

**DA**

**DA**

**DA**



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, 14.7.2009  
KOM(2009) 348 endelig/2

2008/0221 (COD)

CORRIGENDUM

Annule et remplace le document COM(2009)348 final du 30.6.2009  
Concerne toutes les versions linguistiques

Ændret fForslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIVFORORDNING**

**om mærkning af dæk med brændstoffektivitet og andre vigtige parametre**

{SEK(2008) 2860}

{SEK(2008) 2861}

## BEGRUNDELSE

Kommissionen forelægger et ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om mærkning af dæk med brændstofeffektivitet og andre vigtige parametre. I det ændrede forslag indgår der ændringer, som Europa-Parlamentet har foreslået under førstebehandlingen, og som Kommissionen finder acceptable, og nogle tekniske forbedringer, som udløses af skiftet fra et direktiv til en forordning.

### **1. SAGSFORLØB**

Den 13. november 2008 færdiggjorde Kommissionen et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om mærkning af dæk med brændstofeffektivitet og andre vigtige parametre. Forslaget blev sendt til Europa-Parlamentet og Rådet den 13. november 2008.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg afgav sin udtalelse den 12. marts 2009 og foreslog ændringer af Kommissionens forslag.

Europa-Parlamentet vedtog en lovgivningsmæssig beslutning ved førstebehandlingen den 22. april 2009.

### **2. SIGTET MED KOMMISSIONENS FORSLAG**

Eftersom 23 % af de samlede CO<sub>2</sub>-udledninger stammer fra vejtransport<sup>1</sup>, ligger der en stor opgave for EU i at reducere køretøjernes energiintensitet og emissioner.

I mærkningsforslaget følges et integreret princip, således at der ikke blot gives standardiserede oplysninger om dækkenes brændstofeffektivitet, men også om deres vejgreb i vådt føre og deres afgivelse af rullestøj til omgivelserne, således at slutbrugerne 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) og dermed opnå større energieffektivitet inden for vejtransport.

### **3. KOMMISSIONENS HOLDNING TIL EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGER**

Den 22. april vedtog Europa-Parlamentet 42 ændringer til forslaget. Efter Kommissionens opfattelse kan størsteparten af Europa-Parlamentets ændringer accepteres, da de bevarer forslagets sigte og politiske levedygtighed og i mange tilfælde forbedrer den oprindelige formulering. Derfor kan Kommissionen acceptere følgende af Europa-Parlamentets ændringer fuldstændigt, delvis eller med ændret formulering.

#### **3.1. Retsaktstypen**

En af de mest fremtrædende af Europa-Parlamentets ændringer er at skifte fra et direktiv til en forordning (**ændring 1**). Da en forordning indebærer færre omkostninger til gennemførelsen

---

<sup>1</sup> Det Europæiske Miljøagenturs årlige rapport om emission af drivhusgasser i EU 1990-2005 og rapport for 2007, s. 88.

og sikrer, at mærkningsordningen finder anvendelse for alle implicerede fra samme tidspunkt, tager Kommissionen dette skift til efterretning.

### 3.2. Anvendelsesområde og andre generelle bestemmelser (artikel 1-3)

**Mål og emne:** Ændring 11 gør det tydeligere, at forslaget tager sigte på at fremme ikke blot brændstoføkonomien, men også vejgrebet i vådt føre og rullestøjen, hvilket er i overensstemmelse med hele mærkningsordningen. Kommissionen accepterer derfor denne ændring fuldt ud tillige med ændring 30, der følger samme tankegang. Som konsekvens heraf ændres ordlyden af betragtning 20 som foreslået i ændring 7.

Ved ændring 13 udgår dæk, der opbevares, fra definitionen af "salgssted". Det er acceptabelt at tydeliggøre ordlyden således, at de lagre, hvor dæk ikke udbydes til salg til slutbrugerne (f.eks. leverandørernes lagre), ikke er omfattet af definitionen af salgssted. Kommissionen finder det imidlertid helt afgørende, at de dæk, der opbevares, hvor de sælges til slutbrugerne (dvs. på distributørernes lagre), er mærket. Derved bliver mærkningsordningen så synlig, som det er muligt, og man undgår situationer, hvor kun de bedste dæk er sat frem med mærkningen i udstillingslokalet (hvis der er et sådant). Sidstnævnte situation vil undergrave virkningen af ordningen, som bygger på, at leverandørerne er forpligtet til at vise klassificeringen af alle dæk, også dem med den dårligste bedømmelse. Derfor accepterer Kommissionen delvis denne ændring med en anden formulering, således at dæk, der opbevares, fortsat er omfattet af definitionen af salgssted, men at det samtidig præciseres, at dæk, der er på lager hos leverandørerne, ikke er omfattet.

Ændring 14 indsnævrer definitionen af teknisk reklamemateriale (listen med eksempler på "teknisk reklamemateriale" bliver en endelig liste), og "mediereklamer" udgår af definitionen. Efter Kommissionens opfattelse bør denne udelukkelse af "mediereklame" fjernes af klarhedshensyn, da der ikke foreligger nogen definition af "mediereklamer", og da foldere og leverandørernes websteder kan betragtes som "mediereklamer". Dertil kommer, at det i forslagets oprindelige formulering allerede er tydeligt, at kun de reklameredskeer, der beskriver et dæks specifikke parametre, anses for at være teknisk reklamemateriale. Det er derfor indholdt i de oplysninger, reklameredskeer formidler, som er relevant for, hvad der forstås ved teknisk reklamemateriale, ikke redskabets art.

### 3.3. Leverandørernes og distributørernes ansvar (artikel 4-6)

**Forklaring af mærkningen for slutbrugerne:** Ændring 6 kræver, at slutbrugerne får udleveret supplerende standardoplysninger, som forklarer mærkningens bestanddele. Kommissionen er enig i dette princip. Ifølge bilag III, punkt 3, nr. i), skal leverandørerne give en forklaring på de piktogrammer, der indgår i mærket. Krav om yderligere oplysninger som f.eks. en lommeregner til udregning af brændstofbesparelsen og et EU-websted, forekommer imidlertid ude af proportioner. Et EU-dækkende websted og en regnemaskine til beregning af brændstofbesparelsen vil være meget bekostelige og besværlige at vedligeholde uden at være særlig effektive. Der vil også opstå problemer med ajourføring af dataene og dataenes pålidelighed. Oplysning af forbrugerne håndteres bedst på nationalt niveau. Derfor accepteres ændringen delvis i form af en ny betragtning 18 med en anden ordlyd.

**Dækleverandørernes ansvar:** Ændring 19 kræver, at leverandører også oplyser den målte rullemodstandskoefficient i teknisk reklamemateriale til C2- og C3-dæk. Da den ændring ikke pålægger erhvervslivet yderligere byrder eller omkostninger, kan Kommissionen acceptere den fuldt ud. Ændring 20 kræver, at leverandører angiver dækkenes

rullemodstandskoefficient, vådgrebsindeks og rullestøj som målt ved typegodkendelsen i en offentlig tilgængelig database. De målte værdier, der angives på mærket, vil ikke nødvendigvis blive de samme som typegodkendelsesværdierne. Desuden støtter Kommissionen ikke oprettelse af en offentlig tilgængelig database (jf. bemærkningerne til ændring 6 ovenfor). Kommissionen accepterer derfor, at dækkenes rullemodstandskoefficient, vådgrebsindeks og rullestøj offentliggøres på leverandørens websted, uden at det præciseres, om disse værdier er fra typegodkendelsesproceduren.

**Dækdistributørernes ansvar: Ændring 24** kræver, at distributørerne skal "angive den forklarende version af mærket" til slutbrugerne "på eller sammen med" regningen ud over de oplysninger, som kræves i den nuværende formulering af artikel 5, nr. 3. Efter Kommissionens opfattelse vil disse "forklarende oplysninger om mærket" (dvs. oplysninger, der gives efter slutbrugerens beslutning om køb) have begrænset brugsværdi, og der bør af hensyn til en reduktion af distributørernes byrder så meget som muligt ikke stilles krav om sådanne oplysninger. Kommissionen accepterer imidlertid forslaget om teksten "på eller med" regningen, som giver distributørerne flere muligheder for at vælge, hvordan de vil opfylde kravene i artikel 5, stk. 3.

**Køretøjsleverandørernes og køretøjsdistributørernes ansvar: Ændring 25 og 44** forbedrer den oprindelige formulering. Kommissionen accepterer dem fuldt ud.

### **3.4. Opfyldelse af informationskravene (artikel 7, 8 og 12)**

**Prøvningsmetoder: Ændring 26** understreger, at prøvningsmetoderne skal forsyne slutbrugerne med pålidelige og reproducerbare oplysninger. Kommissionen deler fuldt ud dette synspunkt, men af hensyn til eksisterende mærkningsinitiativer er en anden ordlyd påkrævet. Betragtning 19 er ændret med dette for øje.

**Markedsovervågning og sanktioner: Ændring 8, 27, 28, 29 og 33** tager sigte på at skærpe bestemmelserne om markedsovervågning og sanktioner. Kommissionen giver sin fulde støtte til dette princip og tager til efterretning, at de implicerede parter lægger stor vægt herpå. Kommissionen kan imidlertid ikke acceptere ordlyden, som skelner mellem "sanctions" og "penalties" om sanktioner. Ordet "penalty" omfatter i EU-retten allerede administrative og strafferetlige sanktioner. Endvidere indeholder Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93 allerede regler, der kommer til at gælde for markedsovervågning fra 1. januar 2010. Da de meget præcise regler for markedsovervågning og sanktioner i forordning (EF) nr. 765/2008 vil imødekomme de hensyn, førnævnte ændring skal tilgodese, foreslås det at indsætte en henvisning til den forordning i betragtning 21 og i en ny artikel om håndhævelse. Den nuværende artikel 12 om sanktioner udgår, da den overflødiggøres af artikel 41 i førnævnte forordning.

### **3.5. Udvalgsprocedure og revurdering (artikel 11 og 14)**

**Snedæk og nordiske vinterdæk: Ændring 4, 12 og 31** indfører muligheden for, at man ved en udvalgsprocedure kan tilpasse mærkningsordningen til de særlige tekniske egenskaber ved snedæk og nordiske vinterdæk. Kommissionen støtter princippet bag sådanne ændringer, men man støder på et problem med, at der ikke findes en nøjagtig definition af snedæk (som der arbejdes med i FN-ECE-regi) og slet ingen definition af nordiske vinterdæk. I betragtning af denne usikkerhed foreslås det at henvise til "dæk, der primært er udformet til at opnå en

*bedre ydeevne end normale dæk for så vidt angår deres evne til at sætte køretøjet i gang eller holde det i gang i sne- og/eller isglat føre" i stedet for snedæk eller nordiske vinterdæk. Derved får forskriftsudvalget det fornødne råderum til at tilpasse mærket korrekt, når definitionerne er lagt fast. Desuden er formuleringen af ændring 31 ændret, så Europa-Kommissionens mandat i udvalgsproceduren er blevet tydeligere. Ifølge det nye forslag til formulering af artikel 11 kan vejgrebsklassificeringen af sådanne dæk tilpasses til de særlige tekniske egenskaber efter udvalgsproceduren. Det vil i praksis sige, at så længe der ikke findes gennemførelsesbestemmelser herom, er sådanne dæk omfattet af mærkningsordningen, og der skal vises oplysninger om deres brændstoffektivitet, vådgreb og rullestøj ligesom for alle andre dæk. Dette afspejles også i ændringer af formuleringen af betragtning 10 og 24.*

**Indførelse af nye parametre i mærket: Ændring 32**, hvorved artikel 11, nr. 2, udgår, fjerner muligheden for, at nye parametre kan tilføjes i mærket ved udvalgsproceduren. Det accepterer Kommissionen, og betragtning 24 ændres tilsvarende.

**Tidspunkt for og omfang af revurderingen:** Ved **ændring 10 og 34** opregnes nogle af de elementer, der skal tages op ved revurderingen af forslaget, og det kræves, at revurderingen skal finde sted tre år efter forslagets ikrafttræden, og ikke fem år som oprindeligt foreslået. Kommissionen kan principielt acceptere listen, men "tre år" er for tidligt for en revurdering. I gennemsnit går der otte år, før en mærkningsordning har udløst et skift på markedet. Efter tre år har nogle slutbrugere end ikke skiftet dæk én gang. Desuden giver udvalgsproceduren i artikel 11 i forvejen mulighed for at tilpasse mærkningsordningen til teknologiske ændringer, hvis det er påkrævet.

### **3.6. Anvendelsesdato (artikel 17)**

**Tidlig gennemførelse:** Ifølge **ændring 5** bør de berørte parter tilskyndes til at påbegynde mærkning af dæk inden den obligatoriske anvendelsesdato i forslaget. Der er i den nuværende tekst intet, der forbyder omsætning af mærkede dæk inden forordningens anvendelsesdato. Derfor accepterer Kommissionen denne ændring.

**Undtagelse af dæk, der er fremstillet inden den 1. juli 2012, fra mærkningskravene:** Ifølge **ændring 45** undtages alle dæk, der er fremstillet inden den 1. juli 2012, fra kravet om mærkning fra den 1. november 2012. Ifølge Kommissionen er der intet behov for at undtage dæk, der er fremstillet inden den 1. juli 2012. Branchen får 2-3 år til at forberede sig på mærkningsordningen, hvilket skulle være tilstrækkeligt. Desuden forekommer denne ændring ude af proportioner med de dertil knyttede omkostninger til medlemsstaternes markedsovervågning og dennes øgede kompleksitet.

## **4. KONKLUSION**

Under henvisning til EF-traktatens artikel 250, stk. 2, ændrer Kommissionen sit forslag således:

Ændret Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIVFORORDNING**

**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 Kommissionen<sup>2</sup>,  
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>3</sup>,  
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>4</sup>,  
efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>5</sup> 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 transport<sup>6</sup>.
- (2) I Kommissionens meddelelse "Handlingsplan for energieffektivitet: Udnyttelse af potentialet"<sup>7</sup> 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. vejgreb i vådt føre, mens en forøgelse af vejgrebet kan indvirke negativt på rullestøjen i omgivelserne. Dækfabrikanterne bør ansøres til at optimere alle parametre.

---

<sup>2</sup> EUT C .. af ..., s. .

<sup>3</sup> EUT C .. af ..., s. .

<sup>4</sup> EUT C .. af ..., s. .

<sup>5</sup> EUT C .. af ..., s. .

<sup>6</sup> KOM(2008) 433.

<sup>7</sup> (KOM(2006) 545).

- (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]<sup>8</sup> 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~~ **ved at give** harmoniserede oplysninger om denne parameter ~~og dermed~~ ansporer **slutbrugerne** ~~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~~ **ved at give** harmoniserede oplysninger om denne parameter ~~og dermed~~ ansporer **slutbrugerne** ~~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 støj<sup>9</sup>.
- (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~~ **ved at give** harmoniserede oplysninger om denne parameter ~~og dermed~~ ansporer **slutbrugerne** ~~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.
- (10) **Oplysninger om vejgreb i vådt føre afspejler muligvis ikke den primære ydeevne ved dæk, der er specielt udformet til sne- og isglat føre. Da der endnu ikke findes harmoniserede prøvningsmetoder for sådanne dæk, bør der åbnes mulighed for, at vejgrebsklassificeringen på et senere tidspunkt kan tilpasses ved en udvalgsprocedure.**

<sup>8</sup> [Forslag KOM(2008) 316 er under vedtagelse.] EUT C ..., s. .

<sup>9</sup> EFT L 189 af 18.7.2002, s. 12.



- (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 ansprore dækfabrikanterne til at optimere disse dækparametre, hvilket baner vejen for et mere bæredygtigt forbrug og en mere bæredygtig produktion.
- (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 **forordningen** 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 vareoplysninger<sup>10</sup>, 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 reklamemateriale 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 reklamemateriale, også når det er til rådighed via internettet.
- (18) Potentielle slutbrugere bør få udleveret oplysninger, der forklarer mærkets enkelte dele og deres relevans. Sådanne oplysninger bør være indeholdt i teknisk reklamemateriale, f.eks. på leverandørernes websteder.**
- (198)** Oplysningerne bør gives i overensstemmelse med de harmoniserede prøvningsmetoder, **der er pålidelige, nøjagtige og reproducerbare** i [~~førordning (EF) nr. .../... om krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed~~], således at slutbrugerne kan sammenligne forskellige dæk og fabrikanternes prøvningsomkostninger begrænses.

---

<sup>10</sup> EFT L 297 af 13.10.1992, s. 16.

- (2019) Nogle af Hvis medlemsstaterne vil muligvis indføre ~~indfører~~ incitamerter for brændstofbesparende og sikrere dæk for at nedbringe udledningen af drivhusgasser og øge sikkerheden inden for vejtransport. er det hensigtsmæssigt, at der Der bør fastsættes mindstekrav til den brændstofeffektivitetsklasse og vådgrebsklasse, under hvilken sådanne incitamerter ikke må gælde, således at opsplitning af det indre marked undgås. Sådanne incitamerter vil muligvis udgøre statsstøtte. Denne forordning Dette direktiv foregriber ikke resultatet af eventuelle fremtidige statsstøtteprocedurer i henhold til traktatens artikel 87 og 88 vedrørende sådanne incitamerter.
- (2120) Det er afgørende for, om målet med bestemmelserne om mærkning nås, at fabrikanter, At leverandører og distributører overholder bestemmelserne om mærkning, er afgørende for at nå målet med dem og sikre lige vilkår overalt i Fællesskabet. Medlemsstaterne bør derfor holde øje med overholdelsen ved at overvåge markedet og føre regelmæssig efterfølgende kontrol, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93<sup>11</sup>.
- (2224) Leverandører og distributører af dæk bør tilskyndes til at opfylde forordningens bestemmelser inden 2012, hvorved mærkningens anerkendelse og virkeliggørelsen af dens fordele vil blive fremskyndet.
- (2324) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning 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 Kommissionen<sup>12</sup>.
- (2422) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at indføre krav til vådgrebsklassificering af ~~dæk i kategori C2 og C3-dæk,~~ tilpasse vejgrebsklassificeringen af dæk, der er specielt udformet til sne- og isglat føre, indføre krav til andre væsentlige dækparametre end brændstofeffektivitet, 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 denne forordning dette direktiv ved supplerings af den det, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF. —
- (25) Forordningen bør revurderes med henblik på at konstatere, om mærkningen forstås af slutbrugerne, og i hvor høj grad den kan frembringe den ønskede udvikling på markedet —

---

<sup>11</sup> EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

<sup>12</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

UDSTEDT FØLGENDE **FORORDNING** DIREKTIV:

*Artikel 1*  
*Mål og emne*

Målet med **denne forordning** ~~dette direktiv~~ er at **gøre vejtransporten sikrere og øge dens økonomiske og miljømæssige effektivitet** brændstoffektiviteten inden for vejtransport ved at fremme brændstofbesparende dæk, **som er sikrere og mindre støjende**.

Forordningen ~~Direktivet~~ opstiller rammerne for formidling af **harmoniserede** oplysninger om dækparametre ved mærkning, **således at forbrugerne ved køb af dæk får mulighed for at træffe et kvalificeret valg**.

*Artikel 2*  
*Anvendelsesområde*

1. **Forordningen** ~~Direktivet~~ finder anvendelse på C1-, C2- og C3-dæk.
2. Uanset stk. 1 finder **denne forordning** ~~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 1980
  - 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.

*Artikel 3*  
*Definitioner*

I **denne forordning** ~~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]<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> [NB: Dækklassificeringen i forordningsforslaget (KOM(2008) 316) omfatter ikke lette varebiler (N<sub>1</sub>). Der er på rådsniveau tilslutning til at ændre den foreslåede definition i artikel 8 i KOM(2008) 316, således at N<sub>1</sub>-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.]

- 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, eller opbevares eller og udbydes til salg til slutbrugerne, herunder bilforhandleres udstillingslokaler, for så vidt angår frembydning af dæk, der ikke er monteret på køretøjerne, til salg til slutbrugerne
- 4) "teknisk reklamesalgsmateriale": tekniske vejledninger, brochurer, foldere og kataloger i enten ~~alt~~ trykt eller og elektronisk form samt internetmarkedsføring, som materiale, ~~der~~ anvendes til at fremme salg 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
- 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.(4) Leverandørerne sikrer, at der på slidbanen på C1- og C2-dæk, som leveres til distributører eller slutbrugere, er påsat en mærkat med angivelse af

brændstofeffektivitetsklassen, jf. bilag I, del A, og den målte rullestøj, jf. bilag I, del C.

**For** før C1-dæks vedkommende skal også vådgrebsklassen, jf. bilag I, del B, være angivet.

- 2.**(2) Mærkningen i **stk.** nr. 1 skal være udformet som foreskrevet i bilag II.
- 3.**(3) Leverandørerne skal **for C1-, C2- og C3-dæk** angive brændstofeffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj **og, hvis relevant, vådgrebsklasse** i teknisk reklamemateriale, jf. bilag I, i den i bilag III krævede rækkefølge; **for C2- og C3-dæk skal rullemodstandskoefficienten tillige angives.**
- 4. Leverandører skal for C1-, C2- og C3-dæk gøre oplysninger om rullemodstandskoefficient, målt rullestøj og, hvis relevant, vådgrebsklasse offentligt tilgængelige på deres websteder.**
- 5.**(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 dæctype 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 brændstofeffektivitet, vådgreb og rullestøj.

#### Artikel 5

##### *Dækdistributørernes ansvar*

Medlemsstaterne sikrer, at dækdistributørerne opfylder følgende:

- 1.**(1) Distributørerne sikrer, at den mærkat, som leverandøren har påsat i overensstemmelse med artikel 4, **stk.** nr. 1, forefindes på et klart synligt sted på dækkene på salgsstedet.
- 2.**(2) For dæk, der udbydes til salg, men ikke kan beses af slutbrugeren, skal distributøren give slutbrugeren oplysning om deres brændstofeffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj.
- 3.**(3) For C1-, ~~og~~ **C2- og C3-dæk** skal distributørerne oplyse brændstofeffektivitetsklasse, ~~og~~ målt rullestøj **og, hvis relevant, vådgrebsklasse, jf. bilag I, på eller** sammen med slutbrugers regning ved køb af dæk. ~~For C1-dæks vedkommende skal også vådgrebsklassen oplyses.~~

#### Artikel 6

##### *KøretøjsBilleverandørernes og køretøjsbildistributørernes ansvar*

Medlemsstaterne sikrer, at ~~billeverandørerne og bildistributørerne~~ opfylder følgende:

- 1.**(1) ~~KøretøjsBilleverandørerne og køretøjsbildistributørerne~~ **giver** 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, i den i bilag III krævede rækkefølge. Oplysningerne skal i det mindste findes i det tekniske reklamemateriale i elektronisk form og skal gives til slutbrugerne inden salget af køretøjet.

~~2.~~(2) Hvis der kan være monteret forskellige dæk på et fabriksnyt køretøj, uden at slutbrugeren får mulighed for selv at vælge mellem dem, anføres som de oplysninger, der er krævet i stk. 1, den laveste brændstoffektivitetsklasse og vådgrebsklasse og den højeste målte rullestøj for de pågældende dæktyper i det tekniske salgsmateriale i den i bilag III krævede rækkefølge.

~~3.~~(3) Hvis slutbrugeren får mulighed for at vælge mellem forskellige dæktyper på et fabriksnyt køretøj, skal ~~billeverandørerne~~ oplyse ~~brændstoffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj for de pågældende dæktyper~~ i det tekniske salgsmateriale i den i bilag III krævede rækkefølge. gælder følgende:

a) Hvis slutbrugerne får valgmulighed mellem forskellige fælgdimensioner, men ikke andre af dæktypens parametre, skal de i stk. 1 omhandlede oplysninger bestå i den laveste brændstoffektivitetsklasse og vådgrebsklasse og den højeste målte rullestøj for hver fælgdimension.

b) I andre tilfælde end de af litra a) omfattede, skal de i stk. 1 omhandlede oplysninger bestå i brændstoffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målte rullestøj for samtlige dæktyper, slutbrugeren har mulighed for at vælge.

~~(4) Hvis slutbrugeren får mulighed for at vælge mellem forskellige dæktyper på et fabriksnyt køretøj, skal bildistributørerne oplyse brændstoffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj for de pågældende dæktyper inden salget.~~

#### *Artikel 7*

##### *Harmoniserede prøvningsmetoder*

De oplysninger om brændstoffektivitetsklasse, 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 brændstoffektivitets- og vådgrebsklasser, jf. bilag I, del A og B, og den oplyste målte rullestøj, jf. bilag I, del C, efter proceduren i bilag IV.

Ved overensstemmelsesvurderingen kan medlemsstaterne benytte den dokumentation for dæktypegodkendelse, som fremlægges i medfør af forordning (EF) nr. .../... [om krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed]<sup>14</sup>, og den tekniske dokumentation, der stilles til rådighed i medfør af artikel 4, stk. 5.

<sup>14</sup> EUT L ... af ..., s.

*Artikel 9*  
*Det indre marked*

1. Når **forordningens** direktivets bestemmelser er opfyldt, kan medlemsstaterne med begrundelse i de produktoplysninger, der er omfattet af **denne forordning** ~~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 **forordningens** direktivets bestemmelser. Medlemsstaterne kan hos leverandørerne rekvirere teknisk dokumentation, **jf. artikel 4, stk. 5**, med henblik på at vurdere de oplyste værdiers nøjagtighed.

*Artikel 10*  
*Incitament*

Medlemsstaterne indfører ikke incitament for dæk, **der ligger lavere end klasse C** med **hensyn til enten** dårligere brændstoffektivitet **eller vådgreb** end niveau C, jf. bilag I, del A **og B**.

*Artikel 11*  
*Ændringer og tilpasning til den tekniske udvikling*

Følgende foranstaltninger til ændring af ikke-væsentlige bestemmelser i **denne forordning** ~~dette direktiv~~, herunder ved supplerung af **den** ~~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~~ **tilpasning, hvis det er relevant, af vejgrebsklassificeringen til de særlige tekniske egenskaber ved dæk, der primært er udformet til at opnå en bedre ydeevne end normale dæk for så vidt angår deres evne til at sætte køretøjet i gang eller holde det i gang i sne- og/eller isglat føre**
- 3) tilpasning af bilag I - IV til den tekniske udvikling.

*Artikel 12*  
*Håndhævelse*

**Medlemsstaterne sikrer, at de myndigheder, der er ansvarlige for markedsovervågningen, kontrollerer overholdelse af kravene i denne forordning som foreskrevet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008, særlig artikel 41 om sanktioner.**

**Artikel 12**  
***Sanktioner***

1. ~~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.~~
2. ~~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 består 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***

1. ~~Senest fem år efter direktivets anvendelsesdato **Kommissionen** vurderer ~~Kommissionen~~, om der er behov **behovet** for en revurdering af **denne forordning**, **idet den bl.a. ser på følgende:** energieffektivitets- og vådgrebsklasserne i bilag I.~~
- a) om mærkningen effektivt øger slutbrugernes opmærksomhed**
- b) om mærkningsordningen bør udvides til også at omfatte regummierte dæk**
- c) om andre dækparametre bør inddrages**
- d) de oplysninger om dækparametrene, som køretøjsleverandører og køretøjsdistributører giver slutbrugerne.**
3. **Kommissionen forelægger resultaterne af vurderingen for Europa-Parlamentet og Rådet senest 5 år efter forordningens anvendelsesdato.**

***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 16-15***  
***Ikrafttræden***

1. **Denne forordning** Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
2. **Den anvendes fra den 1. november 2012.**

**Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.**

***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: Brændstoffektivitetsklasser**

Brændstoffektivitetsklassen fastlægges på nedenstående skala fra A til G på grundlag af rullemodstandskoefficienten, som den er målt ifølge FN/ECE-regulativ nr. 117<sup>15</sup> **med senere ændringer**.

Hvis en dæktype er godkendt i mere end én dækkategori (f.eks. C1 og C2), benyttes der til klassificering af dæktypen efter brændstoffektivitet 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 $\leq$	F	9,3 $\leq$ rullemodstandskoefficient $\leq$	F	rullemodstandskoefficient $\geq$	F

<sup>15</sup> **EUT L 231 af 29.8.2008, s. 19.**

12,0		10,5		8,1	
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 **med senere ændringer** ~~om ensartede forskrifter for godkendelse af dæk med hensyn til rullestøjsemission og vejgreb på vådt underlag.~~

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

## Del C: Afgivelse af rullestøj til omgivelserne

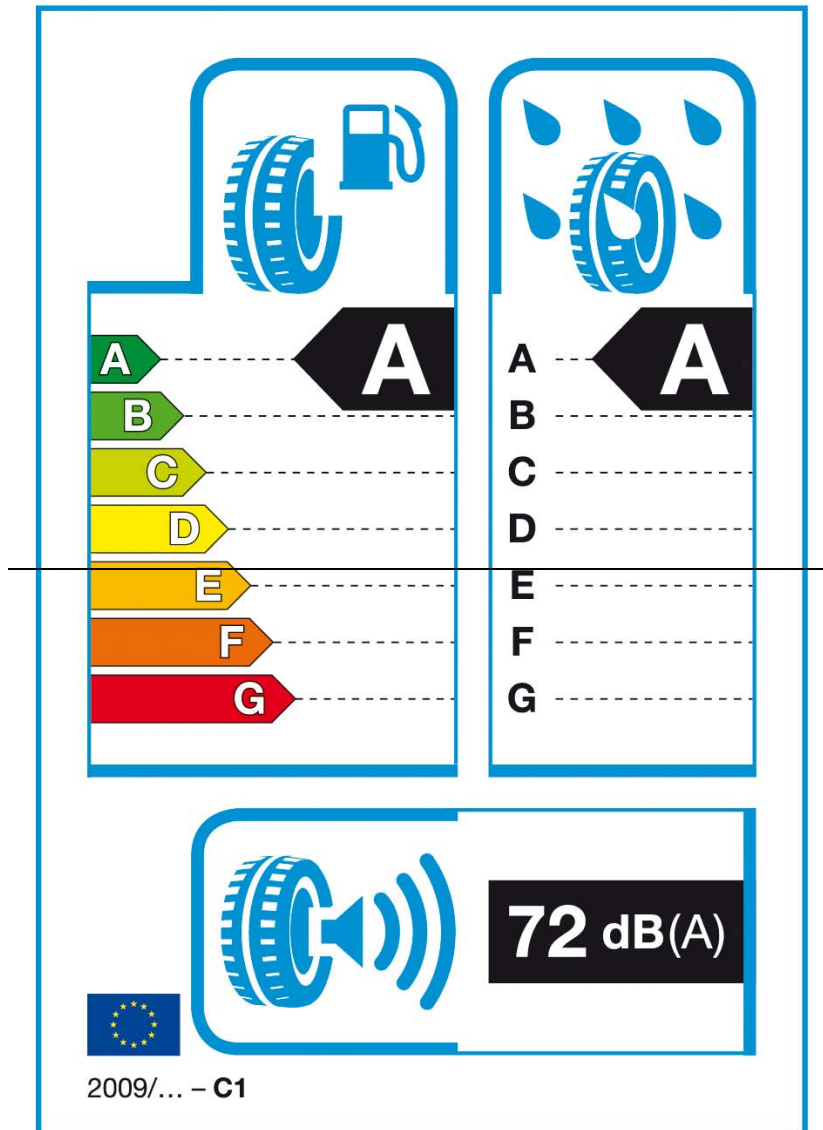
Den målte afgivne rullestøj til omgivelserne opgives i decibel og skal være målt ifølge FN/ECE-regulativ 117 **med senere ændringer** ~~om ensartede forskrifter for godkendelse af dæk med hensyn til rullestøjsemission og vejgreb på vådt underlag.~~

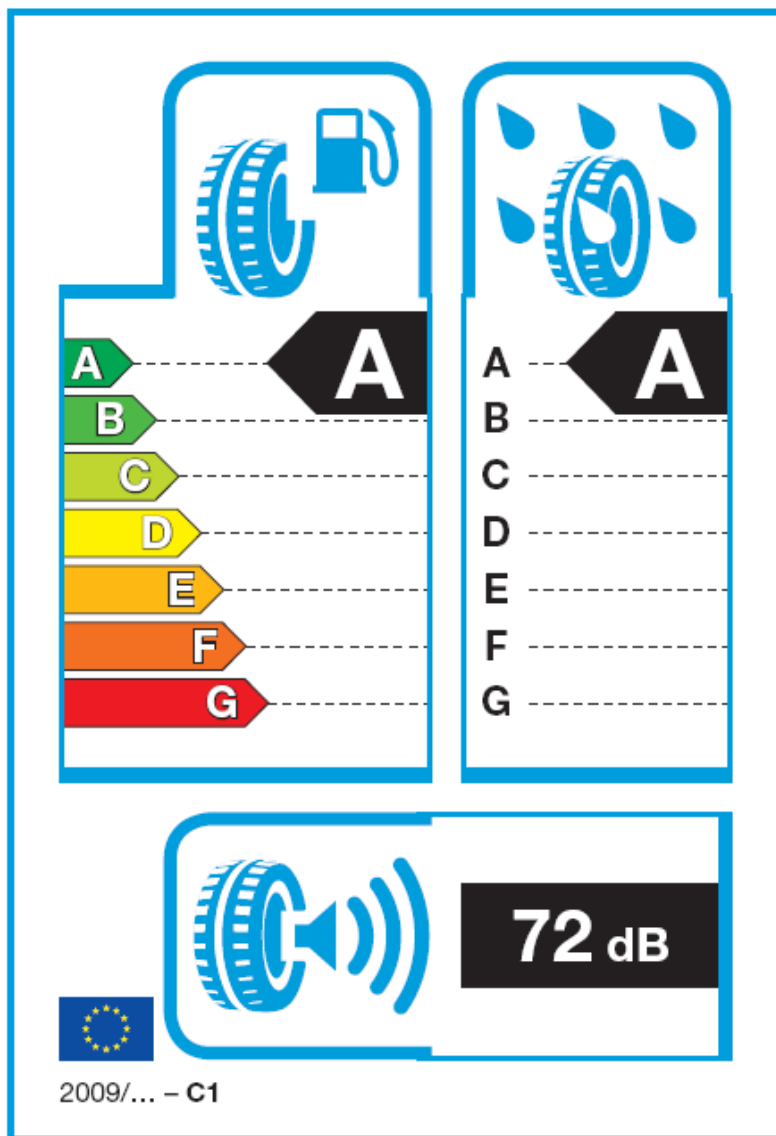
## Bilag II: Mærkets udformning

Mærkatens i artikel 4, stk nr. 1, og artikel 5, stk 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.

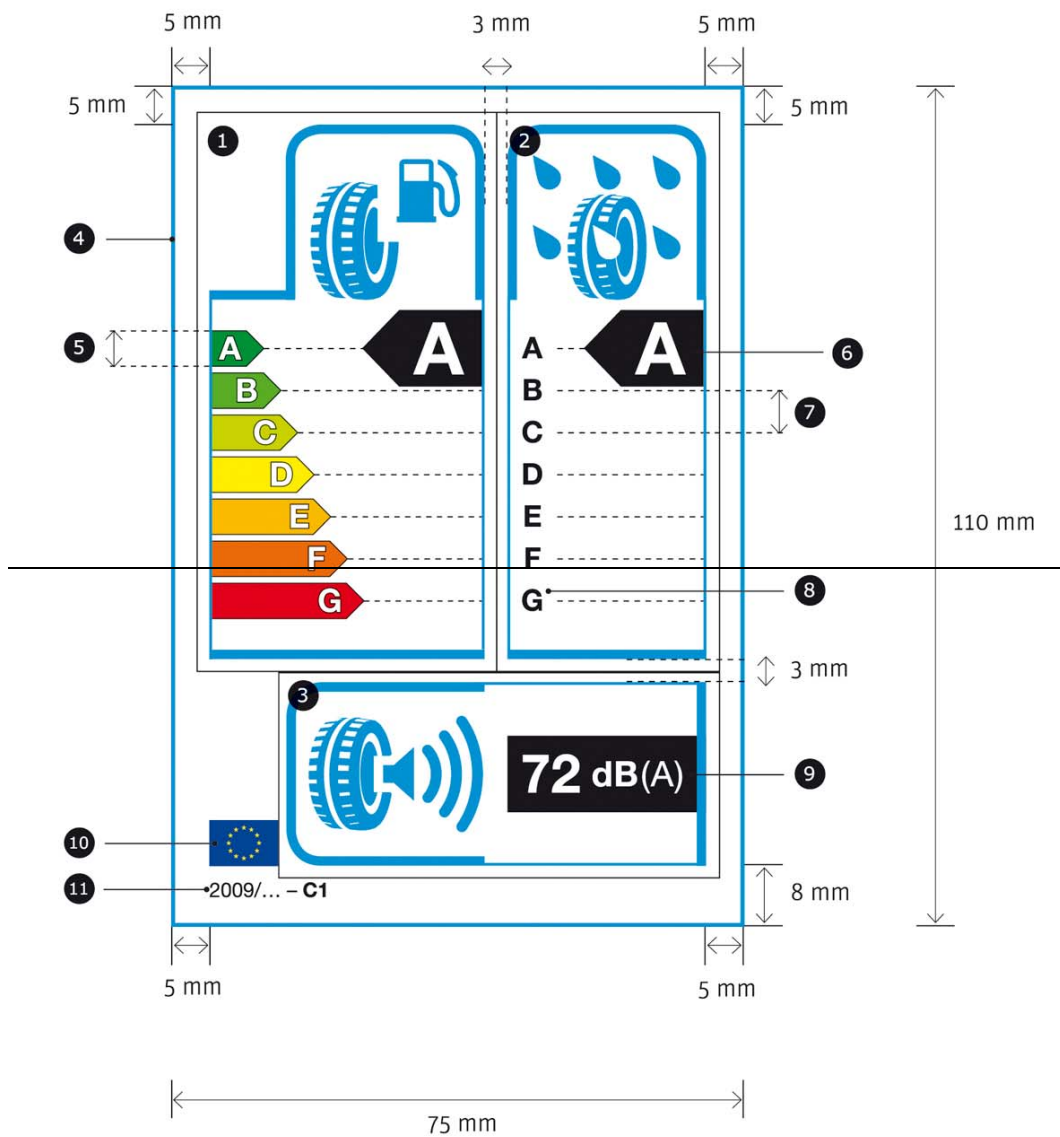
### 1. Udformning

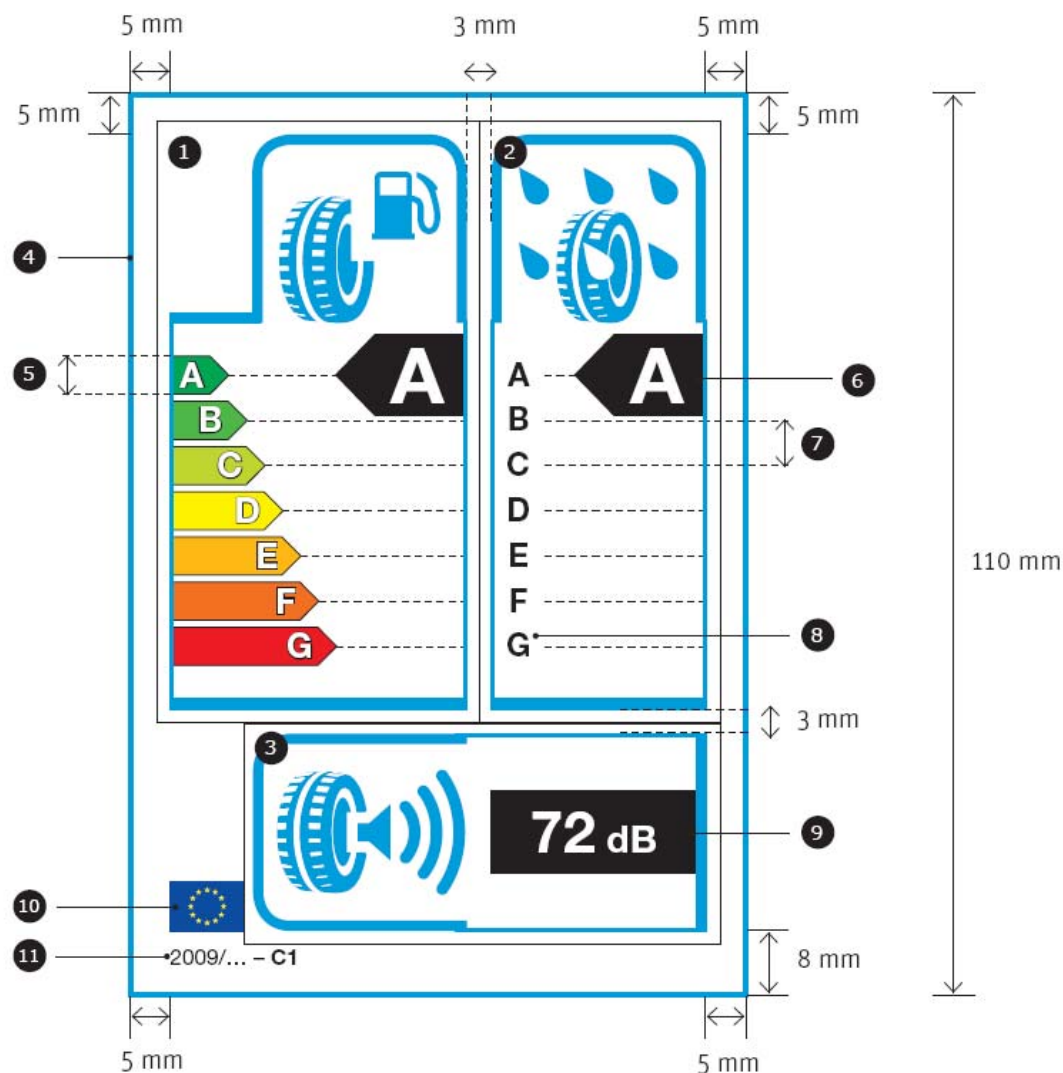
1.1 Det mærke, der trykkes på mærkatens i artikel 4, stk nr. 1, og artikel 5, stk nr. 1, skal være udformet som vist nedenfor:





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:

a) 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.

b) 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;

❷ *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 **forordning** 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 reklamemateriale**

1. Oplysningerne om dækkene skal gives i nedenstående rækkefølge:
  - i) brændstofeffektivitetsklasse (bogstav A til G); **for C2- og C3-dæk angives tillige rullemodstandskoefficienten**
  - ii) vådgrebsklasse (bogstav A til G)
  - iii) målt afgivet rullestøj til omgivelserne (dB).
2. Oplysningerne **i punkt 1** skal opfylde følgende krav:
  - i) være let læselige
  - ii) være let forståelige
  - iii) hvis der for en given dæktype er forskellig klassificering afhængigt af dimensionerne eller andre parametre, oplyses intervallet mellem de 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 brændstoffektivitetsklasse 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.