

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om 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 — 2018/0148 (COD))

(2019/C 62/44)

Ordfører: **András EDELÉNYI**

Anmodning om udtalelse	Europa-Parlamentet, 11.6.2018 Rådet, 14.6.2018
Retsgrundlag	Artikel 194, stk. 2, samt artikel 114 og 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet
Vedtaget i sektionen	4.10.2018
Vedtaget på plenarforsamlingen	17.10.2018
Plenarforsamling nr.	538
Resultat af afstemningen	215/1/2
(for/imod/hverken for eller imod)	

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. EØSU bifalder, at EU's lovgivere **reviderer** den overordnede ydeevne og kvalitet samt mærkningen af de dæk, som anvendes i EU, i overensstemmelse med lovgivernes egne anbefalinger. Som det eneste berøringspunkt mellem køretøjet og vejen bidrager dækkene i væsentlig grad til **færdelssikkerheden** generelt, ligesom de har indflydelse på **brændstofforbruget**.

1.1.1. EØSU er enig i, at en **forbedring af mærkningen** af dæk vil give **forbrugerne** flere oplysninger om brændstofeffektivitet, sikkerhed og støjniveau, så de kan få relevante og **sammenlignelige oplysninger** om disse aspekter, når de køber dæk, og dermed træffe oplyste valg.

1.1.2. Et andet vigtigt aspekt er, at en god mærkning **giver forbrugeren mulighed for at træffe et valg** på grundlag af en mere realistisk balance mellem beslutningskriterier som ydeevne, omdømme og prisniveau. Mærkningen hjælper også informerede købere med at træffe **omkostningseffektive og miljøvenlige** valg om anskaffelse, der både er til gavn for miljøet og sparer penge, hvilket er en ikke uvæsentlig faktor.

1.1.3. EØSU mener, at forslaget til forordning vil bidrage til at forbedre **dækmærkningsordningens effektivitet** og dermed sikre renere, sikrere og mere støjsvage køretøjer samt maksimere ordningens bidrag til **moderniseringen og dekarboniseringen** af transportsektoren.

1.1.4. Udvikling, produktion og regummiering af dæk af høj kvalitet kan indirekte bidrage til i vid udstrækning at bevare en **europæisk produktion** med høj merværdi og dermed **beskæftigelsesmuligheder af høj kvalitet**. For så vidt angår samfundet som helhed kan det betyde en besparelse i de **samlede udgifter for slutbrugerne** og hvad angår såvel finansielle udgifter som udgifter til sundhed og forebyggelse af ulykker.

1.1.5. EØSU bifalder revisionen af dækmærkningsordningen, da den vil bidrage til EU's indsats for at **reducere drivhusgasemissioner og luftforurening** og dermed gøre vejtransporten sikrere, beskytte sundheden og øge den **økonomiske og miljømæssige effektivitet**.

1.1.6. EØSU mener, det er vigtigt for alle EU-borgere, at fremtidens **transportsystem** er sikkert, rent og effektivt. Målet er at gøre det europæiske transportsystem sikrere og mere tilgængeligt, den europæiske **industri mere konkurrencedygtig**, europæiske **jobs sikrere** samt gøre EU renere og bedre i stand til at imødegå klimaforandringerne. Hvis dette mål skal nås, vil det kræve **EU's, medlemsstaternes og de interesserede parter fulde engagement**.

1.2. EØSU glæder sig over styrkelsen af **kravet til fremvisning af mærket** i situationer, hvor kunderne ikke ser de(t) dæk, som de overvejer at købe (fordi dækkene ligger på lager andetsteds, eller der er tale om fjern- eller internetsalg).

1.2.1. EØSU bifalder den i forslaget udtrykte hensigt om at tilføje dæk til det **produktregister**, som for nylig blev oprettet i medfør af forordning (EU) 2017/1369 med henblik på at forbedre markedsovervågningen og oplysningerne til forbrugerne.

1.2.2. EØSU er tilhænger af at forpligte leverandørerne til at indføre oplysninger i den nye produktdatabase. Disse oplysninger skal de på nuværende tidspunkt under alle omstændigheder efter anmodning fremvise til de nationale markedsovervågningsmyndigheder. Enhver yderligere byrde anses derfor som minimal og **rimelig i forhold til fordelene**, især fordi man i den sammenhæng kan tilslutte til **eksisterende databaser** og undgå, at forbrugerne drukner i information.

1.2.3. Fristen for forordningens **gennemførelse** bør **forlænges med et år** for at sikre en grundig forberedelse. Med hensyn til referencedatoen bør der snarere tages hensyn til den **produktionsdato**, der er anført på produktet, end til markedsføringsdatoen, som indebærer risiko for overlappning eller dobbeltregistrering.

1.2.4. Forslaget om at gøre det **obligatorisk at angive ydeevnen i sneglat føre** på mærkningen samt **det helt nye logo for ydeevne i isglat føre (hvis design vil blive lanceret af ISO i december 2018)** er et godt initiativ og især relevant i nordeuropæiske lande. En sikker prøvningsmetode til måling af isgreb mangler stadig at blive udviklet og endelig vedtaget, og det er derfor berettiget med en gradvis indførelse.

1.2.5. EØSU glæder sig over, at antallet af **sikkerhedsrelaterede oplysninger** blandt parametrene på mærkningen øges, og at de får større vægt. Det synes imidlertid ikke at være foreneligt med den foreslåede ændring af **mærkets udformning**, navnlig med hensyn til dets indre proportioner og overordnede dimensioner.

1.2.6. Ordningen med en **periodisk revision af forordningen**, der understøttes af forskning, konsekvensanalyser og høringer, fungerer godt, og da der er tale om et meget komplekst område, bør den bibeholdes fremover og gennemføres inden større tekniske ændringer. Kommissionens delegerede beføjelser mellem to revisioner er berettigede til mindre, logiske ændringer, som begrundes i tekniske fremskridt.

1.2.7. De **nuværende parameterklasser** er passende til mindst en revisionsperiode mere, eftersom det ikke er relevant at ændre skalaen, i betragtning af at de øverste klasser er næsten tomme.

1.2.8. Det er op til **medlemsstaterne at tilskynde** fabrikkerne til at opnå stabile resultater af god kvalitet med hensyn til emissioner og teknisk **udvikling**, men de bør fastholdes på klasse C-niveau og derover på grundlag af ensartede principper.

1.2.9. Man kunne opfordre til en gang i fremtiden at tilføje oplysninger vedrørende **levetid og slidstyrke** på mærket eller i de tekniske specifikationer. Så længe vi ikke **råder over en passende standardprøvningsmetode**, kan vi imidlertid ikke tillade os at underminere mærkningens troværdighed ved at indføre usikre og utilstrækkeligt underbyggede oplysninger.

1.2.10. Det er glædeligt, at der i fremtiden vil blive indført en mærkning af **regummierte C3-dæk**. Også på dette område bør der på forhånd udvikles relevante og **pålidelige prøvningsmetoder**. Det er vigtigt at beskytte de **SMV'er**, som udøver aktiviteter inden for regummiering, mod alt for store omkostninger i tilknytning til prøvningsmetoderne.

1.2.11. En vellykket gennemførelse af hele lovgivningen forudsætter, at der leveres tilstrækkelige **oplysninger**, og at forbrugere og slutbrugere er i besiddelse af den fornødne **viden** og er **velforberedte** takket være uddannelse, information, kampagner, rådgivning i forbindelse med købet og bred inddragelse af **civilsamfundet**.

2. Indledning: baggrund for forslaget og hovedindhold

2.1. Det aktuelle forslag til forordning ophæver og erstatter **forordning (EF) nr. 1222/2009** ⁽¹⁾ om mærkning af dæk for så vidt angår brændstoffeffektivitet og andre vigtige parametre (**forordningen om mærkning af dæk**).

⁽¹⁾ EUT L 342 af 22.12.2009, s. 46.

2.1.1. Forordningen om mærkning af dæk blev ændret to gange i 2011, før den trådte i kraft i 2012. Den første ændring omfattede tilføjelsen af en ny **vådgrebs**prøvningsmetode, og derefter blev der tilføjet en strengere procedure for justering af laboratoriers måling af **rullemodstand**. Det forslag, som Kommissionen nu fremsætter, indbefatter disse to ændringer.

2.2. EU vedtog i 2009 **to regelsæt** med hensyn til dæk i lyset af nye behov og udtalelser fra fagfolk:

- **forordningen om mærkning af dæk**, som indeholdt EU-krav, der **harmoniserede de oplysninger** om dækparametre, som slutbrugere skal modtage, så køberne kan foretage et informeret valg, og
- forordningen ⁽²⁾ om **krav til typegodkendelse** for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer (**forordningen om generel sikkerhed**), der indeholdt harmoniserede tekniske krav, som dæk skal opfylde, før de bringes i omsætning på EU-markedet.

2.2.1. Forordningen om generel sikkerhed fastlægger mindstekrav for blandt andet dæk med hensyn til: **i) rullemodstand, ii) vejgreb i vådt føre og iii) dæks rullestøj afgivet til omgivelserne**.

2.3. Disse krav trådte i kraft den 1. november 2012, og endnu et niveau af strengere krav for rullemodstanden trådte i kraft den 1. november 2016 (og yderligere justeringer vil træde i kraft i 2018 og 2020).

2.3.1. Den **overordnede ramme for energimærkning** blev ajourført i 2017 gennem vedtagelsen af forordning (EU) 2017/1369 ⁽³⁾. Denne ophævede og erstattede direktiv 2010/30/EU og medtog nye elementer såsom et produktregister og nye regler om visuel reklame og om fjern- og internetsalg.

2.4. Rådet anmodede den 17. december 2008 **EØSU** om en udtalelse om det første forslag, og den ansvarlige sektion vedtog sin udtalelse den 12. marts 2009 (**TEN/369**, ordfører: Virgilio Ranocchiaro). EØSU vedtog derefter udtalelsen på sin 452. plenarforsamling den 25. marts 2009.

2.5. Med henblik på at vurdere effektiviteten af forordning (EF) nr. 1222/2009 bestilte Kommissionen en vidtrækkende undersøgelse og konsekvensanalyse (SWD(2018) 189 final], hvis)konklusioner har dannet grundlag for Kommissionens forslag om nye ændringer. Kommissionen har tilføjet to parametre til forordningen om generel sikkerhed, nemlig muligheden for at angive **iv. snegreb** og **v. isgreb**. Forbindelsen mellem de målte parametre og de berørte områder fremgår af nedenstående tabel:

Område	Parameter				
	Rullemodstand	Vådgreb	Støj	Sne	Is
Miljø	X		X		
Energi	X				
Sikkerhed		X		X	X

3. Generelle bemærkninger

3.1. Transportsektoren står for mere end 30 % af EU's energiforbrug. Vejtransport frembringer 22 % af EU's samlede drivhusgasemissioner. Målet i meddelelsen fra 2016 om *En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet* er inden 2050 at nedbringe drivhusgasemissionerne fra transport med mindst 60 % i forhold til 1990. Den **trede mobilitetspakke** skal reducere emissionerne fra biler og tunge køretøjer, forbedre sikkerheden inden for vejtransport og mindske forureningen.

⁽²⁾ EUT L 200 af 31.7.2009, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 198 af 28.7.2017, s. 1.

Pakken bidrager også til at mindske EU's **afhængighed af importeret energi**. Køretøjernes dæk har indflydelse på brændstofforbrug (og dermed udledningen af drivhusgasser), støj og sikkerhed.

3.2. 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. Det **skyldes især**:

- a) ringe synlighed og lav offentlig opmærksomhed omkring mærkning af dæk
- b) problemer med overholdelse og medlemsstaternes utilstrækkelige håndhævelse af reglerne
- c) forældede præstationsklasser og upræcise og ufuldstændige oplysninger.

3.3. EU's **lovgivningsmæssige** foranstaltninger **sikrer**:

- a) at slutbrugerne får de samme harmoniserede oplysninger, uanset hvilken medlemsstat de køber dækkene i
- b) lavere omkostninger for leverandørerne, som er i stand til at markedsføre deres dæk i hele EU med blot ét mærke.

3.4. Disse fordele **gavner først og fremmest forbrugerne, forbedrer sikkerheden** og styrker EU's dækindustris konkurrenceevne. De gør det lettere at **handle med dæk** i det indre marked, hvilket også er til gavn for forbrugerne på grund af en generelt lavere pris og et større udvalg af produkter. Hvis foranstaltningerne på EU-niveau skal være effektive, er **markedsovervågningsindsatsen** nødt til at være ensartet i hele EU for at kunne støtte det indre marked. Det er nødvendigt at **motivere** fabrikanterne til at investere i at udvikle, producere og sælge energieffektive dæk.

3.5. Den åbne offentlige høring viste, at der var konsensus med hensyn til behovet for at øge **opmærksomheden omkring mærkningen** gennem 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 reglerne og koordinere deres aktiviteter.

3.6. Det bifaldes, at antallet af **sikkerhedsparametre** på mærkningen øges, og at disse får større vægt. Dette synes imidlertid ikke at være foreneligt med den forholdsmæssige formindskelse af pladsen til visning af disse parametre, som medfører en ændring af **mærkets udformning**. EØSU forstår heller ikke, hvorfor **mærkets dimensioner** skal ændres.

3.7. Den indgående konsekvensanalyse viste, at **tilliden til mærkningsordningerne** var et følsomt og vigtigt emne, hvilket lægger et stort ansvar på lovgivningen, eftersom der skal udvælges og formidles **et begrænset antal præcise og pålidelige parametre**. Desuden er det dyrt for de nationale markedsovervågningsmyndigheder, da de skal **beskytte** ikke alene **forbrugerne**, men også ærlige fabrikanter, således at disse ikke udsættes for ugunstige konkurrencevilkår i forhold til mindre pålidelige — eller helt upålidelige — virksomheder, som følgerig har lavere omkostninger og tilbyder lavere priser.

3.8. Hvis alle ovennævnte forudsætninger er opfyldt, kan det skabe passende **rammer til støtte for forskning, udvikling og innovation** og en effektiv målretning af de opstillede mål og de nøgleressourcer, som er knyttet til opfyldelsen af disse mål.

4. Særlige bemærkninger

4.1. For at indføre nye krav og tilpasse bilagene til de tekniske fremskridt bør Kommissionen på grundlag af delegerede beføjelser **tage eksperter med på råd**. Imidlertid bør ændringer af denne forordning **på grundlag af delegerede beføjelser være begrænset til foranstaltninger, som hænger sammen med teknologiske fremskridt, og ikke omfatte væsentlige ændringer såsom nye bestemmelser om levetid, slidstyrke eller regummierede dæk**, for hvilke der foreslås en periodisk revision. Derved sikres en bedre lovgivning⁽⁴⁾. I den henseende bør **civilsamfundets erhvervsorganisationer være stærkt repræsenteret**. Disse organisationer modtager nemlig i modsætning til andre institutioner, som får lejlighedsvis, periodiske og/eller indirekte oplysninger, løbende direkte og opdaterede oplysninger fra brugerfællesskabet (individuelle forbrugere og forvaltere af vognparker).

⁽⁴⁾ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

4.2. På baggrund af den forskningsrapport, som blev udarbejdet med henblik på en revision af forordningen, og data fra markedsundersøgelserne, mener EØSU, det er **for tidligt at ændre parameterklasserne**, da under 1 % af produkterne på markedet opnår en A-klassificering med hensyn til rullemodstand og vådgreb, og denne kategori altså stort set er tom. Ifølge forordning (EU) 2017/1369 er det kun berettiget at ændre skalaen, hvis 30 % af produkterne er nået op i den højeste klasse. Desuden er en skala med 6-7 trin, hvoraf de to øverste ikke bruges, ikke særlig motiverende. Set fra et teknisk synspunkt bør der også tages hensyn til, at prøvninger udført på én og samme dækserie sommetider kan munde ud i en forskel på to klasser.

4.3. EØSU bifalder ambitionen om i fremtiden at indføre parametre vedrørende **levetid og slidstyrke** — forudsat at der foreligger klare og relevante oplysninger. Udvalget gør imidlertid opmærksom på, at der ikke er fundet nogen passende og velegnet prøvningsmetode (bortset fra prøve kørsel) i de sidste 100 år. Prøvningsparametrene bør nemlig afspejle og være karakteristiske for en bæredygtig, skiftende og langsigtet anvendelse. En effektiv laboratoriemodellering af alle disse parametre med et rimeligt omkostningsniveau omfatter nødvendigvis en accelereret overbelastningsprøvning, som slet ikke vil være repræsentativ for de **mangfoldige krav under virkelige forhold** og de **forskellige naturlige reaktioner** under sådanne forhold. Disse prøvninger, som udføres under forskellige betingelser, fører til forskellige klassificeringer og rangordninger af produkterne for så vidt angår levetid og slidstyrkeværdier.

4.3.1. Det kan heraf slutes, at det vil være farligt og skæbnesvangert for **mærkningens troværdighed**, hvis forbrugerne i praksis konstaterer præstationer, som modsiger oplysningerne på mærket. Der er ingen problemer af denne art for de øvrige parametre, fordi der anvendes modellering og påvisning af en enkeltstående og forbigående reaktion. Tilføjelsen af ovennævnte to parametre på mærket er yderst risikabel og anbefales ikke på nuværende tidspunkt.

4.3.2. Der er kortlagt flere negative indvirkninger på miljøet, som **viser vigtigheden af at mindske slid under brug**, nemlig for det første forekomsten af **plastpartikler i vandressourcerne** — også selv om andelen af gummi heri er forholdsvis beskednen — og for det andet forekomsten, ganske vist i minimale koncentrationer, af **benzopyren** i luften, der efter al sandsynlighed stammer fra den energimæssige udnyttelse, som igen i vid udstrækning forårsager **smog** og en række luftvejslidelser.

4.4. Overordnet set deler EØSU det synspunkt, at **regummiering af C3-dæk** vil bidrage til at **øge råmateriale- og energibesparelserne** på verdensplan. Imidlertid bør det påpeges, at det kun er de tre parametre, der på nuværende tidspunkt fremgår af mærket, som kan anvendes på regummierede dæk, og kun i begrænset omfang. Ved oplysninger om levetid og slidstyrke er ansvaret for kvaliteten endnu mere uklart fordelt mellem fabrikanten af dækkets karkasse og vulkanisøren. Følgelig anbefales det at undlade at tilføje disse parametre på mærket. I betragtning af **regummierede C1- og C2-dæks** ubetydelige markedsandel er det ikke fra et økonomisk og miljømæssigt synspunkt rimeligt at medtage disse dæk i anvendelsesområdet for forordningen om mærkning af dæk. Til gengæld bør fabrikanternes mulighed for en **frivillig** mærkning af regummierede C1- og C2-dæk overvejes for at imødekomme efterspørgslen fra købere, som ønsker et vist minimum af mærkning.

4.4.1. EØSU advarer mod en eksponentiel forøgelse af antallet af registreringer i **produkt databasen**, når også **regummierede** dæk medtages og ikke kun nye dæk. Kombinationen af vulkanisør og karkassefabrikant, antallet af regummieringer og de forskellige regummieringsteknikker er alle aspekter, som bevirker et nyt artikelnummer. De mangfoldige prøvninger af produkterne udgør en alt for stor **økonomisk byrde** for fabrikanterne, som for langt de flestes vedkommende er **SMV'er**, og forbrugerne kan ikke overskue det **alt for store udvalg** af produkter.

4.5. EØSU mener, at **fristen for forberedelse** af den aktuelle forordnings gennemførelse er **kort**, og at den bør forlænges med et år. Det vil være meget enklere og lettere at forvalte, hvis der tages hensyn til **produktionsdatoen** i stedet for markedsføringsdatoen, når det gælder produkter, der er omfattet af disse bestemmelser. Da produktionsdatoen er stemplet permanent på et dæk, vil det formindske risikoen for dobbeltregistrering i databasen.

4.6. Desuden vil den nye forordning alene stadig ikke sætte forbrugerne i stand til at sammenligne dækkenes præstationer og priser i forhold til brændstofforbruget. Selv om oplysningerne om forbrug ofte findes på salgsstederne eller i køretøjernes instruktionsbøger, er de fleste **forbrugere** stadig ikke i besiddelse af **tilstrækkelig viden eller udtømmende oplysninger** herom.

4.6.1. Eftersom dækkenes **præstationer** desuden er indbyrdes **afhængige**, men også **modstridende**, vil oplysningerne derfor sigte mod at **optimere valget** mellem disse parametre. Dette sætter imidlertid ikke forbrugerne i stand til at træffe et fuldt informeret valg, fordi de ikke er klar over **sammenhængen mellem** de oplyste **parametre**.

4.6.2. EØSU anbefaler, at nationale og europæiske erhvervsorganisationer, **civile og retshåndhævende organer** inden for færdselssikkerhed og transport samt køreskoler i deres **undervisnings-, oplysnings- og efteruddannelsesplaner** og i deres prøver integrerer viden om dæk og alle de tekniske parametre og symboler, som i medfør af forordningen vil gælde i fremtiden.

4.6.3. Det vil også være relevant, at **producenterne** på deres side sikrer, at deres detailhandelspartnere, ofte **dækforhandlere**, giver køberne passende **oplysninger** om det solgte køretøj eller de dæk, de ønsker at købe, og så vidt muligt foreslår **alternative valgmuligheder** ledsaget af rådgivning.

4.6.4. EØSU mener, EU bør tilse, at **medlemsstaterne** tilrettelægger oplysnings**kampagner**, ikke alene om forordningen, men også om andre spørgsmål vedrørende dæk såsom brug af de rigtige dæk til årstiden, almindelig brug af dæk osv.

4.7. Bemærkninger til fremtidig overvejelse

4.7.1. På længere sigt bør Unionen overveje at indføre rådgivende oplysninger om **genanvendelighed af udtjente dæk**, ikke på mærkningen, men snarere i den tekniske dokumentation og på det tekniske salgsmateriale.

4.7.2. Efter den næste revision af forordningen kunne det være værd endnu en gang at overveje, om der bør foretages yderligere **opdeling af vinterdæk** (i prøvninger, i den tekniske dokumentation og det tekniske salgsmateriale eller på mærkningen).

Bruxelles, den 17. oktober 2018.

Luca JAHIER

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
