

## Færdselsstyrelsen

Bilteknisk Afdeling

**Dato:** 9. marts 2009  
**J. nr.:** FS712-000021

### Grundnotat vedrørende

- **Europa-Kommissionens forslag af 17. november 2008 til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om mærkning af dæk med brændstoffektivitet og andre vigtige parametre (KOM (2008)779 endelig)**

Notatet er parallelfremsendt til Folketingets Trafikudvalg

#### *Resumé*

*Forslaget omhandler en mærkningsordning for dæk. Målet er at fremme et skift på markedet i retning af brændstofbesparende dæk, dvs. dæk med lav rullemodstand. I mærkningsforslaget gives der standardiserede oplysninger om dækkets brændstoffektivitet, og om dets vejgreb i vådt føre og dets afgivelse af rullestøj til omgivelserne, således at forbrugere kan foretage et kvalificeret valg.*

#### **1. Baggrund og indhold**

Kommissionens forslag er dateret den 17. november 2008. Forslaget er fremsat under henvisning til traktatens artikel 95. Det betyder, at forslaget skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningsstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet, jf. artikel 251.

Dækkene kan have betydning for en reduktion af vejtransportens energiforbrug og emissioner, da rullemodstanden er ansvarlig for 20-30 pct. af køretøjernes samlede brændstofforbrug. Med ny teknologi kan rullemodstanden reduceres. Det betyder eksempelvis for personbiler en forskel på op til 10 pct. i brændstofforbrug mellem de bedste og de dårligste dæk. I forslagens konsekvensanalyse er der angivet en potentiel CO<sub>2</sub> besparelse, hvilket svarer til mellem 0,2 og 0,5 pct. af hele vejtransportens CO<sub>2</sub> udslip i EU.

Undersøgelser har vist, at brændstofbesparende dæk er omkostningseffektive, eftersom den højere pris for de bedre dæk opvejes af besparelser gennem deres levetid.

Lavere rullemodstand har på markedet for originaludstyr hidtil været og vil fortsat blive drevet af bilproducenterne, hvis incitament for at montere brændstofbesparende dæk på køretøjerne er at reducere de CO<sub>2</sub> emissioner, der måles ved typegodkendelser. Med forslaget til forordning om motorkøretøjers generelle sikkerhed, der indeholder mini-

mumskrav til rullemodstand, bliver desuden de dæk, der har den dårligste brændstoføkonomi, forbudt.

På markedet for udskiftning, der udgør 78 pct. af markedet, har forbrugere og firmaer ikke adgang til objektive oplysninger om dækkenes rullemodstand, og de kan derfor ikke sammenholde den højere anskaffelsespris med brændstofbesparelsen.

Der er påvist potentiale for at opnå bedre vådgreb og rullestøj end de minimumskrav, der er fastsat i lovgivningen om typegodkendelse. Det er derfor i samfundets interesse at søge en optimering af disse to parametre sammen med rullemodstanden.

En mærkningsordning for dæk på EU-niveau vil sætte forbrugerne i stand til at træffe et kvalificeret valg, give dækfabrikanterne et incitament til at forbedre deres produkter og være med til at skabe opmærksomhed om spørgsmålet.

Direktivforslaget skal ses som en integreret tilgang til at øge energieffektiviteten i sammenhæng med forordningen om typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed (KOM(2008) 316 endelig), hvori de tekniske minimumskrav og testprocedurer for dæk defineres. Hvor forordningen om minimumskrav er rettet mod udbudssiden, er forslaget om mærkning rettet mod efterspørgselssiden, og skal dermed løfte udviklingen et stykke videre end minimumskravene.

For at reducere omkostningerne for branchen og i sidste ende forbrugerne skal testprocedurerne være de samme som i forordningen om motorkøretøjers generelle sikkerhed. Direktivforslaget om mærkning er derfor afhængigt af, at definitioner om minimumskrav og testprocedurer er vedtaget i forordningen om motorkøretøjers generelle sikkerhed.

Direktivforslaget stiller krav om, at personbilsdæk (C1) påsættes et mærkat med oplysninger om brændstofeffektivitetsklasse, vådgreb og rullestøj.

For varebilsdæk (C2) stilles der i direktivforslaget krav om mærkning med brændstofeffektivitet og rullestøj.

Krav om mærkning af lastbilsdæk (C3) med brændstofeffektivitet og rullestøj er omtalt i preambelen og bilagene, men krav om mærkning fremgår ikke af artiklerne.

Direktivet indeholder en forpligtigelse for kommissionen om at tilpasse direktivet og indføre krav om vådgreb for varebils- og lastbilsdæk, når harmoniserede prøvningsmetoder af vådgreb foreligger.

## **2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor**

Der er i Danmark ikke regler for dæks rullemodstand, men den indgår i de officielle målinger af, hvor langt personbiler kører på literen, der har indflydelse på registreringsafgiften.

Forslaget vil betyde, at der skal gennemføres en bekendtgørelse om mærkning af dæk i Danmark.

### 3. Høring

Forslaget har været sendt i høring med høringsfrist den 26. januar i EU-specialudvalget for transport samt følgende organisationer:

Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Bilbranchen, Centralforeningen for Autoreparatører i Danmark, Danmarks Automobilforhandler Forening, De Danske Bilimportører, Fri Danske Lastbilvognmænd, Force Technology, International Transport Danmark, Teknologisk Institut. Applus bilsyn, A-Inspektion Bilsyn, Vestsjællands Bilsyn, Danske Synsvirksomheder, NOAH, Rådet for Større Færdselssikkerhed og Dækbranchen.

Følgende havde bemærkninger til forslaget:

**Forbrugerrådet** skriver: ”Forbrugerrådet kan støtte, at dæk fremover mærkes, således at det bliver nemmere for forbrugerne at tage hensyn til klimaet, når de vælger dæk. Det er positivt, at udseendet på mærkningen er den samme som energimærkningen for biler og hårde hvidevarer. Undersøgelser bekræfter, at forbrugernes kendskab til denne ordning er høj, og at de finder mærket let genkendeligt. Forbrugerrådet skal derfor anbefale, at denne mærkning fastholdes. I øjeblikket diskuteres det eksisterende energimærke, og der er stillet forslag om at ændre dette til et mere forvirrende og kompliceret mærke.

EU opfordrer til, at flere forbrugere vælger energibesparende produkter – derfor er det vigtigt at holde fast i det velkendte system og ikke forvirre forbrugerne ved at ændre det. En let genkendelig mærkningsordning i alle EU lande vil sikre succes for mærkningen af dæk. For mere information om diskussionen om energimærkningens udformning henvises til Forbrugerrådets høringssvar til Energistyrelsen af 20. maj 2008 - <http://www.forbrugerraadet.dk/?sid=1&cid=5667>

Forbrugerrådet vil gerne understrege vigtigheden af, at forbrugerne bliver oplyst om selve mærkningen, hvad den betyder, og at der laves en hjemmeside á la [www.hvorlangtpaaliteren.dk](http://www.hvorlangtpaaliteren.dk), så det bliver nemt for forbrugerne at gennemskue ordningen. Der bør ligeledes iværksættes en informationskampagne, hvor ordningen præsenteres. Hos forhandlerne bør der være materiale, der forklarer ordningen, f.eks. via brochurer og plakater.

Som med de hårde hvidevarer er det vigtigt, at der er uvildig kontrol med ordningen. Myndighederne, eller en uafhængig instans udpeget af myndighederne, bør regelmæssigt teste dæk (stikprøver) for at se, om producenterne også lever op til mærkningsordningens krav. Det bør derfor fastsættes i selve direktivet, hvor mange test de enkelte lande

skal foretage samt hvor resultaterne af disse tests offentliggøres med fri adgang for forbrugerne. Og så bør indsatsen koordineres, så testningen sker optimalt.

Endelig skal Forbrugerrådet opfordre til, at de kriterier der er fastsat til rullemodstand og støj i Svanemærkningsordningen inddrages i processen, hvis de ikke allerede er det. (<http://www.ecolabel.dk/producenter/kriterier/kriterieliste/kriteriedetaljer?maerke=Svanen&produktgruppe=66>)”

**DI** har følgende bemærkninger til forslaget, som er koordineret med **International Transport Danmark (ITD)**: ”DI er positiv over for forslaget om, Kommissionens initiativ til en harmoniseret mærkningsordning af dæk, hvad angår brændstoffektivitet, vejgreb i vådt føre og rullestøj. Det findes positivt, at det er blevet besluttet at medtage C2- og C3-dæk beregnet til vare- og lastbiler i mærkningsordningen, da der her ligger et betydeligt potentiale for brændstofbesparelser.

En mærkningsordning vil efter ITD og DI's overbevisning kunne fremme overgangen til og udbredelsen af mere brændstoffeffektive dæk, specielt inden for det professionelle transporterhverv. Dette vel at mærke såfremt dækkets anskaffelsespris ikke overstiger de reelle brændstofbesparelser i dækkets forventede levetid. Udgifterne til brændstof udgør med over en tredjedel en tung post i transportvirksomhedernes samlede regnskab. Desuden vil anvendelsen af mere brændstoffeffektive dæk være et væsentligt element i bestræbelserne på at imødekomme målsætningerne i EU's klimapakke og dermed nedbringe transporterhvervets CO<sub>2</sub>-udslip, der i de senere år har udgjort en stigende andel i det samlede europæiske CO<sub>2</sub>-regnskab. Umiddelbart kan det skabe bekymring, at det foreliggende forslag vil medføre en for ensidig fokusering på at optimere dækkenes brændstoffektivitet og at dette kommer til at ske på bekostning af andre parametre såsom dækkenes bremseegenskaber, stabilitet og holdbarhed. ITD og DI lægger derfor stor vægt på, at der i mærkningsordningen tages højde for alle relevante parametre og deres indbyrdes påvirkninger, således at der på ingen måde slækkes på dækkenes egenskaber og indflydelse på trafiksikkerheden. En løbende evaluering af mærkningsordningen bør desuden sikre, at ordningen, dens valg af parametre, klassificeringskrav og målemetoder ikke overhales af den tekniske udvikling på markedet i øvrigt.

ITD og DI finder det beklageligt, at der med forslaget ikke indgår overvejelser om en harmonisering af testmetoderne for forskellige dæktyper, herunder vinterdæk, sommerdæk mv. Med de foreslåede testmetoder scorer f.eks. vinterdæk lavere i brændstoffektivitetsklassen uden at der samtidig tages højde for de sikkerhedsaspekter, der knytter sig til sådanne dæk i bestemte situationer. Risikoen er, at brugerne venter u hensigtsmæssigt længe før de skifter over til – for årstiden – mere egnede dæk, og at trafiksikkerheden herved sættes på spil.

Hvad angår selve udformningen af mærket/mærkningen savner ITD og DI en synliggørelse af egenskaberne for C3 dæk. ITD og DI foreslår en direkte markering af brændstoffeffektiviteten – f.eks. i form af en farvekode eller bogstav - på dæksiden. En synlig markering vil udgøre en vigtig information for transportvirksomheden, chaufføren og værkstedet samt lette en indplacering af dækkets brændstoffeffektivitet i forbindelse med inspektion mv. Det er desuden vigtigt, at mærket/mærkningen som minimum suppleres af teknisk materiale/salgsmateriale og webinformations med relevante data og specifikationer.

Skal en mærkningsordning blive anerkendt og adopteret af markedet er det vigtigt, at ordningen hurtig bliver alment kendt. ITD og DI finder at gennemførelsen af nationale kampagner – suppleret med fiskale incitament - vil udgøre et væsentligt element i denne proces. Foreningen vil informere sine medlemmer i det danske transporterhverv om mærkningsordningen.

Med indførelsen af en mærkningsordning er det vigtigt også at vurdere nuværende og fremtidige vejbelægninger og deres indflydelse på brændstofforbrug, vejgreb og støj. En ringe og ujævn vejbelægning vil kunne begrænse effekten af selv de mest optimerede dæk markant. Som virkemiddel til at reducere brændstofforbrug og støj kan og bør en mærkningsordning således ikke stå alene.”

**Dansk Transport og Logistik** skriver: ”DTL kan som udgangspunkt støtte forslag, der mindsker emissionerne og reducerer udslippet af CO<sub>2</sub>. Derfor kan vi støtte forslaget til et EU-direktiv, der kan fremme et skift på markedet i retning mod mere brændstofbesparende dæk og dæk med lav rullemodstand. En forbedring af rullemodstanden må dog ikke medvirke til, at dækkets øvrige egenskaber forringes, herunder bremseevne, friktion, stabilitet og levetid med heraf øgede omkostninger til transporterhvervet.”

**KL** skriver: ”KL kan støtte den foreslåede mærkningsordning. Der også er brug for teknologiske løsninger i indsatsen for at få CO<sub>2</sub> udledningen reduceret. KL finder det positivt, at ordningen er udvidet til at dække såvel C1, C2 som C3 dæk, at der inddrages forskellige energiklasser i mærkningen og at trafiksikkerheden også er et kriterium i tildelingen af et mærke. KL finder det oplagt at vedtage sådanne regler på EU niveau.”

#### **4. Forslagets konsekvenser**

##### Statsfinansielle konsekvenser:

Forslaget vil i det omfang, det leder til lavere forbrug, medføre et provenutab i form af tabte brændstofafgifter.

#### Samfundsøkonomiske konsekvenser:

Forslaget skønnes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser. Sammen med lavere støj vil den forberede brændstofeffektivitet medføre færre eksternaliteter fra vejtrafikken, herunder en årlig reduktion på omkring 40.000 ton CO<sub>2</sub>.

#### Administrative konsekvenser:

Forslaget vil skabe større gennemsækelighed på markedet for dæk, hvorved forbrugeren kan træffe et mere informeret valg. Derimod vil ordningen medføre øgede administrative omkostninger i virksomhederne, når de skal opfylde kravet om mærkning og information. Endelig vil ordningen muliggøre at mindre etablerede dækmærker bedre kan konkurrere på samme vilkår, hvilket vil øge konkurrencen på området.

### **5. Nærhedsprincippet**

Forslagets formål kan ifølge Europa-Kommissionen ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager:

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

Målene med forslaget kan ifølge Europa-Kommissionen bedre nås med en indsats på fællesskabsplan af følgende årsager:

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

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

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, idet en harmoniseret mærkningsordning og dermed tilvejebringelse af muligheden for at vælge brændstofbesparende dæk bedst kan løses på fællesskabsniveau.

### **6. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Danmark er positivt stemt over for forslaget.

Regeringen vil arbejde for, at direktivet træder i kraft i så hurtigt som praktisk muligt. Det vil sige, når forordningen om motorkøretøjers generelle sikkerhed træder i kraft.

Regeringen vil arbejde for, at kravene med betydning for trafiksikkerheden (vådgreb) for varebils- og lastbilsdæk indføres hurtigst muligt. Herudover skal kravene til mærkning af lastbilsdæk tydeliggøres i direktivet.

Regeringen vil arbejde for at maksimere nytten af forbrugeroplysningen om rullestøj – f.eks. ved at rullestøj klassificeres i lighed med rullemodstand og vådgrebsegenskaber.

Regeringen vil arbejde for, at forslaget hjemles i traktatens artikel 175 om miljøhensyn, idet sigtet med forslaget er at fremme miljø- og klimahensyn. Endvidere underbygges denne hjemmelspraksis ved at forordningen om bindende CO<sub>2</sub> krav for biler, som blev vedtaget i december 2008, ligeledes fik ændret sin hjemmel fra artikel 95 til artikel 175.

Endelig vil regeringen arbejde for at begrænse forslagets administrative konsekvenser.

Supplerende kan det oplyses, at regeringen i arbejdet under de internationale fora vil støtte en bedre definition af vinterdæk.

## **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Det forventes, at der er en generel positiv holdning over for Kommissionens forslag.

## **8. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig.

## **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Forslag KOM 2008 (779) har ikke været forelagt Europaudvalget.