



Bruxelles, den 17.5.2018
SWD(2018) 188 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

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**

{COM(2018) 296 final} - {SEC(2018) 234 final} - {SWD(2018) 189 final}

DA

DA

Resumé
Konsekvensanalyse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1222/2009 af 25. november 2009 om mærkning af dæk for så vidt angår brændstoffektivitet og andre vigtige parametre
A. Behov for handling
Hvorfor? Hvad er problemstillingen?
<p>Transport tegner sig for mere end 30 % af energiforbruget i EU. Vejtransport står for omkring 22 % af EU's samlede drivhusgasemissioner. I sin meddelelse om "En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet" fra 2016 angiver Kommissionen, at drivhusgasemissionerne fra transport i 2050 bør være sænket med mindst 60 % i forhold til år 1990. Derfor vil den tredje mobilitetspakke omfatte initiativer, der skal reducere emissionerne fra biler og lastbiler, forbedre sikkerheden inden for vejtransport og mindske forureningen. Den vil også bidrage til at mindske EU's afhængighed af importeret energi.</p> <p>Køretøjers dæk har indflydelse på brændstofforbruget (og dermed udledningen af drivhusgasser), støj og sikkerhed. En statusopgørelse over den nuværende forordning om mærkning af dæk har vist, at den ikke i tilstrækkelig grad når sit mål om at forbedre vejtransportens miljømæssige effektivitet ved at fremme brændstofbesparende og sikre dæk med et lavere støjniveau. Dette skyldes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ringe synlighed og lav offentlig opmærksomhed omkring mærkning af dæk • problemer med overholdelse og medlemsstaternes utilstrækkelige håndhævelse af reglerne samt • forældede præstationsklasser og upræcise og ufuldstændige oplysninger.
Hvilke resultater forventes der af initiativet?
<p>Bedre informerede forbrugere, ajourførte og mere nøjagtige tekniske krav samt forbedret overholdelse og håndhævelse af reglerne.</p> <p>Disse forbedringer vil medføre sikrere og mere støjsvage dæk, der sparer energi, sænker brændstofomkostningerne og mindsker drivhusgasemissionerne.</p>
Hvad er merværdien ved en indsats på EU-plan?
<p>Foranstaltninger på EU-plan sikrer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - at slutbrugerne får de samme harmoniserede oplysninger, ligegyldigt hvilken medlemsstat de køber dækkene i, og - lavere omkostninger for leverandørerne, der er i stand til at markedsføre deres dæk i hele EU med blot et mærke. <p>Disse fordele styrker EU's dækindustri konkurrenceevne og gør det lettere at handle med dæk på det indre marked, hvilket også er til gavn for forbrugerne på grund af en generelt lavere pris og et større udvalg af produkter.</p> <p>Hvis foranstaltninger på EU-niveau skal være effektive, skal markedsovervågningsindsatsen være ensartet over hele EU for at kunne støtte det indre marked og motivere virksomheder til at investere i at udvikle, producere og sælge energieffektive dæk.</p>
B. Løsninger
Hvilke lovgivningsmæssige og ikke-lovgivningsmæssige løsninger er overvejet? Foretrækkes en bestemt løsning frem for andre? Hvorfor?
<p>Fire politikmuligheder blev taget i overvejelse:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>ingen ændringer</u> 2. <u>ikke-lovgivningsmæssig løsning</u>: oplysningskampagner, fælles håndhævelsesindsats, beføjelse til at revidere prøvningsmetoderne 3. <u>lovgivningsmæssig løsning</u>: ændring af den nuværende forordning og dens bilag med henblik på at udvide dens anvendelsesområde, fastlægge bestemmelser for mærkning af dæk, der sælges på internettet, tilpasse mærkeklasserne igen og tilføje nye parametre, forbedre prøvningsmetoder og fastlægge bestemmelser om en dækregistreringsdatabase og 4. <u>en kombination af løsning 2 og 3</u>: denne mulighed foretrækkes. Den har en betydeligt bedre

virksomhed, hvad angår energibesparelser og emissioner af drivhusgasser, større omsætning på markedet, beskæftigelse, lavere omkostninger for brugere/købere af dæk samt sikkerhedsmæssige og miljømæssige faktorer.

Hvem støtter hvilken løsning?

Hverken den forbrugerundersøgelse, der blev gennemført som en del af revisionen, eller den åbne offentlige høring stillede spørgsmål specifikt til disse muligheder. Dog gælder følgende:

- Kun 41 % af bilejere kendte til dækmærket, selvom 90 % fandt det brugbart
- 76 % af respondenterne mente, at mærket skulle fremvises ved alle dæksalg, og
- 70 % af respondenterne gik ind for en registreringsdatabase.

Den åbne offentlige høring viste, at der var konsensus med hensyn til behovet for at øge opmærksomheden omkring mærket igennem oplysningskampagner, obligatorisk mærkning på internettet og mærkning af dæk, der sælges med nye biler. Respondenterne var enige om, at for at skabe tillid til mærkningen blandt forbrugerne skal markedsovervågningen øges, og der skal oprettes en bedre platform, hvor myndighederne kan håndhæve og koordinere deres aktiviteter.

C. Den foretrukne løsningsmodels virkninger

Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

Det vurderes, at den fjerde politikmulighed vil resultere i følgende årlige besparelser i 2030:

- 129 PJ i brændstofbesparelser, hvilket svarer til en besparelse på 7 milliarder EUR i energiomkostninger
- 10 millioner tons færre CO₂-emissioner
- 2,8 milliarder EUR i nettobesparelser for forbrugerne ("energiomkostningsbesparelser" minus "ekstra købsomkostninger")
- øget omsætning på 9 milliarder EUR inden for produktions-, engros- og detailsalgsektorerne
- færre skader og dødsfald som følge af færdselsuheld
- færre skader og dødsfald relateret til støj.

Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

Omkostningerne til administration og overholdelse af regler er omtrent som følger:

- for leverandører: 127 mio. EUR om året, engangsomkostninger på 40 mio. EUR
- for distributører: 50 mio. EUR om året, engangsomkostninger på 30 mio. EUR
- for medlemsstaterne: 20 000 EUR om året, engangsomkostninger på 13 mio. EUR
- for Kommissionen: 0,5-1 mio. EUR om året, engangsomkostninger på 2,1 mio. EUR.

Da det er lovpligtigt at overholde reglerne, bør leverandørerne og distributørerne kunne videregive disse omkostninger til forbrugerne, hvis finansielle fordele burde være mere end tilstrækkelige til at kompensere for dette. Der er ingen andre negative virkninger.

Hvordan påvirker den foretrukne løsning virksomhederne, herunder de små og mellemstore virksomheder og mikrovirksomhederne?

Der findes ingen små og mellemstore virksomheder, der producerer dæk i EU. Små og mellemstore virksomheder, der importerer eller sælger dæk en detail, ville kunne stå over for yderligere omkostninger, navnlig grundet forpligtelsen til at fremvise mærket, når dæk sælges på internettet. Forslaget ændrer dog ikke den nuværende forordnings anvendelsesområde med hensyn til produkter og fastsætter heller ikke forpligtelser om at frembringe nye oplysninger. Der forventes derfor ikke at opstå betydelige gennemførelsesomkostninger i forbindelse hermed. Som slutbrugere vil små og mellemstore virksomheder få gavn af de nedsatte omkostninger i løbet af dækkets levetid og af den øgede sikkerhed for deres ansatte.

Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?
Der er ingen yderligere virkninger på de nationale budgetter/forvaltninger udover de oven for nævnte.
Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?
Ja, det forventes, at den foretrukne mulighed vil have en positiv indvirkning på konkurrenceevnen og innovationen på EU-markedet for dæk (se afsnit 6.4 i konsekvensanalyserapporten).
D. Opfølgning
Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?
Der ville blive indføjet en klausul om opfølgning seks år efter vedtagelse.