



SAMLENOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Dato 29. januar 2019
J. nr. 2018-3006

Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om mærkning af dæk for så vidt angår brændstofeffektivitet og andre vigtige parametre og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1222/2009

KOM(2018) 296

Revideret notat.

1. Resumé

Kommissionen har den 17. maj 2018 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om mærkning af dæk for så vidt angår brændstofeffektivitet og andre vigtige parametre og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1222/2009.

Med forslaget ønsker Kommissionen at forbedre mærkningen af dæk og derigennem give forbrugerne flere oplysninger om brændstofeffektivitet, sikkerhed og støjniveau, så forbrugerne kan få nøjagtige, relevante og sammenlignelige oplysninger om disse aspekter, når de køber dæk. Formålet er at forbedre dækmærkningsordningens effektivitet og dermed sikre mere miljøvenligt, sikrere og mere støjsvage køretøjer samt maksimere ordningens bidrag til omstillingen til uafhængighed af fossile brændsler i transportsektoren.

Forslaget er en del af den tredje "Et mobilt Europa"-pakke, som indeholder den nye industrielle politikstrategi fra september 2017.

Overordnet foreslår Kommissionen at stramme mærkningskravene til dækkenes egenskaber på tre parametre; rullemodstand, greb i vådt føre og støj. Samtidig foreslår Kommissionen at udvide mærkningskravet til også at gælde dæk til tunge køretøjer (kaldet C3-dæk). Endvidere foreslås det at øge dækmærkets synlighed ved handel på internettet samt at gøre yderligere tekniske oplysninger om dækket lettere tilgængeligt for forbrugerne blandt andet gennem anvendelse af QR-koder.



Forslaget vurderes på nuværende tidspunkt at kræve lovgivningsmæssige ændringer. Det vurderes ikke, at forslaget vil have væsentlige statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser. Derudover vurderes forslaget ikke at have væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Regeringen ser positivt på Kommissionens forslag og støtter forslagets overordnede formål.

2. Baggrund

Den nugældende forordning (EF) nr. 1222/2009 af 25. november 2009 om mærkning af dæk for så vidt angår brændstofeffektivitet og andre vigtige parametre, med senere ændringer, opstiller rammerne for, hvilke oplysninger, der skal fremgå ved mærkningen af dæk, således at slutbrugerne ved køb af dæk får mulighed for at træffe et informeret valg.

Mærkning af dæk er en del af EU's lovgivning om produkters energieffektivitet, der omfatter forordninger om miljøvenligt design, som fastsætter mindstekrav, som energirelaterede produkter skal overholde, før de kan bringes i omsætning på EU-markedet. Derudover omfatter lovgivningen ligeledes forordninger om energimærkning, der giver forbrugerne oplysninger om energiforbrug og andre væsentlige aspekter ved produkter, så de kan træffe informerede, omkostnings-effektive og miljøvenlige valg ved anskaffelse, hvilket vil være til gavn for miljøet og spare forbrugerne penge på længere sigt.

Forslaget er således i overensstemmelse med EU's energipolitik, da det ajourfører og sikrer en effektiv anvendelse af reglerne for mærkning af dæk.

Forslaget har også en sammenhæng med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 af 13. juli 2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, som blandt andet fastsætter mindstekrav til dæks rullemodstand, vejgreb i vådt føre og rullestøj.

Kommissionen angiver endvidere i en af forslagets betragtninger, at ovennævnte forordning henviser til FN/ECE-regulativ nr. 117, som indeholder de relevante målemetoder til dæks rullemodstand, støjniveau og vejgreb i vådt og sneglat føre med henblik på at sikre overensstemmelse med den internationale ramme.

Den gældende forordning (EU) nr. 1222/2009 om mærkning af dæk fastsætter regler om håndhævelse af mærkningskravene til dæk ved at pålægge medlemsstaterne en pligt til at udføre markedsovervågning med dækmærkningen. De EU-retlige regler for rammerne for markedsovervågning findes i 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.



Forslaget er en del af den tredje mobilitetspakke under "Et mobilt Europa", som uddyber den nye industripolitiske strategi fra september 2017. Mobilitetspakken er udviklet med henblik på at fuldende den proces, der skal gøre det muligt for Europa at opnå alle fordelene ved modernisering af mobiliteten og dekarbonisering af transportsektoren.

Den foreslåede forordning vil ophæve og erstatte den nugældende forordning (EU) nr. 1222/2009 om mærkning af dæk for så vidt angår brændstofeffektivitet og andre vigtige parametre samt senere ændringer til denne forordning.

Forslaget er fremsat efter traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF), særligt artikel 114 og artikel 194, stk. 2.

3. Formål og indhold

Kommissionen ønsker med forslaget at forbedre mærkningen af dæk og derigennem give forbrugerne flere oplysninger om brændstofeffektivitet, sikkerhed og støjniveau, så de kan få nøjagtige, relevante og sammenlignelige oplysninger om disse aspekter, når de køber dæk. Dette vil ifølge Kommissionen bidrage til at forbedre dækmærkningsordningens effektivitet og dermed sikre mere miljøvenlige, sikrere og mere støjsvage køretøjer. **Ifølge Kommissionen vil den foreslåede forordning endvidere bidrage til omstillingen til uafhængighed af fossile brændsler i transportsektoren.**

Generelt set foreslår Kommissionen at stramme mærkningskravene til dækkenes egenskaber på de tre parametre; rullemodstand, greb i vådt føre og støj. Endvidere vil Kommissionen udvide mærkningskravet til også at gælde dæk til tunge køretøjer (kaldet C3-dæk). Endelig foreslås det at øge dækmærkets synlighed ved handel på internettet samt at gøre yderligere tekniske oplysninger om dækket lettere tilgængeligt for forbrugerne blandt andet gennem anvendelse af QR-koder (en form for strejkode, der kan aflæses ved brug af en mobiltelefon og hurtigt give forbrugeren oplysninger).

Forslagets delelementer vil i de følgende afsnit blive gennemgået nærmere.

Ajourføring af dækmærket og mulighed for revision af mærket:

Dækmærket giver oplysninger om tre parametre for dæks egenskaber: rullemodstand, vådgreb og rullestøj. Klasserne for disse parametre skal tilpasses, så de afspejler den teknologiske udvikling på området. Kravene i forordningen om generel sikkerhed betyder, at de nederste dækklasser ikke kan benyttes, da sådanne dæk ikke længere er tilladt at sælge på EU-markedet.

Artikel 11 i den nuværende forordning giver Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ændre ikke-væsentlige elementer og supplere forordningen samt til at tilpasse bilag til den tekniske udvikling. Denne artikels anvendelsesområde udvides med den foreslåede forordning til også at omfatte ændringer af selve mærket, så der i fremtiden er mulighed for at tilføje nye parametre til mærket om dækkets ydeevne i isglad føre, dækkets



levetids og dækkets slidstyrke. Delegerede retsakter kan således med den foreslåede forordning anvendes til fremtidige justeringer af mærkeklasserne.

Forbedring af mærkets synlighed for forbrugerne:

Alle dæk, der bringes i omsætning på markedet, skal ledsages af et mærke, hvad enten det sker i form af et separat dokument eller et klistermærke. Denne forpligtelse vil med den foreslåede forordning også gælde for C3-dæk, for hvilke der på nuværende tidspunkt ikke stilles krav om at bruge det fuldstændige mærke. Det fuldstændige mærke skal fremvises, når dæk sælges på internettet og via papirbaseret fjernsalg. Det skal også fremvises, når dæk sælges sammen med et nyt køretøj, og når køretøjer udlejes eller er en del af en vognpark.

Krav om tilføjelse af oplysninger om dæks ydeevne i sne- og isglat føre:

Ifølge den foreslåede forordning skal mærkningen af dæk også indeholde oplysninger om dækkets ydeevne i sne- og isglat føre. Ifølge Kommissionen vil dette give forbrugerne et mere fuldstændigt billede af dækkenes ydeevne under vinterforhold, navnlig med hensyn til vådgreb. Der findes allerede en prøve og et logo for dæks ydeevne i sneglat føre, og disse vil blive medtaget på mærket. En prøvningsmetode til dæks ydeevne i isglat føre er under udvikling, og det foreslås, at de delegerede retsakter anvendes til at tilføje oplysning om dækkets ydeevne i isglat føre til mærket, når prøvningsstandarden er blevet udfærdiget.

Mulighed for tilføjelse af oplysninger om dæks levetid og slidstyrke på mærket:

Dækslid udgør en stor kilde til afgivelse af mikroplast til miljøet. Der er endnu ikke blevet udviklet en **test**, der kan måle dæks levetid og slidstyrke på pålidelig vis. Det foreslås derfor, at det overvejes at anvende de delegerede retsakter til at tilføje disse parametre på mærket, når en passende prøvningsstandard er blevet udfærdiget.

Mulighed for fremtidige mærkningskrav for regummierede dæk:

Regummiering af dæk er en proces, som bruges til at forlænge brugte dæks levetid. Den er især relevant for C3-dæk, der udgør cirka 30 % af markedet for regummierede dæk i Europa, hvilket svarer til omkring 5 millioner dæk. Inddragelse af regummierede dæk ville have et betydeligt energibesparelspotentiale og ville bidrage til at nå mål for den cirkulære økonomi, eksempelvis med hensyn til mindskning af affald. Der findes dog ingen passende prøvningsmetode, og det foreslås derfor, at det overvejes at anvende de delegerede retsakter til at tilføje regummierede dæk i fremtiden, når en passende prøvningsstandard er blevet udfærdiget.

Krav til visning af mærket i visuelle reklamer og i det tekniske reklamemateriale:

I overensstemmelse med forpligtelserne for leverandører af energirelaterede produkter i forordning (EU) 2017/1369 af 4. juli 2017 om opstilling af rammer for energimærkning og om ophævelse af direktiv 2010/30/EU skal dækleve-



randører give oplysninger om deres dæks ydeevne i reklamer og teknisk reklamemateriale. Det er dog hele mærket, der skal vises, og ikke blot energiklassen og udvalget af mulige klasser, som det er tilfældet på energimærket.

Udvidelse af kravet om visning af mærket til at omfatte C3-dæk:

Ifølge den nugældende forordning (EF) nr. 1222/2009 om mærkning af dæk er det fuldstændige mærke ikke påkrævet for C3-dæk. C3-dæk foreslås nu omfattet af de samme krav om mærkning som C1- og C2-dæk.

Udvidelse af typegodkendelsesprocessen, så den indeholder mærkedeklarationen:

Dækfabrikanter skal fremadrettet underlægge mærkedeklarationen typegodkendelsesprocessen, hvorved mærkets korrekthed sikres yderligere. På den måde vil det blive efterprøvet, om dækkets egenskaber rent faktisk er i overensstemmelse med de oplysninger, der fremgår af dækmærkningen. Dermed udvides processen fra alene at sikre **mærkning af** dækkenes ydeevne til også at omfatte en undersøgelse af korrektheden af de oplyste værdier på mærket.

Registrering af dæk i produkt databasen i henhold til forordning (EU) 2017/1369:

Forordningen (EU) nr. 2017/1369 om opstilling af rammer for energimærkning fastsætter regler for en produkt database, der vil være driftsklar pr. 1. januar 2019. Fra denne dato vil dækleverandører være forpligtet til at indføre de oplysninger i databasen, der er nævnt i bilag I i forordning (EU) 2017/1369 (leverandørens ID, dækmodel, mærke, parameterklasser og produkt datablad).

Ændringer af bilagene i forordningen:

Der lægges op til, at parametrene klassificering i bilag I i forslaget skal tilpasses igennem en redefinition af grænserne mellem de nuværende klasser A-G med henblik på at gøre dem mere nøjagtige og for at afspejle, at den nederste klasse (G) nu er tom på grund af kravene i forordningen om generel sikkerhed.

Mærket i bilag II er blevet ændret med henblik på at fjerne den nederste rullemodstandsklasse og tilføje snesymbolet og en QR-kode. Mærkets udseende er også til en vis grad blevet tilpasset til de mærker, som anvendes i forordningen om den overordnede ramme for energimærkning.

Med henblik på at forbedre og standardisere de oplysninger, som slutbrugerne har adgang til, og for at tilpasse dem til kravene under forordningen om den overordnede ramme for energimærkning, oplister det nye bilag III et mindstekrav for de oplysninger, der skal indgå i den tekniske dokumentation. Det nye bilag IV oplister de oplysninger, der er påkrævet på det produkt datablad, som skal ledsage dæk, der bringes i omsætning på markedet, og i det nye bilag V angives de oplysninger, der skal gives i det tekniske reklamemateriale.

Medlemsstaternes forpligtelser:



Kommissionen foreslår, at medlemsstaterne skal fastsætte sanktions- og håndhævelsesbestemmelser for overtrædelse af den foreslåede forordning og de delegerede retsakter til forordningen. Kommissionen foreslår endvidere, at medlemsstaterne skal træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at forordningens mærkningsregler effektivt kan gennemføres og håndhæves i national ret. Kommissionen foreslår, at sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning. Kommissionen foreslår endeligt, at medlemsstaterne senest 1. juni 2020 giver Kommissionen meddelelse om de sanktionsbestemmelser, som er blevet fastsat i medlemsstaterne, der ikke tidligere er blevet meddelt. Eventuelle senere ændringer af betydning skal straks meddeles til Kommissionen.

Delegation til Kommissionen:

Som det fremgår ovenfor foreslår Kommissionen, at Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter inden for nærmere angivne områder.

Kommissionen foreslår i den foreslåede forordnings artikel 12, at Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at:

- (a) indføre ændringer med hensyn til mærkets indhold og format,
- (b) indføre krav til parametre og oplysninger i bilagene navnlig vedrørende levetid og slidstyrke, såfremt der findes passende prøvningsmetoder,
- (c) tilpasse værdierne, udregningsmetoderne og kravene i bilagene til den tekniske udvikling.

Supplerende angives det, at hvis det findes relevant, skal Kommissionen ved udarbejdelsen af delegerede retsakter afprøve udformningen og indholdet af mærkerne for specifikke produktgrupper på repræsentative grupper af EU-kunder med henblik på at sikre, at de har en klar forståelse af mærkerne.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Der foreligger ikke en endelig betænkning fra Europa-Parlamentet.

Forslaget bliver behandlet i Udvalget for Industri, Forskning og Energi. Udkast til betænkning er udarbejdet den 9. oktober 2018. Michal Boni fra Det Europæiske Folkepartis Gruppe/ Kristelige Demokrater fra Polen er udpeget som ordfører for betænkningen.

I udkast til betænkningen foreslås der i første omgang 24 ændringsforslag. Ordføreren støtter navnlig de elementer i forslaget, som har til formål at styrke markedsovervågningen gennem sanktioner, øge synligheden af mærket samt indføre strengere forpligtelser for medlemsstaterne. Han mener, at en mere ambitiøs tilgang kan give bedre resultater. Ordføreren ønsker at styrke mærkningsreglerne ved at gøre det obligatorisk, at dækmærker vises i alle situationer til bilisterne, herunder oplysninger om sne- og is performance.



Overordnet beskrevet omhandler ændringsforslagene blandt andet kravet om visning af mærket i visuelle reklamer (artikel 4 og 6). Endvidere indgår forslag om indførelse af oplysninger i produktbasen og dato herfor, herunder i forhold til tidspunkt for indførelse (forslag til ændringer til artikel 5). Derudover foreslås det præciseret, at dette krav alene gælder for dæk produceret efter den dato.

Ordføreren foreslår derudover ændringer til omfanget af delegerede retsakter (artikel 12) samt forslagens anvendelsesdato, således at den foreslåede forordning finder anvendelse fra 12 måneder efter forordningens ikrafttrædelsesdato. Endelig kan det nævnes, at ordføreren for så vidt angår bilagene til forslaget foreslår anvendelse af de nugældende brændstofeffektivitetsklasser, vådgrebsklasser og rullestøjklasser. Ordføreren mener, at Kommissionen bør gennemføre en relevant forberedende undersøgelse før reskalering.

Det kan endvidere oplyses, at der den 6. november 2018 er fremsat yderligere 116 ændringsforslag til udkast til betænkning, som er fremsat af flere forskellige medlemmer. Ændringsforslagene vedrører overordnet forslag om en dato (1. juni 2020) for, hvornår der skal være vedtaget en delegeret retsakt om inklusionen af regummierede dæk i forordningen. Dette er ligeledes tilfældet for parametre som dæks levetid og slidstyrke. Herudover foreslås det, at krav om visning af mærket i enhver visuel reklame i stedet begrænses til blandt andet krav om visning af mærket på alt teknisk reklamemateriale. Ændringsforslagene vedrører ydermere også sne- og isdæk, herunder parametre for disse.

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer har den 22. november 2019 afgivet en udtalelse til Udvalget for Industri, Forskning og Energi med opfordring til, at udvalget tager hensyn til deres ændringsforslag. I den forbindelse præsenteres blandt andet et ændringsforslag med krav om fremsendelse af oplysninger til typegodkendelsesmyndigheden samt fastsat dato for, hvornår Kommissionen senest skal vedtage en delegeret retsakt med indførelse af parametre om dækkets levetid og slidstyrke.

På nuværende tidspunkt er der ikke kendskab til, hvornår en afstemning af betænkningen vil finde sted i Udvalget for Industri, Forskning og Energi, men afstemningen forventes i februar 2019.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at EU's stadig mere omfattende lovgivning om energi- og brændstofeffektivitet afspejler energiforbrugets stigende betydning som en politisk og økonomisk udfordring. Lovgivningen skal ses i sammenhæng med politikområder som sikkerhed for energiforsyningen, klimaindsatsen, bæredygtighed, miljø, det indre marked og økonomisk udvikling. Indtil nu har medlemsstaternes egen indsats ikke været i stand til i tilstrækkelig grad at nå målene om energieffektivitet, og der er behov for handling på EU-niveau for at fremme og støtte iværksættelsen af aktiviteter på nationalt niveau.



Det er endvidere vigtigt at sikre lige konkurrencevilkår for fabrikkerne og forhandlerne, hvad angår de oplysninger, der gives til kunderne med hensyn til dæk, der sælges på det indre EU-marked. Derfor er der behov for juridisk bindende regler for hele EU.

Kommissionen anfører derudover, at markedsovervågning med overholdelse af mærkningskravene for dæk udføres af myndighederne i medlemsstaterne. For at sikre en effektiv anvendelse skal markedsovervågningen være ensartet over hele EU, da det indre marked i modsat fald undermineres, og virksomheder afskrækkes fra at investere i at udvikle, producere og sælge energieffektive produkter. Tilføjelsen af dæk i produkt databasen vil bidrage til at gøre markedsovervågningen mere effektiv.

Nærhedsprincippet vurderes at være overholdt.

6. Gældende dansk ret

Reglerne om mærkning af dæk er i dag fastsat i den nugældende forordning (EU) nr. 1222/2009 om mærkning af dæk for så vidt angår brændstofeffektivitet og andre vigtige parametre. Forordningen pålægger **blandt andet** medlemsstaterne at sikre håndhævelsen af mærkningskravene til dæk gennem markedsovervågning på området.

Færdselslovens (lovbekendtgørelse nr. **1324** af **21. november 2018** med senere ændringer) kapitel 11, §§ 68-68 c, fastsætter regler vedrørende krav til køretøjers indretning og udstyr. Endvidere fastsættes der i disse bestemmelser regler for markedsovervågning af produktkrav, herunder mærkningskrav, på det køretøjstekniske område.

Markedsovervågning med mærkning af dæk finder sted med hjemmel i færdselslovens markedsovervågningsregler samt reglerne i forordning (EF) nr. 765/2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter. Det **har været** Færdselsstyrelsen, der, som ressortansvarlig på det køretøjstekniske område **indtil nu, har stået** for udførelsen af markedsovervågningen med dæk. **Pr. 1. februar 2019 bliver Sikkerhedsstyrelsen ressortansvarlig for udførelsen af markedsovervågningen.**

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Den foreslåede forordning om mærkning af dæk stiller ikke alene krav om effektiv markedsovervågning af dækmærkningen, men stiller endvidere krav om, at medlemsstaterne skal indføre effektive, proportionale og afskrækkende sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i den foreslåede forordning. Den nugældende forordning (EF) 1222/2009 om mærkning af dæk stiller krav om markedsovervågning, men ikke om sanktioner for overtrædelse af forord-



ningens regler. Indførelse af sanktioner som led i håndhævelsen af mærkningsreglerne er således nyt.

Side 9/17

Regeringen vil på baggrund af ovenstående indføre nationale sanktionsbestemmelser for overtrædelse af forordningen. Regeringen vil endvidere analysere behovet for yderligere regulering nærmere.

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vil kunne bidrage til et reduceret energiforbrug til vejtransport. Der kan således også blive tale om statsfinansielle konsekvenser i form af et reduceret provenu fra brændstofafgifter. Det bemærkes, at der ikke er udarbejdet en provenuvurdering.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet de administrative byrder forbundet med forslaget vil være under 4 mio. kr. årligt.

8. Høring

Kommissionens forslag har været sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig med frist for bemærkninger den 4. juni 2018, kl. 12.00. Der er modtaget høringssvar fra DI Transport, Bilbranchen, Dansk Erhverv, ITD Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, DTL Danske Vognmænd, Forbrugerrådet Tænk, FDM og Erhvervsflyvningens Sammenslutning. De indkomne bemærkninger er indsat nedenfor.

DI Transport og Bilbranchen

"DI Transport og Bilbranchen har fået ovennævnte forslag i høring og har på den baggrund følgende bemærkninger til forslaget.

DI Transport og Bilbranchen er generelt positive over for forslaget, der har til hensigt at opdatere og fastlægge de fælles EU-krav til mærkning af dæk i relation til brændstofeffektivitet, sikkerhed og støj.

DI Transport og Bilbranchen støtter, at man sikrer forbrugerne og erhvervet et bedre informationsgrundlag ved indkøb af nye dæk. Det bemærkes dog for så vidt angår skærpede krav om brugerinformation, at sådan brugerinformation tænkes ind i allerede eksisterende brugerinformation, som det også lægges op til i forslaget.



DI Transport og Bilbranchen er positive over for at opdatere energiklasserne, idet den laveste klasse G ikke længere findes på markedet på grund af skærpede GSR-krav.

DI Transport og Bilbranchen finder det positivt, at krav til mærkning af C3-dæktyper nu kommer på samme niveau som dæktyperne C1 og C2, idet disse dæktyper forefindes på især tungere køretøjer.

DI Transport og Bilbranchen finder det endvidere positivt, at forslaget bidrager til at fremme renere, sikrere og mere støjsvage køretøjer, og dermed bidrager til at begrænse CO₂-forbruget i transportsektoren.”

Dansk Erhverv

”Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 18. maj 2018 vedrørende ovennævnte og har følgende bemærkninger hertil.

Dansk Erhverv støtter Kommissionens forslag, der vil være en stor gevinst for dækkøberne.

Dansk Erhverv bemærker, at pigdæk ikke er omfattet af forslaget, hvilket vi vil anbefale at de bliver.”

ITD Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

”ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. ITD har følgende bemærkninger til forslaget:

Generelle bemærkninger

Kommissionen har med forordningen foreslået en større omlægning af den nuværende mærkningsordning af dæk for biler, varebiler og tunge køretøjer til erstatning af (EF) 1222/2009. ITD bifalder, at Kommissionen lægger op til en forbedret mærkningsordning, der skal give slutbruger adgang til mere præcise, relevante og sammenlignelige oplysninger i forbindelse med valg af dæk til gavn for brændstof-effektiviteten, trafiksikkerheden og klimaet.

Ifølge Kommissionen vil en revideret mærkningsordning med forhøjede klassificeringskrav medføre væsentlige sundhedsmæssige forbedringer som følge af lavere støjniveau fra dæk og samtidig reducere CO₂-udledningen fra vejtransporten med 10 Mt frem mod 2030.

ITD ser positivt på forhøjede klassificeringskrav, forbeholdt at meromkostningerne forbundet med køb af energieffektive dæk ikke overstiger brændstofbesparelserne.

Derudover er ITD særdeles tilfreds med, at anvendelsesområdet udvides til at omfatte ændringer af selve etiketten således, at det fremadrettet vil være muligt at inddrage vejgreb (egnethed ved vinterføre), kilometertal og slitage. Disse parametre er særligt betydningsfulde for transport- og logistikvirksomheder grundet den hyppige udskiftning af dæk.



Endelig støtter ITD, at Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter, hvor eksempelvis regummierede dæk også kan omfattes af forordningen, når en passende testmetode er udviklet.

Specifikke bemærkninger

Artikel 1, stk. 1:

ITD støtter nærværende forordnings formål om at øge trafiksikkerheden og sundhedsbeskyttelsen samt økonomien og klimaeffektiviteten i vejtransport ved at fremme brændstofeffektive dæk med lavt støjniveau inden for EU's område.

Artikel 1, stk. 2:

Forordningen fastsætter i overensstemmelse med formålet i artikel 1, stk. 1 rammerne for harmoniserede oplysninger på en række parametre for dæk gennem en mærkningsordning, så slutbrugerne kan foretage velinformerede valg i forbindelse med køb af dæk.

ITD finder det positivt, at der indføres en ny fælles europæisk mærkningsordning af dæk, som giver køber mulighed for at foretage valg af dæk på et oplyst grundlag uagtet ressourcerne i den enkelte virksomhed.

Artikel 2, stk. 1:

ITD bakker op om, at anvendelsesområdet udvides, så etiketten for dæk til tunge køretøjer (C3) ligeledes indgår i forordningen, hvilket tidligere var forbeholdt biler (C1) og varebiler (C2).

Artikel 2, stk. 2:

Forordningen finder også anvendelse for regummierede dæk, når en passende testmetode til måling af dækkets ydeevne er tilføjet i bilagene ved en delegeret retsakt i henhold til specifikationerne under artikel 12.

Regummierede dæk er et vigtigt marked i transport- og logistikbranchen med en markedsandel på cirka 30 procent i EU, hvorfor det er nødvendigt at inddrage denne type dæk i en fælles mærkningsordning, når en passende testmetode er udviklet. Det sikrer, at hele dækmarkedet underlægges samme mærkningsordning og herigennem styrkes købers informationsniveau yderligere.

Artikel 2, stk. 3:

Ingen bemærkninger.

Artikel 3:

Ingen bemærkninger.

Artikel 4, stk. 1-10:



ITD støtter overordnet de fremsatte krav. Derudover ingen bemærkninger.

Side 12/17

Artikel 5, stk. 1-5:

ITD støtter overordnet de fremsatte krav. Derudover ingen bemærkninger.

Artikel 6, stk. 1-7:

ITD støtter overordnet de fremsatte krav. Derudover ingen bemærkninger.

Artikel 7:

ITD er tilfreds med, at køretøjsleverandører og forhandlere forpligtes til at udlevere dækkenes etikette og salgsmateriale til køberen af et givent køretøj, før salget gennemføres.

Artikel 8:

ITD støtter, at dækleverandører, dækdistributører og køretøjsleverandører er forpligtet til at udlevere oplysninger i overensstemmelse med de test- og målemetoder, der er fremsat i bilag I (rullemodstand, vejgreb, ekstern støj samt egnethed på is- og snebelagte veje) og laboratorietest, som fremsat i bilag VI.

I den forbindelse ser ITD positivt på, at Kommissionen agter at hæve klassificeringskravene i bilag I for at øge trafiksikkerheden, brændstofeffektiviteten og mindske den eksterne støj fra køretøjerne. Ifølge Kommissionen vil dette overordnet have en positiv effekt på de samfundsmæssige omkostninger forbundet med gener fra vejtransporten og samtidig styrke økonomien i transport- og logistikvirksomhederne.

Artikel 9:

Ingen bemærkninger.

Artikel 10, stk. 1-4:

ITD støtter overordnet de fremsatte krav. Derudover ingen bemærkninger.

Artikel 11, stk. 1-3:

ITD finder det positivt, at Kommissionen støtter samarbejdet og udvekslingen af oplysninger vedrørende mærkning af produkter mellem medlemslandenes nationale myndighed for at sikre overholdelsen af forordningen jævnfør stk. 2.

Derudover ingen bemærkninger.

Artikel 12:



ITD støtter, at Kommissionen får mulighed for at vedtage delegerede retsakter, som fremført i litra a til c1, herunder regummierede dæk som fremført i artikel 2, stk. 2. Dette sikrer, at Kommissionen kan foretage eventuelle nødvendige ændringer af de tekniske specifikationer, uden at disse behøver at implementeres via en langvarig europæisk lovgivningsproces.

Artikel 13, stk. 1-5:

Ingen bemærkninger.

Artikel 14:

Kommissionen skal inden den 1. juni 2026 foretage en evaluering af nærværende regulering og præsentere en rapport for Europa-Parlamentet, Rådet og Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU).

ITD er tilfreds med, at Kommissionen agter at vurdere effektiviteten af forordningen og de delegerede retsakter vedtaget i henhold hertil ud fra en række kriterier, herunder mindsket brændstofforbrug, øget trafiksikkerhed, reduktion af drivhusgasemissioner etc. Derved kan eventuelle uhensigtsmæssigheder i lovgivningen justeres efter behov.

Artikel 15:

Tilføjelse til (EU) 2017/1369 om opstilling af rammer for energimærkning og ophævelse af direktiv 2010/30/EU.

Ingen bemærkninger.

Artikel 16:

Ophævelse af (EF) 1222/2009 om mærkning af dæk for så vidt angår brændstoffeffektivitet og andre vigtige parametre.

Ingen bemærkninger.

Artikel 17:

Ingen bemærkninger.

ITD står naturligvis til disposition for uddybende eller eventuel yderligere dialog, hvis ønsket.”

DTL Danske Vognmænd

¹ Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter for at: a) indføre ændringer af etikettens indhold og format, b) indføre parametre eller informationskrav til bilagene for kilometertal og slid, forudsat at der findes passende testmetoder, c) tilpasse de tekniske værdier, beregningsmetoder og krav til bilag.



”DTL-Danske Vognmænd skal takke for modtagelse af Europa-Kommissionens forslag til mærkning af dæk i relation til brændstofeffektivitet i høring.

DTL bifalder grundlæggende forslaget. Det er helt centralt at vognmandsvirk-somhederne har de bedste og mest korrekte informationer til rådighed ved indkøb af materiel. Det gælder ikke mindst dæk, som kan være afgørende for såvel sikkerhed som økonomi.

DTL bifalder, at vejgreb i sne skal testes i henhold til UNECE Regulativ nr. 117, bilag 7, og at øvrige test så vidt muligt finder sted efter samme regulativ. Det er dog en mangel, at pigdæk ikke omfattes af EU-Kommissionens forslag, da de kan være centrale for kørslen gennem vinteren i den nordlige del af EU og vognmændene derfor har samme behov for korrekte informationer vedrørende disse dæks ydeevne. Hvis der ikke er aktuelt er relevante standarder til udførsel af test af disse dæk, må de igangsættes, ligesom the forudses udført tests vedrørende slid og afgivelse af mikroplast.

DTL-Danske Vognmænd mener også, at reparationer af dæk, efter f.eks. punkteringer, af hensyn til trafiksikkerheden bør ske på forsvarlig vis og efter faste procedurer. Det betyder, at dækket bliver kontrolleret for eventuelle skader, som bliver udbedret professionelt, inden det kører videre, så man undgår de alvorlige dækekspllosioner ude på vejene. Det bør indgå som en del af ”varedeklarationen” på et dæk ligesom dækkets miljø- og trafiksikkerhedsmæssige specifikation i øvrigt.

Hvis der er nogen spørgsmål til ovenstående, står DTL naturligvis til rådighed.”

Forbrugerrådet Tænk

”Forbrugerrådet Tænk har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde os til Europa-Kommissionens forslag til mærkning af dæk i relation til brændstofeffektivitet. Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.”

FDM

”FDM takker for det tilsendte materiale.

FDM finder forslaget positivt, da det må formodes at ville gøre det lettere for forbrugerne at foretage et informeret køb af dæk.”

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

”Erhvervsflyvningens sammenslutning (ES) takker for muligheden for at delta-ge i denne høring over forslag om mærkning af dæk i relation til brændstofef-fektivitet.

Emnet ligger imidlertid udenfor ES ressort område.

ES har derfor ikke bemærkninger til forslaget.”



Efterfølgende er Dækimportørforeningen / Dækbranchen Danmark blevet hørt specifikt i forhold til Kommissionens forslag om krav om produktdatabase og om reskalering af klasserne. De oplyser, at de ikke mener, at reskalering er nødvendig, samt at de er positive over for produkt databasen.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Kommissionens forslag har været drøftet på en række arbejdsgruppemøder i Rådet under henholdsvis østrigsk og rumænsk formandskab.

Generelt er en gruppe medlemsstater positive over for intentionen bag forslaget. Dog påpeger nogle medlemsstater, at forslaget er præmaturt, heriblandt særligt i forhold til reskalering af kategorierne.

Overordnet set er flere medlemsstater positive over for inkluderingen af parametrene for sne- og isglat føre.

Mange medlemsstater støtter inklusionen af regummierede dæk, mens andre er direkte imod det, eller andre, der er imod brugen af delegerede retsakter hertil. Nogle medlemsstater mener, at forordningen alene skal gælde for regummierede dæk for tunge køretøjer.

Der er en større gruppe medlemsstater, som støtter inklusion af parametre for slidstyrke og levetid via delegerede retsakter. Ligeledes er flere medlemsstater positive over for produkt databasen, mens enkelte medlemsstater er skeptiske.

Formandskabet har den 23. januar 2019 fremsat et kompromisforslag, der indeholder en række ændringer. Af væsentlige ændringer kan det blandt andet nævnes, at det foreslås, at Kommissionen ikke længere tillægges beføjelser til at indføre målemetoder for og mærkning af parametrene dækslid eller levetid. Det fremgår dog fortsat af præamblen til forslaget, at dækslid bidrager væsentligt til partikelforureningen, og at Kommission bør arbejde for måling af dækslid.

Endvidere foreslås det, at forordningen ikke skal gælde i forbindelse med salg af brugte dæk indenfor Unionen. Herudover er der forslag om, at udbydere af internet services (hosting services) pålægges at gøre det muligt for annoncører, som sælger dæk via deres services, at vise det påkrævede mærke og produkt datablad, og samtidigt pålægges det, at udbyderne skal oplyse annoncører om krav om visning af disse.

Yderligere foreslås det, at markedsovervågningsmyndighederne tildeles ret til at kræve udgifter for kontrol af mærkning og fysisk test af produkt godtgjort af dækleverandøren (producent eller importør) ved manglende overensstemmelse med forordningen eller retsakter udstedt i medfør heraf. Der foreslås også en udskydelse af anvendelsesdatoen for forslaget med ét år.



For så vidt angår forslag til bilag til forordningen foreslås det blandt andet, at der lægges de nugældende grænser for klasserne for parametrene til grund i stedet for en reskalering.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen ser positivt på den foreslåede forordning og støtter forslagets overordnede formål.

Regeringen finder det positivt, at de fælles EU-krav til mærkning af dækopdateres, hvilket vil styrke forbrugernes oplysningsgrundlag, når de køber dæk.

Regeringen finder det desuden positivt, at dækmærkningen udvides til også at omfatte oplysninger om dæks ydeevne i sneglat føre, hvilket er en fordel for trafiksikkerheden.

Regeringen er positiv over, at Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter, der giver mulighed for at tilføje levetid og slidstyrke som parametre i mærkningsordningen, når passende testmetoder for levetid og slidstyrke er udviklet, så alle typer af dæk underlægges samme mærkningskrav. Endvidere bør Kommissionen have mulighed for at fastsætte parametre for dækslid i forhold til partikelemission til luften. Regeringen vil derfor opfordre Kommissionen til at sikre, at der aktivt arbejdes for at udvikle sådanne metoder.

Regeringen er desuden positiv over for forslaget om bemyndigelse til at vedtage en delegeret retsakt, der giver mulighed for at medtage regummierede dæk i mærkningsordningen, når der er udviklet en passende prøvningsmetode. Regeringen vil ligeledes her opfordre Kommissionen til at sikre, at der arbejdes aktivt for at udvikle en sådan prøvningsmetode.

Regeringen støtter, at så mange oplysninger som muligt om dæk fremgår for forbrugere, men om det er selve mærket eller oplysninger fra mærket, som skal fremgå af reklamer, er ikke afgørende. Regeringen vil derfor arbejde for, at forslagets krav om afbildning af selve mærket i visuelle reklamer opblødes, og at der i stedet stilles krav om, at oplysningerne fra mærket skal fremgå i visuel reklame således, at det flugter med de generelle krav i forhold til energimærkning.

Regeringen er i princippet positiv over for Kommissionens forslag om at opdatere grænseværdier for de kategorier, som mærkningen er baseret på. Det er vigtigt, at der er overensstemmelse mellem grænserne mellem klasserne og de dæk, som findes, således at der ikke er tomme klasser. Dog har regeringen ikke set nationale data, som viser, at der er behov for at ændre nugældende grænser nu.

Endelig vil regeringen arbejde for at begrænse forslagets administrative konsekvenser.



11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Side 17/17

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 4. juli 2018.