

GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Dato 4. juli 2018
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

Nyt forslag.

Nyt 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. Målet er på sigt at gøre det europæiske transportsystem sikrere og mere tilgængeligt, at gøre den europæiske industri mere konkurrencedygtig, at gøre europæiske jobs sikrere samt at sikre et renere og bedre transportsystem med henblik på den nødvendige håndtering af klimaforandringerne.

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 dæk-



mærkets 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 markeds-
overvågning 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. Mobilitets-
pakken 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 brændstofeffektivi-
tet og andre vigtige parametre samt senere ændringer til denne forordning.

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

3. Formål og indhold

Kommissionen ønsker med forslaget at forbedre mærkningen af dæk og der-
igennem 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 miljø-
venlige, sikrere og mere støjsvage køretøjer. Den foreslåede forordning vil end-
videre bidrage til omstillingen til uafhængighed af fossile brændsler i trans-
portsektoren.

Målet på sigt er blandt andet at gøre det europæiske transportsystem sikrere og
mere tilgængeligt, at gøre den europæiske industri mere konkurrencedygtig, at
gøre europæiske jobs sikrere samt at sikre et mere miljøvenligt og bedre trans-
portsystem med henblik på den nødvendige håndtering af klimaforandringerne.

Generelt set foreslår Kommissionen at stramme mærkningskravene til dække-
nes 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 syn-
lighed 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 mobilte-
lefon 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 isglat føre, dækkets levetid 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 prøvningsstandarder er blevet udfærdiget.

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

Dæks slidstyrke udgør en stor kilde til afgivelse af mikroplast til miljøet. Der er endnu ikke blevet udviklet en prøve, 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 dækleverandører 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 et minimumsniveau for 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 produktdatablad).

Ændringer af bilagene i forordningen:

Parametrenes klassificering i bilag I er blevet tilpasset 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 produktdatablad, 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 endnu ikke en udtalelse, og tidspunktet for Europa-Parlamentets behandling kendes endnu ikke.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at EU's stadig mere omfattende lovgivning om energi- og brændstoffektivitet 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 brændstoffektivitet og andre vigtige parametre. Forordningen pålægger medlemsstaterne at sikre håndhævelsen af mærkningskravene til dæk gennem markedsovervågning på området.

Færdselslovens (lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017 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 er Færdselsstyrelsen, der, som ressortansvarlig på det køretøjstekniske område, står for udførelsen af markedsovervågningen med dæk.

I energimærkningslovens kapitel 5, findes de nugældende regler for energimærkning af køretøjer. Der er i øjeblikket et lovforslag i høring, der blandt andet har til formål at videreføre energimærkningslovens bestemmelser om energimærkning af køretøjer i færdselsloven. Disse regler vedrører imidlertid alene energimærkning og finder kun anvendelse på energimærkning af køretøjer. Det vil sige, at disse regler ikke finder anvendelse for mærkning af dæk.

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

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 vurderes ikke at medføre væsentlige statsfinansielle konsekvenser.

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.

Side 9/14

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 regummierte 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 klimateffektiviteten 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.

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 trafikikkerheden, brændstoffektiviteten 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 jævnt før 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 kernekriterier, herunder mindsket brændstofforbrug, øget trafiksikkerhed, reduktion af drivhusgasemissioner etc. Derved kan eventuelle u hensigtsmæssigheder 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.

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.



Artikel 17:
Ingen bemærkninger.

Side 13/14

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

DTL Danske Vognmænd

”DTL-Danske Vognmænd skal takke for modtagelse af Europa-Kommissionens forslag til mærkning af dæk i relation til brændstoffektivitet i høring. DTL bifalder grundlæggende forslaget. Det er helt centralt at vognmandsvirksomhederne 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 udførelse 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. punktering, af hensyn til trafikikkerheden 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 trafikikkerhedsmæssige 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 brændstoffektivitet. 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 deltage i denne høring over forslag om mærkning af dæk i relation til brændstofeffektivitet.

Emnet ligger imidlertid udenfor ES ressort område.

ES har derfor ikke bemærkninger til forslaget.”

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er endnu ikke kendskab til andre landes holdninger.

10. Regeringens foreløbige 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 dæk opdateres på vigtige parametre som brændstofeffektivitet, sikkerhed og støj, hvilket vil styrke forbrugernes oplysningsgrundlag, når de køber dæk. Regeringen finder det endvidere 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 for, 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.

Endelig vil regeringen arbejde for at begrænse forslagets administrative konsekvenser.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.