bilag I, del B.

- 2) Hvis der kan være monteret forskellige dæk på et fabriksnyt køretøj, uden at slutbrugeren får mulighed for selv at vælge, anføres den laveste brændstofeffektivitetsklasse og vådgrebsklasse og den højeste målte rullestøj for de pågældende dæktyper i det tekniske salgsmateriale i den i bilag III krævede rækkefølge.
- 3) Hvis slutbrugeren får mulighed for at vælge mellem forskellige dæktyper på et fabriksnyt køretøj, skal billeverandørerne oplyse brændstofeffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj for de pågældende dæktyper i det tekniske salgsmateriale i den i bilag III krævede rækkefølge.
- 4) Hvis slutbrugeren får mulighed for at vælge mellem forskellige dæktyper på et fabriksnyt køretøj, skal bildistributørerne oplyse brændstofeffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj for de pågældende dæktyper inden salget.

Artikel 7 ***Harmoniserede prøvningsmetoder***

De oplysninger om brændstofeffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj, der skal gives i medfør af artikel 4, 5 og 6, skal være fremkommet ved hjælp af de harmoniserede prøvningsmetoder, der henvises til i bilag I.

Artikel 8 ***Verifikationsprocedure***

Medlemsstaterne vurderer overensstemmelsen af de oplyste brændstofeffektivitets- og vådgrebsklasser, jf. bilag I, del A og B, og den oplyste målte rullestøj, jf. bilag I, del C, efter proceduren i bilag IV.

Artikel 9 ***Det indre marked***

1. Når direktivets bestemmelser er opfyldt, kan medlemsstaterne med begrundelse i de produktoplysninger, der er omfattet af dette direktiv, hverken forbyde, at dæk gøres tilgængelige på markedet, eller sætte begrænsninger herfor.
2. Medmindre det modsatte bevises, skal medlemsstaterne anse mærkning og produktoplysninger for at opfylde direktivets bestemmelser. Medlemsstaterne kan hos leverandørerne rekvirere teknisk dokumentation med henblik på at vurdere de oplyste værdiers nøjagtighed.

Artikel 10 ***Incitammenter***

Medlemsstaterne indfører ikke incitammenter for dæk med dårligere brændstofeffektivitet end niveau C, jf. bilag I, del A.

Artikel 11
Ændringer og tilpasning til den tekniske udvikling

Følgende foranstaltninger til ændring af ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved supplering af det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol som omhandlet i artikel 13, stk. 2:

- 1) indførelse af krav til vådgrebsklassificering af C2- og C3-dæk, forudsat at der foreligger egnede harmoniserede prøvningsmetoder
- 2) indførelse af krav til andre væsentlige parametre, for så vidt som disse parametre indvirker på miljø, sundhed eller sikkerhed, og forudsat at der foreligger egnede harmoniserede prøvningsmetoder, og at kravene er omkostningseffektive
- 3) tilpasning af bilag I - IV til den tekniske udvikling.

Artikel 12
Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i medfør af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre gennemførelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsernes grovhed og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver senest 18 måneder efter dette direktivs ikrafttræden Kommissionen meddelelse om disse bestemmelser og meddeler omgående senere ændringer af betydning for bestemmelserne.

Artikel 13
Udvalg

1. Kommissionen bistås af et udvalg.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Artikel 14
Revurdering

Senest fem år efter direktivets anvendelsesdato vurderer Kommissionen, om der er behov for en revurdering af energieffektivitets- og vådgrebsklasserne i bilag I.

Artikel 15
Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 1. november 2011 de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

De anvender disse bestemmelser fra den 1. november 2012.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 16

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 17

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I
Klassificering af dækparametre

Del A: Brændstofeffektivitetsklasser

Brændstofeffektivitetsklassen fastlægges på nedenstående skala fra A til G på grundlag af rullemodstandskoefficienten, som den er målt ifølge [FN/ECE-regulativ ..., *EUT-henvisning tilføjes inden den endelige vedtagelse af direktivet*].

Hvis en dæktype er godkendt i mere end én dækkategori (f.eks. C1 og C2), benyttes der til klassificering af dæktypen efter brændstofeffektivitet den klassificeringsskala, som gælder for den højeste dækkategori (f.eks. C2 og ikke C1).

C1-dæk		C2-dæk		C3-dæk	
Rullemodstandskoefficient i kg/t	Energi-effektivitetsklasse	Rullemodstandskoefficient i kg/t	Energi-effektivitetsklasse	Rullemodstandskoefficient i kg/t	Energi-effektivitetsklasse
rullemodstandskoefficient \leq 6,5	A	rullemodstandskoefficient \leq 5,5	A	rullemodstandskoefficient \leq 4,0	A
6,6 \leq rullemodstandskoefficient \leq 7,7	B	5,6 \leq rullemodstandskoefficient \leq 6,7	B	4,1 \leq rullemodstandskoefficient \leq 5,0	B
7,8 \leq rullemodstandskoefficient \leq 9,0	C	6,8 \leq rullemodstandskoefficient \leq 8,0	C	5,1 \leq rullemodstandskoefficient \leq 6,0	C
benyttes ikke	D	benyttes ikke	D	6,1 \leq rullemodstandskoefficient \leq 7,0	D
9,1 \leq rullemodstandskoefficient \leq 10,5	E	8,1 \leq rullemodstandskoefficient \leq 9,2	E	7,1 \leq rullemodstandskoefficient \leq 8,0	E
10,6 \leq rullemodstandskoefficient \leq 12,0	F	9,3 \leq rullemodstandskoefficient \leq 10,5	F	rullemodstandskoefficient \geq 8,1	F

rulle- modstands- koefficient \geq 12,1	G	rulle- modstands- koefficient \geq 10,6	G	benyttes ikke	G
--	---	--	---	---------------	---

Del B: Vådgrebsklasser

Vådgrebsklassen for C1-dæk fastlægges på nedenstående skala fra A til G på grundlag af vådgrebsindekset, som det er målt ifølge FN/ECE-regulativ 117 om ensartede forskrifter for godkendelse af dæk med hensyn til rullestøjsemission og vejgreb på vådt underlag³⁰.

Vådgrebsindeks	Vådgrebsklasse
$155 \leq \text{vådgrebsindeks}$	A
$140 \leq \text{vådgrebsindeks} \leq 154$	B
$125 \leq \text{vådgrebsindeks} \leq 139$	C
benyttes ikke	D
$110 \leq \text{vådgrebsindeks} \leq 124$	E
$\text{vådgrebsindeks} \leq 109$	F
benyttes ikke	G

Del C: Afgivelse af rullestøj til omgivelserne

Den målte afgivne rullestøj til omgivelserne opgives i decibel og skal være målt ifølge FN/ECE-regulativ 117 om ensartede forskrifter for godkendelse af dæk med hensyn til rullestøjsemission og vejgreb på vådt underlag.

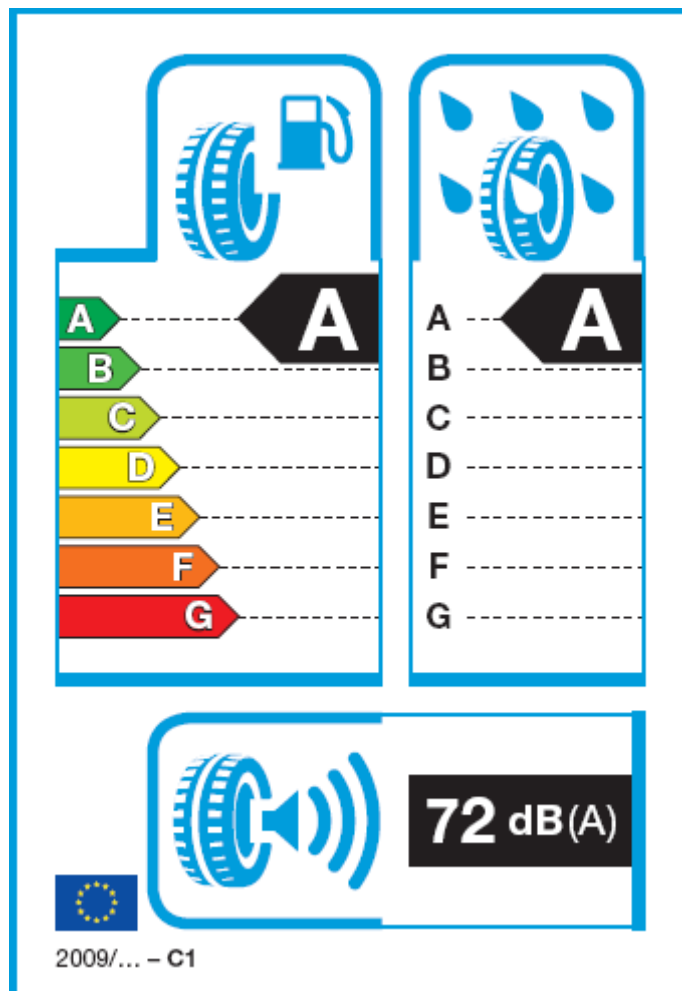
³⁰ EUT L 231 af 29.8.2008, s. 19.

Bilag II: Mærkets udformning

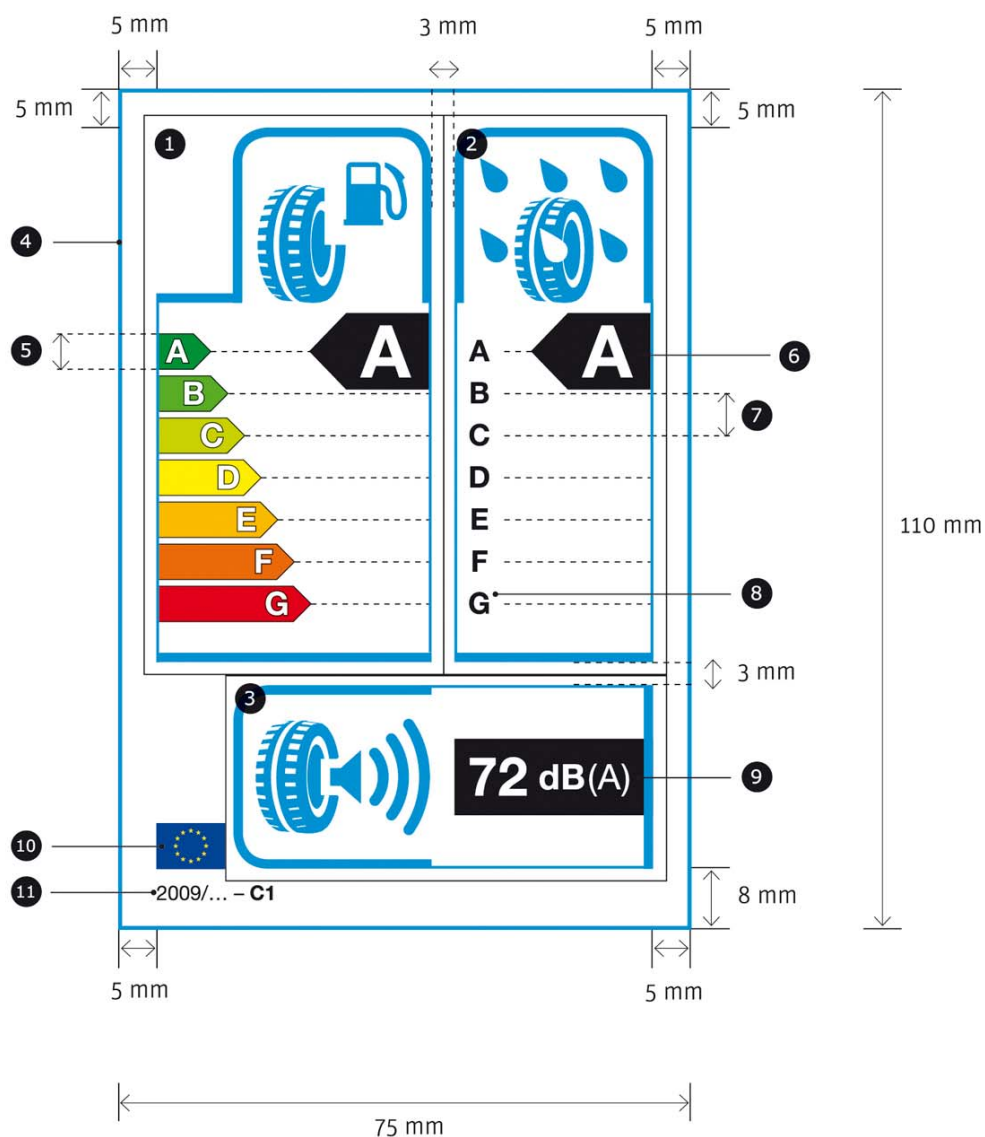
Mærkatens i artikel 4, nr. 1, og artikel 5, nr. 1, består af to dele: 1) et mærke, der er trykt i den nedenfor viste udformning, og 2) en plads til angivelse af leverandørens navn og dækkets modelbetegnelse, dimension, belastningstal, hastighedskategori og andre tekniske specifikationer.

1. Udformning

1.1 Det mærke, der trykkes på mærkatet i artikel 4, nr. 1, og artikel 5, nr. 1, skal være udformet som vist nedenfor:



1.2 For mærket gælder følgende specifikationer:



1.3 Mærket skal have en bredde på mindst 75 mm og en højde på mindst 110 mm. Hvis mærket trykkes i større format, skal dets indhold opfylde ovenstående specifikationer forholdsmæssigt.

1.4 Mærket skal opfylde følgende krav:

- Farverne er angivet i CMYK – cyan, magenta, gul og sort – som i dette eksempel: 00-70-X-00: 0 % cyan, 70 % magenta, 100 % gul, 0 % sort.
- Tallene nedenfor henviser til figuren i punkt 1.2.

❶ *Brændstoffektivitet*

Piktogram: bredde: 19,5 mm, højde: 18,5 mm – Ramme om piktogram: linjebredde: 3,5 pt, bredde: 26 mm, højde: 23 mm – Ramme om klasse:

linjebredde: 1 pt – Rammeafslutning: linjebredde: 3,5 pt, bredde: 36 mm – Farve: X-10-00-05;

② *Vådgreb*

Piktogram: bredde: 19 mm, højde: 19 mm – Ramme om piktogram: linjebredde: 3,5 pt, bredde: 26 mm, højde: 23 mm – Ramme om klasse: linjebredde: 1 pt – Rammeafslutning: linjebredde: 3,5 pt, bredde: 26 mm – Farve: X-10-00-05;

③ *Afgivelse af rullestøj til omgivelserne*

Piktogram: bredde: 23 mm, højde: 15 mm – Ramme om piktogram: linjebredde: 3,5 pt, bredde: 26 mm, højde: 24 mm – Ramme om værdi: linjebredde: 1 pt – Rammeafslutning: linjebredde: 3,5 pt, højde: 24 mm – Farve: X-10-00-05;

④ *Ramme om mærket: stregtykkelse: 1,5 pt – Farve: X-10-00-05;*

⑤ *Skala fra A til G*

– *Pile:* højde: 4,75 mm, mellemrum: 0,75 mm, sort stiplede linje: 0,5 pt – Farve:

- A: X-00-X-00
- B: 70-00-X-00
- C: 30-00-X-00
- D: 00-00-X-00
- E: 00-30-X-00
- F: 00-70-X-00
- G: 00-X-X-00.

– *Tekst:* Helvetica Bold 12 pt, 100 % hvid, sort kontur: 0,5 pt;

⑥ *Klasse*

– *Pil:* bredde: 16 mm, højde: 10 mm, 100 % sort;

– *Tekst:* Helvetica Bold 27 pt, 100 % hvid;

⑦ *Linjer i skala:* linjebredde: 0,5 pt, mellemrum mellem stiplede linjer: 5,5 mm, 100 % sort;

⑧ *Tekst i skala:* Helvetica Bold 11 pt, 100 % hvid;

⑨ *Støjværdi*

– *Felt:* bredde: 25 mm, højde: 10 mm, 100 % sort;

- *Tekst:* Helvetica Bold 20 pt, 100 % hvid;
- *Tekst enhed:* Helvetica Bold Regular for "(A)" 13 pt, 100 % hvid;

⑩ *EU-logo:* bredde: 9 mm, højde: 6 mm;

⑪ *Henvisning til direktiv:* Helvetica Bold 7,5 pt, 100 % hvid;

Dækkategori: Helvetica Bold 7,5 pt, 100 % hvid;

c) Baggrunden skal være hvid.

1.5 Dækkets kategori (C1, C2 eller C3) skal angives i mærket som vist i illustrationen i punkt 1.2.

2. Produktbetegnelse

2.1 Leverandøren skal anføre sit navn, dækkets modelbetegnelse, dimension, belastningstal, hastighedskategori og andre tekniske specifikationer på mærkaten sammen med mærket; det kan ske i farve, format og udformning efter eget valg, forudsat at disse angivelser tilsammen ikke optager mere plads end 4/5 af mærkets areal, og at det signal, der derved gives, ikke interfererer med, hvad mærket signalerer.

Bilag III
Oplysninger i det tekniske salgsmateriale

1. Oplysningerne om dækkene skal gives i nedenstående rækkefølge:
 - i) brændstoffektivitetsklasse (bogstav A til G)
 - ii) vådgrebsklasse (bogstav A til G)
 - iii) målt afgivet rullestøj til omgivelserne (dB).

2. Oplysningerne skal opfylde følgende krav:
 - i) være let læselige
 - ii) være let forståelige
 - iii) hvis der for en given dæktype er forskellig klassificering afhængigt af dimensioner eller andre parametre, oplyses intervallet mellem det dårligste og det bedste dæk.

3. Leverandørerne skal tillige stille følgende til rådighed på deres websted:
 - i) en forklaring på de piktogrammer, der benyttes i mærket
 - ii) en udtalelse, hvor det fremhæves, at den reelle brændstofbesparelse og færdselssikkerheden i høj grad afhænger af førerens køremåde, især følgende:
 - at der kan opnås en betydelig brændstofbesparelse ved økonomisk kørsel
 - at dæktrykket bør kontrolleres regelmæssigt, da korrekt dæktryk giver bedre vejgreb i vådt føre og bedre brændstoføkonomi
 - at der altid bør holdes den fornødne bremseafstand.

Bilag IV: Verifikationsprocedure

Overholdelsen af den af leverandøren opgivne brændstofeffektivitetsklasse og vådgrebsklasse og opgivne værdi for målt rullestøj skal vurderes for den enkelte dæktype eller gruppe af dæktyper efter følgende procedure:

- 1) Først testes et enkelt dæk. Hvis den målte værdi svarer til den opgivne klasse eller rullestøj, er testen bestået.
- 2) Hvis den målte værdi ikke svarer til den opgivne klasse eller rullestøj, testes endnu tre dæk. Gennemsnittet af målingerne fra alle fire testede dæk benyttes til vurdering af, om der er overensstemmelse med de opgivne oplysninger.