

EUROPA-PARLAMENTET

2004



2009

Mødedokument

A6-0218/2009

2.4.2009

*****I**

BETÆNKNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om mærkning af dæk med brændstoffeffektivitet og andre vigtige parametre (KOM(2008)0779 – C6-0411/2008 – 2008/0221(COD))

Udvalget om Industri, Forskning og Energi

Ordfører: Ivo Belet

Tegnforklaring

- * Høringsprocedure
flertal af de afgivne stemmer
- **I Samarbejdsprocedure (førstebehandling)
flertal af de afgivne stemmer
- **II Samarbejdsprocedure (andenbehandling)
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre
den fælles holdning*
- *** Samstemmende udtalelse
*flertal blandt Parlamentets medlemmer undtagen i de tilfælde, der
omhandles i EF-traktatens artikel 105, 107, 161 og 300 og i EU-
traktatens artikel 7*
- ***I Fælles beslutningsprocedure (førstebehandling)
flertal af de afgivne stemmer
- ***II Fælles beslutningsprocedure (andenbehandling)
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre
den fælles holdning*
- ***III Fælles beslutningsprocedure (tredjebehandling)
flertal af de afgivne stemmer for at godkende det fælles udkast

(Den angivne procedure er baseret på det af Kommissionen foreslåede retsgrundlag)

Ændringsforslag til en lovgivningsmæssig tekst

I Parlamentets ændringsforslag markeres de tekstdele, der ønskes ændret, med **fede typer og kursiv**. Når der er tale om en ændringsretsakt, markeres tekstdele, der er overtaget uændret fra en eksisterende bestemmelse, som Parlamentet ønsker at ændre, men som Kommissionen ikke har ændret, med **fede typer**. Hvis der udelades tekst i sådanne passager, indsættes [...]. *Kursivering uden fede typer* er en oplysning til de tekniske tjenestegrene, som vedrører elementer i den lovgivningsmæssige tekst, der foreslås rettet med henblik på den endelige tekst (f.eks. materielle fejl eller manglende tekst i en sprogversion). De foreslåede rettelser skal godkendes af de berørte tekniske tjenestegrene.

INDHOLD

	Side
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE.....	32
UDTALELSE FRA UDVALGET OM MILJØ, FOLKESUNDHED OG	
FØDEVARESIKKERHED.....	35
PROCEDURE.....	49

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

**om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om mærkning af dæk med brændstofeffektivitet og andre vigtige parametre
(KOM(2008)0779 – C6-0411/2008 – 2008/0221(COD))**

(Fælles beslutningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2008)0779),
 - der henviser til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 95, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget (C6-0411/2008),
 - der henviser til forretningsordenens artikel 51,
 - der henviser til betænkning fra Udvalget om Industri, Forskning og Energi og udtalelse fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (A6-0218/2009),
1. godkender Kommissionens forslag som ændret;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre dette forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen.

Ændringsforslag 1

**Forslag til direktiv
Titel**

Kommissionens forslag

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets **direktiv** om mærkning af dæk med brændstofeffektivitet og andre vigtige parametre

Ændringsforslag

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets **forordning** om mærkning af dæk med brændstofeffektivitet og andre vigtige parametre

(Denne ændring vedrører hele retsaktsforslaget; hvis den vedtages, skal der foretages tekniske rettelser i hele teksten.)

Begrundelse

Logisk set bør det være en forordning, der vælges som instrument. Forslaget om typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed, KOM(2008)0316, der behandler udbudssiden ved at fastsætte mindstekrav, bør i overensstemmelse med Kommissionens begrundelse suppleres med dette forslag, der er rettet mod efterspørgselssiden. Derved sikres der et standardniveau for dækkvalitet. Forordningen garanterer, at bestemmelserne om mærkningskrav finder direkte anvendelse, da en omskrivning til national ret ikke er nødvendig.

Ændringsforslag 2

Forslag til direktiv Betragtning 4

Kommissionens forslag

(4) Dæk karakteriseres ved flere parametre, som hænger sammen indbyrdes. Forbedring af én parameter såsom *energieffektivitet* kan indvirke negativt på andre parametre, f.eks. vejgreb i vådt føre, mens en forøgelse af vejgrebet kan indvirke negativt på rullestøjen i omgivelserne. Dækfabrikanterne bør ansøres til at optimere alle parametre.

Ændringsforslag

(4) Dæk karakteriseres ved flere parametre, som hænger sammen indbyrdes. Forbedring af én parameter såsom *rullemodstand* kan indvirke negativt på andre parametre, f.eks. vejgreb i vådt føre, mens en forøgelse af vejgrebet kan indvirke negativt på rullestøjen i omgivelserne. Dækfabrikanterne bør ansøres til at optimere alle parametre, ***uden at opfyldelsen af de allerede opnåede sikkerhedsstandarder derved vanskeliggøres.***

Begrundelse

Det bør være helt klart, at sikkerheden prioriteres højest.

Ændringsforslag 3

Forslag til direktiv Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(6a) For at øge forståelsen af rullemodstand og skabe større bevidsthed herom, ville en kalkulator til beregning af brændstofbesparelse som den, der allerede eksisterer for C3-dæk, kunne tjene som et hensigtsmæssigt værktøj til påvisning af

**mulige besparelser af brændstof,
omkostninger og CO₂.**

Begrundelse

En mærkningsordning for dæk på EU-niveau tager sigte på at reagere på det suboptimale skift på markedet i retning af brændstoføkonomiske dæk, som skyldes manglende oplysninger. En kalkulator til beregning af brændstofbesparelse ville bidrage til, at forbrugerne kan vælge mere bevidst.

Ændringsforslag 4

**Forslag til direktiv
Betragtning 10 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) Snedæk og nordiske vinterdæk har specifikke parametre, som ikke er fuldt sammenlignelige med normale dæk. Parametrene for disse dæk bør vises på en sådan måde, at de sidestilles med normale dæk for at sikre, at slutbrugerne træffer retfærdige og velinformerede beslutninger.

Begrundelse

Der er ikke lavet nogen særlige foranstaltninger for snedæk (eller nordiske vinterdæk) i forslaget. Det er en udeladelse, eftersom deres parametre (f.eks. vådgreb) ikke er sammenlignelige med normale dæk. Mærkningen for denne slags dæk bør derfor tilpasses, så den afspejler deres karakteristika. Det bør udføres i overensstemmelse med udvalgsproceduren, da der endnu ikke foreligger nogen klassificeringsskala eller prøvningsmetode.

Ændringsforslag 5

**Forslag til direktiv
Betragtning 11 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(11a) Dækfabrikanter, leverandører og distributører bør tilskyndes til at overholde denne forordnings bestemmelser inden 2012 med henblik på

**at fremskynde ordningens anerkendelse
og realisere de hermed forbundne fordele.**

Begrundelse

Mærkningsordningen bør indføres så hurtigt som muligt, indledningsvis på frivillig basis, hvilket vil øge forbrugernes anerkendelse af ordningen og hurtigere medføre reduktioner i brændstofforbruget, CO₂-emissionerne og trafikstøjen på vejene.

Ændringsforslag 6

Forslag til direktiv Betragtning 17 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(17a) Potentielle indkøbere bør forsynes med supplerende standardoplysninger, som forklarer mærkets forskellige komponenter – brændstofeffektivitet, vejgreb i vådt føre og støjemissioner – og deres relevans, herunder en kalkulator til beregning af brændstofbesparelsen, som viser de gennemsnitlige besparelser med hensyn til brændstof, CO₂ og omkostninger. Disse oplysninger bør angives på EU's dækmærkningswebsted samt i pjecer og på plakater på alle salgssteder. Webadressen bør anføres tydeligt på mærket og alt teknisk salgsmateriale.

Begrundelse

Hvis mærkningsordningen skal være gennemsigtig og skal accepteres af offentligheden, er det særdeles vigtigt at have en central, uafhængig og troværdig informationskilde. På webstedet vil der være enkle, korte forklaringer på hvert piktogram. På webstedet bør der også være en forklaring på den logiske begrundelse for ordningen og dens fordele for chauffører og speditører samt dens samlede bidrag til reduktion af CO₂-emissioner og rullestøj. Webstedet bør oprettes og vedligeholdes af Kommissionen som myndighed for mærkningsordningen for at sikre, at alle forbrugere i EU modtager de samme oplysninger.

Ændringsforslag 7

Forslag til direktiv Betragtning 19

Kommissionens forslag

(19) Hvis medlemsstaterne indfører incitamerter for brændstofbesparende dæk, er det hensigtsmæssigt, at der fastsættes mindstekrav til brændstofeffektivitetsklasse, således at opsplitning af det indre marked undgås. Sådanne incitamerter vil muligvis udgøre statsstøtte. Dette direktiv foregriber ikke resultatet af eventuelle fremtidige statsstøtteprocedurer i henhold til traktatens artikel 87 og 88 vedrørende sådanne incitamerter.

Ændringsforslag

Det er hensigtsmæssigt, at medlemsstaterne indfører incitamerter for brændstofbesparende dæk med henblik på at nedbringe CO₂-emissionerne fra vejtransport. Disse incitamerter bør udformes i henhold til traktatens artikel 87 og 88. Der bør fastsættes mindstekrav til brændstofeffektivitetsklasse, således at opsplitning af det indre marked undgås.

Begrundelse

Et vigtigt instrument for medlemsstaterne med henblik på nedbringelse af CO₂-emissionerne er at indføre (skattemæssige) incitamerter til fremme af mere bæredygtige dæk. Disse incitamerter bør udformes i overensstemmelse med statsstøttereglerne og bør have til formål at fremme de mest brændstofeffektive dæk.

Ændringsforslag 8

Forslag til direktiv Betragtning 20

Kommissionens forslag

(20) Det er afgørende for, om målet med bestemmelserne om mærkning nås, at fabrikanter, leverandører og distributører overholder dem. Medlemsstaterne bør derfor **holde øje med overholdelsen ved at overvåge markedet og føre** regelmæssig efterfølgende kontrol.

Ændringsforslag

(20) Det er afgørende for, om målet med bestemmelserne om mærkning nås, at fabrikanter, leverandører og distributører overholder dem, **også med henblik på at sikre ensartede spilleregler i Fællesskabet.** Medlemsstaterne bør derfor **beslutte, hvilke tiltag er effektive, herunder overvågning af markedet, regelmæssig efterfølgende kontrol og effektive sanktioner, som i tilstrækkelig grad kan sikre håndhævelse af denne forordnings bestemmelser.**

Begrundelse

Det er af afgørende betydning, at bestemmelserne i nærværende forordning bliver gennemtvunget i samtlige medlemsstater for at sikre ensartede spilleregler for alle dækfabrikanter både i Fællesskabet og over for deres internationale konkurrenter.

Ændringsforslag 9

Forslag til direktiv Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(20a) I forbindelse med gennemførelsen af de relevante bestemmelser i denne forordning bør medlemsstaterne bestræbe sig på at afstå fra foranstaltninger, der pålægger små og mellemstore virksomheder (SMV) uberettigede, bureaukratiske og tunge forpligtelser, og, hvor det er muligt, at tage hensyn til SMV'ernes særlige behov og finansielle og administrative byrder.

Begrundelse

SMV'erne har ikke de samme finansielle og administrative muligheder som deres større partnere. SMV'erne er endvidere specielt følsomme over for bureaukratiske og tunge systemer. Det er derfor vigtigt at understrege betydningen af, at medlemsstaterne tager hensyn til SMV'ernes sårbare situation i forbindelse med gennemførelsen af bestemmelserne i denne forordning.

Ændringsforslag 10

Forslag til direktiv Betragtning 20 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(20b) Med henblik på en korrekt evaluering af gennemførelsen af denne forordning bør der foretages en gennemgang for at fastslå, om det er nødvendigt med ændringer. Denne gennemgang bør især fokusere på forbrugernes forståelse af mærket, herunder støjparameteren, og tilpasning

til teknologiske ændringer.

Ændringsforslag 11

Forslag til direktiv Artikel 1

Kommissionens forslag

Målet med *dette direktiv* er at øge *brændstofeffektiviteten* inden for vejtransport ved at fremme brændstofbesparende dæk.

Direktivet opstiller rammerne for formidling af oplysninger om dækparametre ved mærkning.

Ændringsforslag

Målet med *denne forordning* er at øge *sikkerheden og den økonomiske effektivitet samt miljøeffektiviteten* inden for vejtransport ved at fremme brændstofbesparende, *sikre og støjsvage* dæk.

Forordningen opstiller rammerne for formidling af *harmoniserede* oplysninger om dækparametre ved mærkning.

Begrundelse

Hermed understreges den integrerede strategi, der er kendetegnende for forordningen.

Ændringsforslag 12

Forslag til direktiv Artikel 3 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2a) "snedæk": et dæk, hvis slidbanemønster, slidbanesammensætning eller opbygning primært er udformet til på sne at opnå en bedre ydeevne end et normaldæk for så vidt angår dets evne til at sætte køretøjet i gang eller holde det i gang.

Begrundelse

Definitionerne i dette forslag bør tilpasses teksten i forordningen om krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed.

Ændringsforslag 13

Forslag til direktiv Artikel 3 – stk. 3

Kommissionens forslag

(3) "salgssted": et sted, hvor dæk frembydes, **opbevares** eller udbydes til salg, herunder bilforhandlers udstillingslokaler, for så vidt angår frembydning af dæk, der ikke er monteret på køretøjerne

Ændringsforslag

(3) "salgssted": et sted, hvor dæk frembydes eller udbydes til salg, herunder bilforhandlers udstillingslokaler, for så vidt angår frembydning af dæk, der ikke er monteret på køretøjerne

Begrundelse

Dæk kan opbevares i logistikcentre eller varehuse, som ikke er tilgængelige for forbrugere og derfor ikke bør komme i betragtning som "salgssteder".

Ændringsforslag 14

Forslag til direktiv Artikel 3 – stk. 4

Kommissionens forslag

(4) "teknisk **salgsmateriale**": **alt trykt og elektronisk materiale**, der anvendes til markedsføring af dæk eller køretøjer, er rettet mod slutbrugere og distributører og indeholder en beskrivelse af et dæks specifikke parametre, **herunder tekniske vejledninger, brochurer, internetmarkedsføring, foldere og kataloger**

Ændringsforslag

(4) "teknisk **reklamemateriale**": **tekniske vejledninger, brochurer, foldere og kataloger i enten trykt eller elektronisk form eller offentliggjort på internettet men som ikke omfatter mediereklamer**, der anvendes til markedsføring af dæk eller køretøjer, er rettet mod slutbrugere og distributører og indeholder en beskrivelse af et dæks specifikke parametre

Begrundelse

Ændringsforslaget præciserer karakteren af teknisk reklamemateriale i trykt eller elektronisk form på f.eks. internettet, til forskel fra mediereklame i f.eks. presse eller tv eller på internettet; reklamemateriale er en mere præcis oversættelse af "promotional literature" end salgsmateriale.

Ændringsforslag 15

Forslag til direktiv Artikel 3 – nr. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5a) "kalkulator til beregning af brændstofbesparelsen": et værktøj, der findes på dækmærkningswebsteder, og som viser den potentielle gennemsnitlige brændstofbesparelse, CO₂- og omkostningsreduktion for C1-, C2- og C3-dækklasser.

Begrundelse

Formålet er at vise chauffører, speditører, ledere af vognparker og andre indkøbere de direkte fordele med hensyn til brændstofforbrug og økonomi og desuden de miljømæssige fordele.

Ændringsforslag 16

Forslag til direktiv Artikel 3 – nr. 5 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5b) "EU's dækmærkningswebsted": en central onlinekilde til forklarende og supplerende oplysninger, der forvaltes af Kommissionen, om dækmærkets indhold, som også omfatter en kalkulator til beregning af brændstofbesparelsen.

Begrundelse

Hvis mærkningsordningen skal være gennemsigtig og skal accepteres af offentligheden, er det yderst vigtigt at have en central, uafhængig og troværdig informationskilde. På webstedet vil der være enkle, korte forklaringer på hvert piktogram. På webstedet bør der også være en forklaring på den logiske begrundelse for ordningen og dens fordele for chauffører og speditører samt dens samlede bidrag til reduktion af CO₂-emissioner og rullestøj. Webstedet bør oprettes og vedligeholdes af Kommissionen som myndighed for mærkningsordningen for at sikre, at alle forbrugere i EU modtager de samme oplysninger.

Ændringsforslag 17

Forslag til direktiv Artikel 3 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 3a

Kommissionens ansvar

1. Kommissionen skal inden september 2010 oprette og forvalte EU's dækmærkningswebsted som en central kilde til forklarende og supplerende oplysninger om dækmærkets enkelte komponenter.

Forklarende pjecer og plakater med samme kerneindhold som webstedet distribueres til salgssteder for dæk og køretøjer.

Pjecer og plakater stilles til rådighed på de relevante sprog på salgsstedet.

Websted, pjecer og plakater skal indeholde:

(i) en forklaring på de piktogrammer, der benyttes i mærket

(ii) en kalkulator til beregning af brændstoffektiviteten, som viser de potentielle besparelser med hensyn til brændstof, omkostninger og CO₂ ved montering af dæk med lav rullemodstand, for C1-, C2- og C3-dæk

(iii) en udtalelse med fremhævelse af, at den reelle brændstofbesparelse og færdselssikkerheden i høj grad afhænger af førerens køremåde, især følgende:

– at der kan opnås en betydelig brændstofbesparelse ved økonomisk kørsel

– at dæktrykket bør kontrolleres regelmæssigt, da korrekt dæktryk giver bedre vejgreb i vådt føre og bedre brændstoføkonomi

– at der altid bør holdes den fornødne

bremseafstand.

2. Med henblik på at gøre forbrugerne opmærksomme på dækvalgets indvirkning på fremtidige brændstofudgifter opstiller Kommissionen en formel for hver enkel dækkategori (C1, C2, C3) til beregning af den ekstra brændstofmængde, som et helt sæt af disse dæk forbruger i løbet af dets samlede levetid, sammenlignet med dæk af samme kategori i klasse C. Formlerne sammensættes af:

– et skøn over dækklassens gennemsnitlige levetid i km på EU-plan

– et skøn over den gennemsnitlige brændstofmængde, som et køretøj med den pågældende dækkategori forbruger under realistiske forhold pr. km på EU-plan

– et skøn over procentdelen af brændstofbesparelser pr. kg/t reduceret rullemodstand for et køretøj med den pågældende dækkategori

Formlerne og resultaterne med hensyn til brændstofforbrug, omkostninger og CO₂-emissioner stilles til rådighed for offentligheden på EU-dækmærkningswebstedet og kan gengives på dækfabrikanternes, distributørernes og detailhandlernes websteder.

3. Kommissionen giver fabrikanter, leverandører og distributører retningslinjer om præsentationen af relevante oplysninger fra mærket i det tekniske salgsmateriale, og i givet fald også retningslinjer om grafisk design.

Begrundelse

Denne nye artikel fastholder Kommissionens ansvar med hensyn til websted, beregning og påvisning af energibesparelser ved hjælp af en kalkulator og med hensyn til retningslinjer for de oplysninger, der anføres på mærket.

Det er nødvendigt at fastsætte fælles formler for beregning og præsentation af fremtidige brændstofbesparelser eller ekstra brændstofudgifter på EU-plan.

Oplysningerne i forskelligt teknisk salgsmateriale skal have en visuel identitet, der er let at genkende, fastsættes på EU-plan og endvidere placeres så tydeligt, at den potentielle køber

kan danne sig et overblik.

Ændringsforslag 18

Forslag til direktiv Artikel 4 – stk. 1 og 2

Kommissionens forslag

(1) Leverandørerne sikrer, at der på slidbanen på C1- og C2-dæk, som leveres til distributører eller slutbrugere, er påsat en mærkat med angivelse af **brændstofeffektivitetsklassen, jf. bilag I, del A**, og den målte rullestøj, jf. bilag I, **del C**;

(2) **Mærkningen** i nr. 1 skal være udformet som foreskrevet i bilag II.

Ændringsforslag 19

Forslag til direktiv Artikel 4 – stk. 3

Kommissionens forslag

(3) Leverandørerne skal angive brændstofeffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj i teknisk salgsmateriale, jf. bilag I, i den i bilag III krævede rækkefølge.

Ændringsforslag 20

Forslag til direktiv Artikel 4 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1) Leverandørerne sikrer, at der på slidbanen på C1- og C2-dæk, som leveres til distributører eller slutbrugere, er **forsynet med et indpræget mærke eller påsat en mærkat med angivelse af brændstofeffektivitet og vådgrebsklasse** og den målte rullestøj, jf. bilag I, **del A, B og C**.

(2) **Mærket og mærkaten** i stk. 1 skal være udformet som foreskrevet i bilag II.

Ændringsforslag

(3) Leverandørerne skal angive brændstofeffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj i teknisk salgsmateriale, jf. bilag I, i den i bilag III krævede rækkefølge. **For C2- og C3-dæk skal den målte rullemodstandskoefficient også angives.**

Ændringsforslag

(4a) Dækleverandører angiver de målte værdier fra typegodkendelsestesten for hver enkelt model, for så vidt angår rullemodstandskoefficient (udtrykt i kg/t),

vådgrebsindeks (udtrykt som ydeevneindeks, G, sammenlignet med standardreferencedæk) og støjemissioner (udtrykt i dB(A)) i en offentlig tilgængelig database.

Begrundelse

Det er vigtigt for dækmærkningsordningens troværdighed og succes, at den gennemføres korrekt af de relevante nationale myndigheder. Med henblik på en effektiv og harmoniseret verifikationsprocedure er det endvidere vigtigt, at målte værdier for rullemodstand, vådgreb og støj er offentligt tilgængelige. Disse oplysninger skal være tilgængelige for den brede offentlighed, men bør især kunne anvendes af nationale myndigheder med henblik på kontrol og håndhævelse. Oplysningerne bør fremgå af fabrikanternes websteder.

Ændringsforslag 21

Forslag til direktiv

Artikel 4 – stk. 4 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4b) Dækleverandører angiver de målte værdier fra typegodkendelsestesten ved at indpræge disse i eller på dækkets sidevægge for hver enkelt model, for så vidt angår rullemodstandskoefficient (udtrykt i kg/t), vådgrebsindeks (udtrykt som ydeevneindeks, G, sammenlignet med standardreferencedæk) og støjemissioner (udtrykt i dB(A)).

Begrundelse

Angivelse af målte værdier fra typegodkendelsestesten på dækkets sidevæg vil gøre det lettere at foretage en korrekt håndhævelse af dækmærkningsordningen. Indprægningen på dækkets sidevægge vil være til gavn for myndigheder, distributører og detailhandlere, når de skal kontrollere, at mærkning og dokumentation er placeret korrekt, verificere den opgivne klassificering og på ny teste dækket for at verificere de opgivne målte værdier.

Omkostningerne pr. dæk for indprægningen på sidevæggen er meget lave (yderligere 13,00 € pr. formpresse ifølge konsekvensanalysen, hvilket fordeles over den produktionsserie, der anvender den pågældende formpresse).

Ændringsforslag 22

Forslag til direktiv Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag

1) Distributørerne sikrer, at den mærkat, som leverandøren har **påsat** i overensstemmelse med artikel 4, nr. 1, forefindes **på et** klart synligt sted **på dækkene** på salgsstedet.

Ændringsforslag

1) Distributørerne sikrer, at den mærkat **eller det mærke**, som leverandøren har påsat i overensstemmelse med artikel 4, nr. 1, **eller en mere detaljeret og forklarende version af mærket, jf. bilag II, punkt 2a**, forefindes **og vises på et** klart synligt sted, **enten på dækket eller i umiddelbar nærhed heraf** på salgsstedet.

Ændringsforslag 23

Forslag til direktiv Artikel 5 – stk. 2

Kommissionens forslag

(2) For dæk, der udbydes til salg, men ikke kan beses af slutbrugeren, skal distributøren give slutbrugeren **oplysning** om deres brændstoffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj.

Ændringsforslag

(2) For dæk, der udbydes til salg, men ikke kan beses af slutbrugeren, skal distributøren give slutbrugeren **dokumentation** om deres brændstoffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj.

Begrundelse

Tydeliggørelse. Mundtlige oplysninger er ikke tilstrækkelige og kan ikke håndhæves.

Ændringsforslag 24

Forslag til direktiv Artikel 5 – stk. 3

Kommissionens forslag

(3) For C1- og C2-dæk skal distributørerne **oplyse** brændstoffektivitetsklasse og målt rullestøj sammen med slutbrugers regning ved køb af dæk. **For C1-dæks vedkommende skal også vådgrebsklassen**

Ændringsforslag

3) For C1-, C2- **og C3-**dæk skal distributørerne **angive den forklarende version af mærket, jf. bilag II, punkt 2a eller 2b, med oplysning om** brændstoffektivitetsklasse og målt

oplyses.

rullestøj *som angivet i Bilag I, hhv. del A, B og C, på eller* sammen med slutbrugerens regning ved køb af dæk.

Ændringsforslag 25

Forslag til direktiv Artikel 6

Kommissionens forslag

Billeverandørernes og bildistributørernes ansvar

Medlemsstaterne sikrer, at ***billeverandørerne og bildistributørerne*** opfylder følgende:

1) ***Billeverandørerne og bildistributørerne sikrer, at der i det tekniske salgsmateriale er*** oplysninger om de dæk, der er monteret på fabriksnye køretøjer; oplysningerne skal omfatte brændstoffektivitetsklasse, jf. bilag I, del A, målt rullestøj, jf. bilag I, del C, og for C1-dæks vedkommende vådgrebsklasse, jf. bilag I, del B.

2) Hvis der kan være monteret forskellige dæk på et fabriksnyt køretøj, uden at slutbrugerens får mulighed for selv at vælge, ***anføres*** den laveste brændstoffektivitetsklasse og vådgrebsklasse og den højeste målte rullestøj for de pågældende dæktyper ***i det tekniske salgsmateriale i den i bilag III krævede rækkefølge.***

3) Hvis slutbrugerens får mulighed for at vælge mellem forskellige dæktyper på et fabriksnyt køretøj, ***skal billeverandørerne oplyse*** brændstoffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj for de pågældende dæktyper ***i det tekniske salgsmateriale i den i bilag III krævede***

Ændringsforslag

Køretøjsleverandørernes og køretøjsdistributørernes ansvar

Medlemsstaterne sikrer, at ***køretøjsleverandørerne og køretøjsdistributørerne*** opfylder følgende:

1) ***Køretøjsleverandørerne og køretøjsdistributørerne stiller*** oplysninger ***til rådighed*** om de dæk, der er monteret på fabriksnye køretøjer; oplysningerne skal omfatte brændstoffektivitetsklasse, jf. bilag I, del A, målt rullestøj, jf. bilag I, del C, og for C1-dæks vedkommende vådgrebsklasse, jf. bilag I, del B, ***i den i bilag III krævede rækkefølge. Disse oplysninger medtages i det mindste i det elektroniske tekniske salgsmateriale og formidles til slutbrugerens inden salg af køretøjet.***

2) Hvis der kan være monteret forskellige dæk på et fabriksnyt køretøj, uden at slutbrugerens får mulighed for selv at vælge, ***angiver oplysningerne i henhold til nr. 1*** den laveste brændstoffektivitetsklasse og vådgrebsklasse og den højeste målte rullestøj for de pågældende dæktyper.

3) Hvis slutbrugerens får mulighed for at vælge mellem forskellige dæktyper på et fabriksnyt køretøj, ***angiver oplysningerne i henhold til nr. 1*** brændstoffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj for ***alle*** de pågældende dæktyper inden salget.

rækkefølge.

4) Hvis slutbrugeren får mulighed for at vælge mellem forskellige dæktyper på et fabriksnyt køretøj, skal bildistributørerne oplyse brændstoffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj for de pågældende dæktyper inden salget.

Ændringsforslag 26

Forslag til direktiv Artikel 7

Kommissionens forslag

De oplysninger om brændstoffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj, der skal gives i medfør af artikel 4, 5 og 6, skal være fremkommet ved hjælp af de harmoniserede prøvningsmetoder, der henvises til i bilag I.

Ændringsforslag

De oplysninger om brændstoffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj, der skal gives i medfør af artikel 4, 5 og 6, skal være fremkommet ved hjælp af de harmoniserede prøvningsmetoder, der henvises til i bilag I. ***De harmoniserede prøvninger skal forsyne slutbrugeren med en pålidelig klassificering, der i fuldt omfang er repræsentativ for de testede egenskaber.***

Begrundelse

Af hensyn til færdselssikkerhed og forbrugerbeskyttelse skal de harmoniserede prøvningsmetoder være baseret på de samme vilkår, som gør sig gældende under de faktiske forhold ved brug. Unøjagtige og dårligt simulerede prøvninger kan blive en yderligere kilde til forvirring for den endelige forbruger.

Ændringsforslag 27

Forslag til direktiv Artikel 8 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Sådanne verifikationer berører ikke EU-typegodkendelse af køretøjer eller dæk i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en

ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer¹ eller forordning (EF) nr. .../... om krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed. I forbindelse med overensstemmelsesvurderingen henviser medlemsstaterne, hvor det er relevant, også til dokumentationen for typegodkendelse af dæk og de relevante støttedokumenter, som leverandøren stiller til rådighed.

EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

Begrundelse

Af hensyn til bil- og dækfabrikanterets sikkerhed skal det fremgå klart, at kontroller ikke må føre til, at medlemsstater blokerer typegodkendelse af biler og dæk, så disse ikke kan cirkulere frit i EU. For at minimere og harmonisere dækprøvninger med henblik på at mindske den administrative byrde for producenterne og omkostningerne til prøvning bør der anvendes samme testmetoder som dem, der er fastlagt i lovgivningen om typegodkendelse af dæk.

Ændringsforslag 28

Forslag til direktiv Artikel 8 – stk. 1 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Medlemsstaterne sikrer, at de kompetente myndigheder indfører en ordning for rutinemæssige og ikke-rutinemæssige inspektioner af salgsstederne med henblik på at sikre, at forordningens forskrifter overholdes.

Begrundelse

Formålet er at sikre en effektiv og harmoniseret gennemførelse af mærkningsordningen i hele EU. I forbindelse med andre energimærkningsordninger har forbrugerorganisationer konstateret, at der til stadighed forekommer fejlmærkning af produkter og manglende forelæggelse af de foreskrevne oplysninger. Medlemsstaterne bør foretage stikprøver for at fastslå, om produkterne er mærket korrekt, og om oplysningerne i salgsmaterialet, herunder

lageroversigter, kataloger og brochurer samt på websites, præsenteres, som de skal.

Ændringsforslag 29

Forslag til direktiv Artikel 9 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Medmindre det modsatte bevises, skal medlemsstaterne anse mærkning og produktoplysninger for at opfylde **direktivets** bestemmelser. Medlemsstaterne kan hos leverandørerne rekvirere teknisk dokumentation med henblik på at vurdere de oplyste værdiers nøjagtighed.

Ændringsforslag

2. Medmindre det modsatte bevises, skal medlemsstaterne anse mærkning og produktoplysninger for at opfylde **forordningens** bestemmelser. Medlemsstaterne kan hos leverandørerne rekvirere teknisk dokumentation, **i overensstemmelse med artikel 4, stk. 4**, med henblik på at vurdere de oplyste værdiers nøjagtighed.

Begrundelse

Det er vigtigt at sikre, at de oplysninger, der er anført på mærkningen, er korrekte og baserede på harmoniserede prøvningsmetoder, som er fastsat i FN/ECE-regulativer. Medlemsstaterne bør på baggrund af de tekniske oplysninger, som dækleverandørerne giver, verificere, at oplysningerne på mærkningen er rigtige.

Ændringsforslag 30

Forslag til direktiv Artikel 10

Kommissionens forslag

Medlemsstaterne indfører ikke incitament for dæk med *dårligere brændstoffektivitet end niveau C*, jf. bilag I, del A.

Ændringsforslag

Medlemsstaterne indfører ikke incitament for dæk med *en brændstoffektivitetsklasse under niveau C eller en vådgrebsklasse under niveau C*, jf. bilag I, **hhv.** del A **og B**.

Begrundelse

I betragtning 4 i Kommissionens forslag hedder det: "Forbedring af én parameter såsom rullemodstand kan indvirke negativt på andre parametre, f.eks. vejgreb i vådt føre [...]. Dækfabrikanterne bør ansøres til at optimere alle parametre." Der bør derfor i rammen for potentielle incitament også tages hensyn til dækkenes vejgreb i vådt føre. Det kan ikke være i forbrugers interesse, at en medlemsstat indfører incitament for f.eks. et dæk i

brændstofeffektivitetsklasse A og vådgrebsklasse E.

Ændringsforslag 31

**Forslag til direktiv
Artikel 11 – stk. 1 a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1a) indførelse af krav til snedæk og nordiske vinterdæk;

Begrundelse

Der er ikke lavet nogen særlige foranstaltninger for snedæk (eller nordiske vinterdæk) i forslaget. Det er en udeladelse, eftersom deres parametre (f.eks. vådgreb) ikke er sammenlignelige med normale dæk. Mærkningen for denne slags dæk bør derfor tilpasses, så den afspejler deres karakteristika. Det bør udføres i overensstemmelse med udvalgsproceduren, da der endnu ikke foreligger nogen klassificeringsskala eller prøvningsmetode.

Ændringsforslag 32

**Forslag til direktiv
Artikel 11 – stk. 2**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2) indførelse af krav til andre væsentlige parametre, for så vidt som disse parametre indvirker på miljø, sundhed eller sikkerhed, og forudsat at der foreligger egnede harmoniserede prøvningsmetoder, og at kravene er omkostningseffektive ***udgår***

Begrundelse

Indførelsen af nye parametre bør ske gennem den fælles beslutningsprocedure og ikke via udvalgsproceduren.

Ændringsforslag 33

Forslag til direktiv Artikel 12

Kommissionens forslag

Medlemsstaterne **fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i medfør af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre gennemførelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsernes grovhed og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver senest 18 måneder efter dette direktivs ikrafttræden Kommissionen meddelelse om disse bestemmelser og meddeler omgående senere ændringer af betydning for bestemmelserne.**

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne sikrer ved hjælp af en vedvarende udveksling af information et nært samarbejde om markedstilsyn af hensyn til konsekvent gennemførelse af denne forordning. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger med henblik på regelmæssig efterfølgende kontrol for at sikre, at dæk, der ikke er behørigt mærkede, bringes i overensstemmelse med eller tages bort fra markedet.

2. Medlemsstaterne indfører foranstaltninger, der fastlægger sanktioner for overtrædelser af bestemmelserne i denne forordning, herunder regler om straffesanktioner, der finder anvendelse for overtrædelser af de bestemmelser, der vedtages i medfør af denne forordning, og bestemmelser, der sikrer, at disse gennemføres.

3. Disse foranstaltninger skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

4. Medlemsstaterne giver omgående Kommissionen meddelelse om disse foranstaltninger og eventuelle efterfølgende ændringer deraf.

Begrundelse

Det er af afgørende betydning, at bestemmelserne i nærværende forordning bliver gennemtvunget i samtlige medlemsstater for at sikre ensartede spilleregler for alle dækfabrikanter både i Fællesskabet og over for deres internationale konkurrenter.

Ændringsforslag 34

Forslag til direktiv Artikel 14

Kommissionens forslag

Senest **fem** år efter direktivets anvendelsesdato vurderer Kommissionen, **om der er behov for en revurdering af energieffektivitets- og vådgrebsklasserne i bilag I.**

Ændringsforslag

Senest **tre** år efter **forordningens** anvendelsesdato vurderer Kommissionen **gennemførelsen af direktivet, idet der tages hensyn til følgende:**

- a) mærkets effektivitet, hvad angår forbrugerbevidsthed;**
- b) hvorvidt mærkningsordningen bør udvides til at omfatte regummierede dæk;**
- c) hvorvidt der bør indføres nye dækparametre eller -klasser;**
- d) de oplysninger om dækparametre, der leveres af køretøjsleverandører og -distributører til slutbrugerne.**

2. På grundlag af denne gennemgang og efter en konsekvensanalyse og en forbrugerundersøgelse forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, om nødvendigt ledsaget af et forslag til ændring af denne forordning. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport på basis af denne gennemgang samt en forbrugerundersøgelse.

Ændringsforslag 35

Forslag til direktiv Artikel 15

Kommissionens forslag

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 1. november 2011 de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette

Ændringsforslag

Endelige bestemmelser

1. Denne forordning træder i kraft på den tyvende dag efter, at den er offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende.

direktiv. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

De anvender disse bestemmelser fra den 1. november 2012.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Den gælder fra [ikrafttrædelsesdatoen + 24 måneder].

Artikel 4 og 5 gælder dog ikke for dæk, der er fremstillet inden denne forordnings ikrafttrædelse.

2. Denne forordning er bindende i sin helhed og anvendes direkte i alle medlemsstater.

Ændringsforslag 36

Forslag til direktiv Bilag I – del A – afsnit 2

Kommissionens forslag

Hvis en dæktype er godkendt i mere end én dækkategori (f.eks. C1 og C2), benyttes der til klassificering af dæktypen efter brændstoffektivitet den klassificeringsskala, som gælder for den højeste dækkategori (f.eks. C2 og ikke C1).

Ændringsforslag

udgår

Begrundelse

Det er ikke muligt at få en dæktype godkendt for mere end én dækkategori (C1 eller C2 eller C3). C1 er dæktyper omfattet af FN/ECE-regulativ 30 og kan ikke overlape dæktyper omfattet af FN/ECE-regulativ 54, som vedrører C2- og C3-dæk.

Ændringsforslag 37

Forslag til direktiv Bilag I – Del C a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

*For lavstøjsdæk defineret efter
nedenstående inddeling suppleres
mærkningen af den målte rullestøjsværdi
målt i dB af "lavstøjsmærket":*

<i>Rullestøjsklasser (dB(A))</i>			
	<i>C1</i>	<i>C2</i>	<i>C3</i>
<i>Lavstøjs- mærke*</i>	<i>≤68</i>	<i>≤69</i>	<i>≤70</i>



**Lavstøjsmærke:*

Ændringsforslag 38

Forslag til direktiv Bilag II – punkt 1.1 – illustration

Kommissionens forslag

72 dB(A)

Ændringsforslag

72 dB

Begrundelse

Tydeliggørelse. (A) bør fjernes for at undgå forveksling med kategori A.

Ændringsforslag 39

Forslag til direktiv Bilag II – punkt 1.1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

***Følgende oplysninger tilføjes på forslaget
til udformning:***

***Adressen på EU's dækmærkningswebsted
med stor skrift i bunden af mærket***

Ændringsforslag 40

Forslag til direktiv Bilag II – punkt 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

***2a. Format for udvidet forklarende
mærke***

***Den forklarende version af mærket som
omhandlet i artikel 5 skal være i
overensstemmelse med nedenstående
illustration, og teksten oversættes til det
sprog, der er relevant på salgsstedet.
Denne version af mærket skal udleveres
til kunden på eller med selve regningen
eller sammen med denne, medmindre
dette medfører en uforholdsmæssig stor
byrde for forhandleren, i hvilket tilfælde
oplysningerne skal formidles i
overensstemmelse med bilag II, punkt 2b.***

Savings, safety and comfort

Fuel economy

Improved fuel economy saves fuel and reduces CO₂ emissions. See how much money you could be saving – use our savings calculator at www.energycar.org

Wet grip

Tyre wet grip affects the braking distance on wet roads.

Exterior Noise

72 dB(A)

Low Noise tyres give you a quieter ride and reduce noise pollution.

Check your tyres regularly

Begrundelse

Selv om forbrugeren i mange tilfælde vil have mulighed for at se mærkaten, inden salget af dækket finder sted, er der behov for yderligere, supplerende oplysningskilder, som kan nå ud til forskellige markedssegmenter og afsætningskanaler. Mærkaten kræver dog yderligere oplysninger i form af en forklarende tekst til hvert enkelt piktogram. Disse oplysninger bør formidles til køber i andet informationsmateriale – senest på eller sammen med regningen. At formidle mere detaljerede oplysninger på regningen øger sandsynligheden for, at forbrugeren fremover vil stille spørgsmål på grundlag af mærkningsordningen.

Ændringsforslag 41

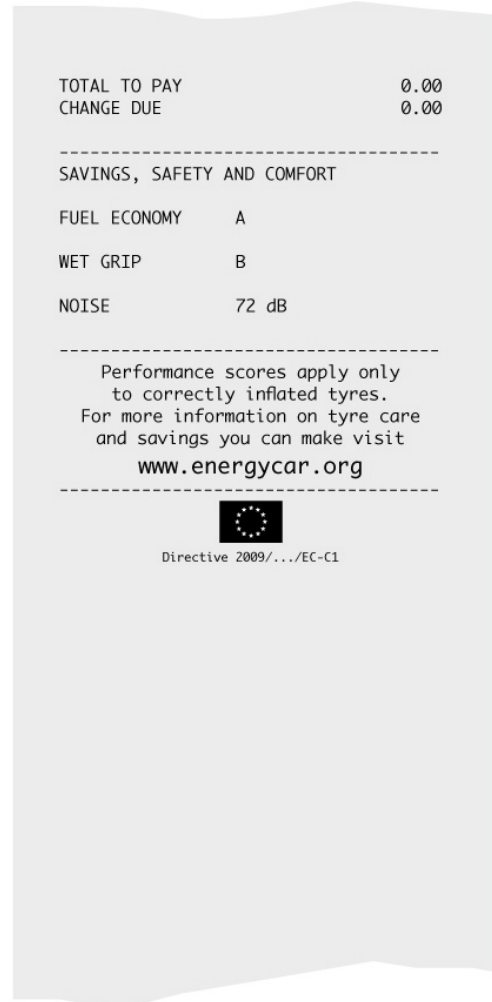
Forslag til direktiv Bilag II – punkt 2 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2b. Format for oplysninger på kvittering

Hvis omkostningerne ved at trykke det forklarende mærke som omhandlet i bilag II, punkt 2a, udgør en uforholdsmæssig stor byrde for forhandleren, formidles oplysningerne som vist nedenfor:



Ændringsforslag 42

Forslag til direktiv Bilag III – punkt 3

Kommissionens forslag

3. Leverandørerne skal tillige stille følgende til rådighed på deres websted:

Ændringsforslag

3. Leverandørerne skal tillige stille følgende til rådighed på deres websted:

–i) et link til EU's dækmærkningswebsted

i) en forklaring på de piktogrammer, der benyttes i mærket

ii) en udtalelse, hvor det fremhæves, at den reelle brændstofbesparelse og færdselssikkerheden i høj grad afhænger af førerens køremåde, især følgende:

- at der kan opnås en betydelig brændstofbesparelse ved økonomisk kørsel
- at dæktrykket bør kontrolleres regelmæssigt, da korrekt dæktryk giver bedre vejgreb i vådt føre og bedre brændstoføkonomi
- at der altid bør holdes den fornødne bremseafstand.

i) en forklaring på de piktogrammer, der benyttes i mærket, **samt kalkulatoren til beregning af brændstofeffektiviteten, som er til rådighed på EU's dækmærkningswebsted**

ii) en udtalelse, hvor det fremhæves, at den reelle brændstofbesparelse og færdselssikkerheden i høj grad afhænger af førerens køremåde, især følgende:

- at der kan opnås en betydelig brændstofbesparelse ved økonomisk kørsel
- at dæktrykket bør kontrolleres regelmæssigt, da korrekt dæktryk giver bedre vejgreb i vådt føre og bedre brændstoføkonomi
- at der altid bør holdes den fornødne bremseafstand.

Begrundelse

Se begrundelsen til ændringsforslaget til artikel 3, stk. 5a (nyt).

BEGRUNDELSE

En integreret mærkningsordning for dæk

Eftersom næsten 25 % af de samlede CO₂-udledninger stammer fra vejtransport, ligger der en stor opgave for EU i at reducere køretøjernes energiintensitet og CO₂-fodafttryk. Dæk er ansvarlige for 20-30 % af køretøjernes samlede brændstofforbrug, og en forlængelse af dækkenes levetid bør derfor indgå i en integreret tilgang til nedbringelse af vejtransportens brændstofforbrug og emissioner. I de målrettede aktioner, der fastsættes i handlingsplanen for energieffektivitet for at reducere det samlede energiforbrug med 20 % inden 2020, fremhæves mærkning af dæk også som et potentielt middel til at opnå dette mål.

Dette forslag sigter mod at indføre et mærkningssystem, som kan sikre standardiserede oplysninger om dækkets brændstoffektivitet, dets vejgreb i vådt føre og dets afgivelse af rullestøj til omgivelserne. Dette vil give forbrugere og slutbrugere mulighed for at foretage et kvalificeret valg, når de køber dæk. Ifølge forslaget skal alle dæk til personbiler og vare- og lastbiler (dæk i kategori C1, C2 og C3) ledsages af letforståelige piktogrammer, der viser dækkes ydeevne i forhold til de tre parametre.

Forslaget bør ses som et forslag, der er i tæt interaktion med forslaget til en forordning om krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed (KOM(2008)0316). Sidstnævnte vedrører udbudssiden ved at fastsætte mindstekrav og garantier for, at dæk, der anvendes på europæiske veje, er af en tilfredsstillende kvalitet, mens nærværende forslag er rettet mod efterspørgslen og sigter mod at fremme en markedsstyret forbedring af energieffektiviteten og sikkerheden.

Ordføreren tilslutter sig nærværende forslag. Indførelse af et harmoniseret mærkningssystem er et vigtigt skridt til at sikre et skift på markedet i retning af mere brændstoføkonomiske dæk. Da markedsundersøgelser tydeligt har vist, at forbrugerne er interesserede i at købe mere brændstofbesparende dæk, vil direktivforslaget bidrage til at skabe opmærksomhed om spørgsmålet og til at åbne op for en dialog mellem sælger og køber og dermed give forbrugerne mulighed for at træffe et kvalificeret valg. Det vil gøre forbrugerne bevidste om den store forskel (både miljømæssigt og økonomisk) på dæk til personbiler. Der kan i dag være en forskel i brændstofforbruget på op til 10 % mellem de bedste og de dårligste dæk. Der kan på EU-plan kan blive tale om en ganske betydelig virkning, idet konsekvensanalysen har påvist et besparelspotentiale mellem 0,56 og 1,51 mio. TOE om året. Det svarer til at fjerne 0,5 - 1,3 millioner personbiler fra vejene i EU.

Ordføreren bifalder også forslagens integrerede tilgang. Eftersom forbedringer i resultaterne for et enkelt kriterium kan have negative konsekvenser for resultaterne for et andet kriterium (et mere energieffektivt dæk har f.eks. ofte et dårligere vejgreb og er derfor mindre sikkert), er det vigtigt at oplyse slutbrugeren om alle tre parametre. En mærkningsordning vil desuden ikke blot være til gavn for forbrugere og virksomheder. Den kan også være et nyttigt værktøj for offentlige myndigheder i deres bestræbelser på at sikre mere energieffektive, sikre og støjsvage dæk og for indførelsen af (skatte)incitamentet for mere bæredygtige dæk.

Forslaget er udarbejdet på baggrund af omfattende høringer med de berørte parter, hvilket afspejles i den balance, der er opnået. De berørte parter, herunder dækindustrien, støtter generelt forslaget. Ordføreren ønsker at understrege, at dette forslag, forudsat det

gennemføres korrekt, kan øge konkurrencen på dækmarkedet, hvilket vil give fabrikanterne mulighed for større produktdifferentiering, så konkurrencen ikke alene bliver baseret på pris, men også på produkternes kvalitet, samt give dem et incitament til at forbedre deres produkter. Ordningen vil formentlig også mindske den hindring, som omdømme kan være for nyttilkomne på markedet. Objektive, pålidelige og sammenlignelige oplysninger om dækkenes parametre vil sikre branchen et større afkast af sine F&U-investeringer i forbindelse med dens bestræbelser på at producere produkter af en højere kvalitet. Den foreslåede harmonisering er ud fra denne synsvinkel i branchens interesse.

Ordføreren vil gerne understrege, at den foreslåede ordning skal være praktisk gennemførlig, så omkostningseffektiv som muligt samt sikre lige konkurrencevilkår.

Mærke eller mærkat

Ifølge forslaget skal alle dæk til personbiler og lette varebiler (C1 og C2) være forsynet med et mærkat med oplysninger om de tre parametre. Kun dæk til lastbiler (C3) er undtaget fra denne forpligtelse, idet oplysningerne for disse dæk skal angives i det tekniske salgsmateriale. Begrundelsen for at indføre mærkatet er, at det, som det også er tilfældet for elektriske apparater, er den løsning, der er mest synlig for forbrugeren, samt at det er den nemmeste måde for de offentlige myndigheder til at sikre, at slutbrugeren får adgang til alle oplysninger. Der bør ved behandlingen af forslaget om indførelse af et mærkat tages højde for, at kvalitetsdæk allerede er forsynet med et mærkat (som ofte angiver varemærke og serienummer). Forslaget vil derfor ikke medføre en væsentlig ekstra byrde for dækfabrikanterne. Det anslås, at de supplerende oplysninger på mærkatet vil betyde en ekstra omkostning på under 1 eurocent pr. dæk. Det giver også mulighed for at pålægge dækfabrikanterne det fulde ansvar for at videreformidle oplysninger om dækkenes kvalitet.

Det er dog også vigtigt at tage hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende for dækmarkedet, hvor salget af dæk foregår fra mange forskellige steder lige fra store udstillingslokaler til små værksteder, hvor kunderne har begrænset eller ingen direkte adgang til at bese det produkt, de køber. Der er endvidere en vis bekymring for, at mærkaterne ikke bliver på dækkene, enten fordi de bliver fjernet, eller fordi de falder af af sig selv. Det er derfor nødvendigt med en pragmatisk tilgang for at finde en løsning på, hvordan målene i forslaget bedst kan opnås, og på hvordan der kan sikres en effektiv formidling af de relevante oplysninger til køberen.

Man bør være særlig opmærksom på billeverandører og bildistributører og deres situation. Selv om det er vigtigt, at forbrugerne gives oplysninger om de dæk, der er monteret på et fabriksnyt køretøj (især hvis det medfører, at forbrugerne stiller større krav til de monterede dæks brændstoffektivitet eller sikkerhed), bør der også tages højde for den logistik og de administrative byrder, som dette medfører. Dette er især relevant i lyset af den nuværende finansielle og økonomiske situation, og man bør derfor søge at finde en afbalanceret tilgang og undgå alle unødvendige administrative byrder.

Lige konkurrencevilkår

For dækindustrien er det især vigtigt, at dette direktiv ikke skaber konkurrenceforvridninger. Ordføreren er af den opfattelse, at det er nødvendigt inden for en fastlagt juridisk form at sikre lige konkurrencevilkår for alle dækfabrikanter både i Fællesskabet og over for deres

internationale konkurrenter. Selv om et direktiv rent juridisk har direkte retsvirkning i alle medlemsstater, uanset det nationale gennemførelsesniveau, er det afgørende at sikre en ensartet gennemførelse, implementering samt håndhævelse (overvågning og sanktioner) af dette forslag i alle medlemsstater.

Gennemførelse

Ordføreren mener, at gennemførelsen af dette direktiv bør ske inden for en tidsramme, der giver dækfabrikanterne tilstrækkelig tid til at overholde de nye betingelser, de pålægges, samtidig med at der sikres en hurtig overgang. Det er endvidere vigtigt med en fleksibel, men forudsigelig ordning, som giver mulighed for at tilpasse parametrene til tekniske fremskridt (for at undgå, at alle dæk fremover bliver kategori A-dæk), samtidig med at dækfabrikanterne sikres den nødvendige langsigtede forudsigelighed.

Snedæk

Ordføreren mener, at man især skal være opmærksom på anvendelsen af direktivet i forbindelse med snedæk eller nordiske vinterdæk, som er dæktyper, hvor det er nødvendigt at anføre supplerende oplysninger om deres egenskaber og funktioner under særlige forhold. Det er vigtigt at sikre, at mærkningen giver oplysninger om alle egenskaber, der er relevante for slutbrugeren under alle vejrforhold.

18.3.2009

UDTALELSE FRA UDVALGET OM MILJØ, FOLKESUNDHED OG FØDEVARESIKKERHED

til Udvalget om Industri, Forskning og Energi

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om mærkning af dæk med brændstofeffektivitet og andre vigtige parametre (KOM(2008)0779 – C6-0411/2008 – 2008/0221(COD))

Ordfører: Rebecca Harms

KORT BEGRUNDELSE

EU's dækmærkningsordning vil supplere grænseværdierne for brændstofeffektivitet, vejgreb i vådt føre og støjmissioner som fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. XXXX/XXXX om krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed (KOM(2008)0316). Mens forordningen fastsætter standarder, som med tiden vil betyde, at de modeller, der klarer sig dårligst, vil blive fjernet fra markedet, vil direktivet stimulere innovation og hurtigere udvikling af markedet hen imod mere brændstofeffektive, sikre og støjsvage dæk.

Det europæiske dækmarked er yderst konkurrencedygtigt. Men fordi der mangler klar information til forbrugerne, styres konkurrencen af pris og mærkegenkendelse i stedet for dækkenes egenskaber. Forbrugernes købsbeslutninger tager i høj grad udgangspunkt i salgsprisen i stedet for produkternes kvalitet, hvilket betyder, at de mere effektive og sikre dæk ikke vinder indpas. Ved at indføre en mærkningsordning vil forbrugerne for første gang få adgang til en systematisk og ensartet kilde til mere uafhængigt kontrollerede oplysninger om dækkenes egenskaber. Indførelsen af de tre egenskaber, nemlig brændstofeffektivitet, vejgreb i vådt føre og støj, vil sikre, at der gøres bestræbelser på at optimere hver enkelt egenskab (så en af dem ikke styrkes på de andres bekostning).

Dækkenes rullemodstand står for 20-30 % af køretøjers brændstofforbrug. Der er en stor forskel (100 %) mellem de dårligste og de bedste dæk på det europæiske marked. Kommissionens konsekvensanalyse viser, at brændstofeffektive dæk er omkostningseffektive og en billig måde at reducere CO₂-emissionerne på (KOM(2008)0746). En reduktion i rullemodstanden på 30 % fra det aktuelle markedsgennemsnit for bildæk (ca. 10 kg/t) til det aktuelle bedste praksis-niveau (ca. 7 kg/t) ville give en brændstofbesparelse på omkring 5 %

for hele vognparken. En stigning i produktionsomkostningerne og forbrugerpriserne for dæk forventes opvejet af brændstofbesparelser inden for en tilbagebetalingstid på mindre end otte måneder for de mest brændstoffeffektive dæk. Dette er en fordel for forbrugerne med hensyn til både økonomi og miljø, navnlig med de stigende benzinpriser.

Øget anvendelse af mere støjsvage dæk vil reducere støjniveauet på vejene og forbedre livskvaliteten og sundheden for de mennesker, der bor i byer og tæt på motorveje. Det vil reducere indvirkningen på sundheden og de dermed forbundne omkostninger, give de offentlige forvaltninger mulighed for at omfordele de midler, der i øjeblikket bruges på støjbarrierer, og opretholde ejendomsværdien på huse langs veje. Forbrugerne kan imidlertid ikke forventes at være bekendt med decibelskalaen, så der bør udleveres en ukompliceret farveordning, som viser, om bilen støjer meget, gennemsnitligt eller lidt.

Kommissionen skal spille en vigtig rolle med hensyn til at oplyse forbrugerne ved hjælp af et websted og en oplysningskampagne om fordelene i form af lavere brændstofpriser samt miljøfordelene. På dette websted skal forbrugerne kunne beregne de potentielle brændstofbesparelser ved at skifte til mere effektive dæk. Kravene til producenterne og alle aktører i distributions- og detailkæden skal være klare og skal overvåges. For at sikre overholdelse af mærkningsordningen skal de kompetente myndigheder i medlemsstaterne foretage inspektioner og indføre effektive bøder.

Det er vigtigt at anerkende, at mærkningsordningen ikke kun vil være en fordel for de individuelle forbrugere og førere, men også for indkøbere af vognparker og i forbindelse med offentlige indkøb. Selv om indkøbere af vognparker har en større viden, viser markedsundersøgelser, at de ville være meget taknemmelige for flere oplysninger om brændstoffektivitet.

ÆNDRINGSFORSLAG

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer sikkerhed opfordrer Udvalget om Industri, Forskning og Energi, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende ændringsforslag i sin betænkning:

Ændringsforslag 1

Forslag til direktiv Betragtning 4

Kommissionens forslag

(4) Dæk karakteriseres ved flere parametre, som hænger sammen indbyrdes. Forbedring af én parameter såsom energieffektivitet kan indvirke negativt på andre parametre, f.eks. vejgreb i vådt føre, mens en forøgelse af vejgrebet kan

Ændringsforslag

(4) Dæk karakteriseres ved flere parametre, som hænger sammen indbyrdes. Forbedring af én parameter såsom energieffektivitet kan indvirke negativt på andre parametre, f.eks. vejgreb i vådt føre, mens en forøgelse af vejgrebet kan

indvirke negativt på rullestøjen i omgivelserne. Dækfabrikanterne bør ansføres til at optimere alle parametre.

indvirke negativt på rullestøjen i omgivelserne. **Ligeledes er der mulighed for en øget belastning med finstøv som følge af øget dækslid ved ændring af parametrene.** Dækfabrikanterne bør ansføres til at optimere alle parametre.

Begrundelse

Vejtransport er en af hovedårsagerne til udledning af CO₂. Den årlige emission af finstøv som følge af dækslid udgør ca. 6,5 kt. Inden 2010 træder endnu et trin i bestemmelserne om finstøv i kraft. Hvis parametre som rullemodstanden ændres, skal det også altid overvejes, hvilke konsekvenser det har for dæksliddet og dermed også for belastningen med finstøv.

Ændringsforslag 2

Forslag til direktiv Punkt 11 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(11a) Dækfabrikanter, -leverandører og -distributører bør tilskyndes til at overholde dette direktivs bestemmelser inden 2012 med henblik på at fremskynde ordningens udbredelse og realisere fordelene.

Begrundelse

Mærkningsordningen bør indføres så hurtigt som muligt, indledningsvist på frivillig basis, hvilket vil øge forbrugernes kendskab til ordningen og føre til en hurtigere reduktion af brændstofforbruget, CO₂-emissionerne og trafikstøjen på vejene.

Ændringsforslag 3

Forslag til direktiv Punkt 17 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(17a) Potentielle indkøbere bør få supplerende standardoplysninger, som forklarer mærkets forskellige

komponenter, nemlig brændstofeffektivitet, vejdreb i vådt føre og støjemissioner, samt deres relevans, herunder en beregning af brændstofbesparelsen, som viser de gennemsnitlige besparelser med hensyn til brændstof, CO₂ og omkostninger. Disse oplysninger bør angives i pjecer og på opslag på alle salgssteder samt på EU's dækmærkningswebsted. Webadressen bør angives tydeligt i mærket og al teknisk salgsmateriale.

Begrundelse

For at skabe en central kilde til oplysninger, som tydeligt forklarer begrundelsen bag mærkningsordningen, fordelene for forbrugerne med hensyn til brændstof- og omkostningsbesparelser samt bidraget til reduktion af CO₂ og trafikstøj.

Ændringsforslag 4

Forslag til direktiv Betragtning 22

Kommissionens forslag

(22) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at indføre krav til vådgrebsklassificering af dæk i kategori C2 og C3, indføre krav til andre væsentlige dækparametre end brændstofeffektivitet, **vådgreb** og rullestøj og tilpasse bilagene til den tekniske udvikling. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved supplerende af det, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

Ændringsforslag

(22) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at indføre krav til vådgrebsklassificering af dæk i kategori C2 og C3, indføre krav til andre væsentlige dækparametre end brændstofeffektivitet og rullestøj og tilpasse bilagene til den tekniske udvikling, **også under hensyntagen til finstøvbelastningen som følge af dækslid**. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved supplerende af det, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

Begrundelse

Det nævnte parameter vådgreb gentages i Kommissionens forslag.

Motortrafikken er en af hovedårsagerne til udledning af CO₂. Den årlige emission af finstøv som følge af dækslid udgør ca. 6,5 kt. Inden 2010 træder endnu et trin i bestemmelserne om finstøv i kraft. Hvis parametre som rullemodstanden ændres, skal det også altid overvejes, hvilke konsekvenser det har for dæksliddet og dermed også for belastningen med finstøv.

Ændringsforslag 5

Forslag til direktiv Artikel 3, stk. 4

Kommissionens forslag

(4) teknisk salgsmateriale": alt trykt og elektronisk materiale, der anvendes til markedsføring af dæk eller køretøjer, er rettet mod slutbrugere og distributører og indeholder en beskrivelse af et dæks specifikke parametre, herunder tekniske vejledninger, brochurer, internetmarkedsføring, foldere og kataloger

Ændringsforslag

(4) "teknisk salgsmateriale": alt trykt og elektronisk materiale, der anvendes til markedsføring af dæk eller køretøjer, er rettet mod slutbrugere og distributører og indeholder en beskrivelse af et dæks specifikke parametre **eller angiver salgsprisen**, herunder tekniske vejledninger, brochurer, **lagerfortegnelser**, internetmarkedsføring, foldere og kataloger

Begrundelse

For at sikre, at de potentielle købere, som ikke ser dækkene, før de monteres (f.eks. internetordrer, aftaler om styring af bilparker), får oplysningerne, er det vigtigt at angive mærkningsinformationerne i andet salgsmateriale. Mærkningsinformationerne skal angives alle steder, hvor salgsprisen er angivet.

Ændringsforslag 6

Forslag til direktiv Artikel 3, stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5a) "EU's dækmærkningswebsted": en central internetbaseret kilde til forklarende og supplerende oplysninger om ethvert element i dækmærkets indhold, som også omfatter et værktøj til beregning af brændstofbesparelsen, og som administreres af Kommissionen.

Begrundelse

For at skabe en central kilde til oplysninger, som forklarer begrundelsen bag mærkningsordningen, fordelene for forbrugerne med hensyn til brændstof- og omkostningsbesparelser samt bidraget til reduktion af CO₂ og trafikstøj.

Ændringsforslag 7

Forslag til direktiv Artikel 3, stk. 5 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5b) "Værktøj til beregning af brændstofbesparelsen": et værktøj på EU's dækmærkningswebsted samt i pjecer og på opslag, som viser den potentielle gennemsnitlige brændstofbesparelse (i procent, liter og euro) og CO₂-reduktion for C1-, C2- og C3-dæk.

Begrundelse

For at øge kendskabet til og interessen for mærket og vise de direkte fordele for forbrugerne med hensyn til brændstofforbrug og økonomi samt miljøfordelene.

Ændringsforslag 8

Forslag til direktiv Artikel 4 - stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1) Leverandørerne sikrer, at der på slidbanen på C1- og C2-dæk, som leveres til **distributører eller slutbrugere, er påsat en mærkat** med angivelse af brændstofeffektivitetsklassen, **jf. bilag I, del A**, og den målte rullestøj, **jf. bilag I, del C; for C1-dæks vedkommende skal også vådgrebsklassen, jf. bilag I, del B, være angivet.**

1) Leverandørerne sikrer, at der på slidbanen på C1- og C2-dæk, som leveres til **salgssteder, anbringes en mærkning, som vises på en hvilken som helst måde eller med en mærkat på slidbanen** med angivelse af brændstofeffektiviteten, **information om vådgrebet** og den målte rullestøj i omgivelserne, jf. bilag I, del A, B og C.

Begrundelse

Den foreslåede ordlyd præciserer informationen til salgsstederne og sikrer, at man anvender

de mest hensigtsmæssige og effektive midler til at informere forbrugerne; henvisningen til "salgssteder" er i overensstemmelse med den nye ordlyd af artikel 3, stk. 3.

Ændringsforslag 9

Forslag til direktiv Artikel 4, stk. 3

Kommissionens forslag

(3) Leverandørerne skal angive brændstofeffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj i teknisk salgsmateriale, jf. bilag I, i den i bilag III krævede rækkefølge.

Ændringsforslag

(3) Leverandørerne skal angive brændstofeffektivitetsklasse, vådgrebsklasse og målt rullestøj i **alt** teknisk salgsmateriale, jf. bilag I, i den i bilag III krævede rækkefølge.

Begrundelse

Præcisering for at sikre, at mærkningsoplysningerne angives på alt teknisk salgsmateriale.

Ændringsforslag 10

Forslag til direktiv Artikel 4, stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4a) Al teknisk salgsmateriale skal indeholde en tydelig webadresse på EU's dækmærkningswebsted.

Begrundelse

For at udbrede kendskabet til og forståelsen af ordningen bør forbrugerne henvises til EU's websted, som er en central kilde til forklarende og supplerende oplysninger.

Ændringsforslag 11

Forslag til direktiv Artikel 5 - stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1) Distributørerne sikrer, at **den mærkat**,

1) Distributørerne sikrer, at

som leverandøren *har påsat* i overensstemmelse med artikel 4, nr. 1, forefindes på et klart synligt sted *på dækkene* på salgsstedet.

mærkningsinformationer, som leverandøren *yder* i overensstemmelse med artikel 4, nr. 1, forefindes *i umiddelbar nærhed* på et klart synligt sted på salgsstedet.

Begrundelse

Denne ændring forbedrer formuleringen ved at styrke brugen af mærkningsinformationen på konsistent vis.

Ændringsforslag 12

Forslag til direktiv Artikel 6 - titel

Kommissionens forslag

Billeverandørernes og bildistributørernes ansvar

Ændringsforslag

Køretøjsleverandørernes og køretøjsdistributørernes ansvar

Horisontalt ændringsforslag, som bør gælde for hele artiklen.

Begrundelse

Bestemmelserne bør gælde for distributører af alle køretøjer, som skal udstyres med dæk, der er omfattet af dette direktiv, herunder varevogne, lastbiler og busser, med henblik på at sikre, at erhvervsindkøbere, som udgør en voksende andel af dækmarkedet, også er bekendt med mærkningsordningen.

Ændringsforslag 13

Forslag til direktiv Artikel 8, afsnit - 1 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Medlemsstaterne sikrer, at de kompetente myndigheder indfører et system til rutinemæssige og ikkerutinemæssige inspektioner af salgsstederne med henblik på at sikre overholdelse af direktivets krav.

Begrundelse

Forbrugerorganisationers undersøgelser har afsløret, at produkter til stadighed mærkes forkert, samt at der mangler oplysninger. Medlemsstaterne bør ved hjælp af kontroller på stedet sikre, at produkterne mærkes korrekt, og at de relevante oplysninger er angivet på alt teknisk salgsmateriale, som beskrevet. Påvulkanisering af målte værdier på dæksiderne vil lette overvågningen og håndtægelsen af gennemførelsen.

Ændringsforslag 14

Forslag til direktiv Artikel 8 – afsnit 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Med henblik på vurderingen og håndtægelse af overensstemmelsen refererer medlemsstaterne, hvor det er relevant, også til dokumentationen for dækkenes typegodkendelse og til relevant supplerende dokumentation, som stilles til rådighed af leverandøren.

Begrundelse

Der findes allerede regler, som definerer, hvordan medlemsstaterne skal fastsætte brændstofforbrug, vådgrebsklasser og ekstern rullemodstand i forbindelse med typegodkendelsen af nye dæk. Etablerede EU-procedurer bør anvendes og ikke drages i tvivl for at undgå ekstra unødvendig testning og bureaukrati. Det er også vigtigt at minimere og harmonisere dæktests med henblik på at mindske den administrative byrde for producenterne og udgifterne til testning, og der bør derfor anvendes samme testmetoder som dem, der er defineret i lovgivningen om typegodkendelse af dæk.

Ændringsforslag 15

Forslag til direktiv Artikel 14, afsnit - 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Senest den 29. oktober 2010 fremlægger Kommissionen en rapport ledsaget af en konsekvensanalyse og, hvis relevant, forslag til Parlamentet og Rådet om yderligere revision af dette direktiv og

andre relevante forordninger med hensyn til udvidelse af mærkningsordningen til at omfatte regummierede dæk.

Ændringsforslag 16

Forslag til direktiv

Bilag 1, del A, tabel, kolonne 1 og 2

Kommissionens forslag

C1-dæk	
Rullemodstandskoefficient i kg/t	Energieffektivitetsklasse
rullemodstandskoefficient $\leq 6,5$	A
$6,6 \leq$ rullemodstandskoefficient $\leq 7,7$	B
$7,8 \leq$ rullemodstandskoefficient $\leq 9,0$	C
<i>benyttes ikke</i>	D
$9,1 \leq$ rullemodstandskoefficient $\leq 10,5$	E
10,6 \leq rullemodstandskoefficient $\leq 12,0$	F
rullemodstandskoefficient $\geq 12,1$	G

Ændringsforslag

C1-dæk	
Rullemodstandskoefficient i kg/t	Energieffektivitetsklasse
rullemodstandskoefficient $\leq 6,5$	A
$6,6 \leq$ rullemodstandskoefficient $\leq 7,5$	B
$7,6 \leq$ rullemodstandskoefficient $\leq 8,5$	C
$8,6 \leq$ rullemodstandskoefficient $\leq 9,5$	D
$9,6 \leq$ rullemodstandskoefficient $\leq 10,5$	E
10,6 \leq rullemodstandskoefficient $\leq 11,5$	F
rullemodstandskoefficient \geq	G

Begrundelse

For at styrke forbrugernes forståelse af ordningen og skabe en klar forbindelse til brændstofbesparelser er lineære intervaller på 1 kg/t hensigtsmæssige, da det klart kan påvises, at det giver en brændstofbesparelse på 1,5 % pr. trin op. F.eks. giver udskiftning af en F-model med en A-model en brændstofbesparelse på 7,5 %.

Den tomme D-klasse er forvirrende for forbrugerne. Ordningen bør være samlet og ikke underinddele klasserne i to "underordninger", hvilket vil svække effektiviteten.

At reducere intervallerne ville ikke skabe konsekvente incitamenter til at forbedre ydelsen på markedet (mindre incitament til at skabe trinvis forbedringer mellem klasse E, F og G).

Ændringsforslag 17**Forslag til direktiv****Bilag 2, del A, tabel, kolonne 1 og 2***Kommissionens forslag*

C2-dæk	
Rullemodstandskoefficient i kg/t	Energieffektivitetsklasse
rullemodstandskoefficient $\leq 5,5$	A
$5,6 \leq$ rullemodstandskoefficient $\leq 6,7$	B
$6,8 \leq$ rullemodstandskoefficient $\leq 8,0$	C
<i>benyttes ikke</i>	D
$8,1 \leq$ rullemodstandskoefficient $\leq 9,2$	E
$9,3 \leq$ rullemodstandskoefficient $\leq 10,5$	F
rullemodstandskoefficient $\geq 10,6$	G

Ændringsforslag

C2-dæk	
Rullemodstandskoefficient i kg/t	Energieffektivitetsklasse
rullemodstandskoefficient $\leq 5,5$	A
$5,6 \leq$ rullemodstandskoefficient $\leq 6,5$	B
$6,6 \leq$ rullemodstandskoefficient $\leq 7,5$	C
$7,6 \leq$ rullemodstandskoefficient $\leq 8,5$	D
$8,6 \leq$ rullemodstandskoefficient $\leq 9,5$	E
$9,6 \leq$ rullemodstandskoefficient $\leq 10,5$	F
rullemodstandskoefficient $\geq 10,6$	G

Begrundelse

For at styrke forbrugernes forståelse af ordningen og skabe en klar forbindelse til brændstofbesparelser er lineære intervaller på 1 kg/t hensigtsmæssige, da det klart kan knyttes til en brændstofbesparelse pr. trin op.

Den tomme D-klasse er forvirrende for forbrugerne. Ordningen bør være samlet og ikke underinddele klasserne i to "underordninger", hvilket vil svække effektiviteten.

Ændringsforslag 18

Forslag til direktiv

Bilag 1, del B, tabel, kolonne 1 og 2

Kommissionens forslag

C1-dæk	
Vådgrebsindeks	Vådgrebsklasse
$155 \leq \text{vådgrebsindeks}$	A
$140 \leq \text{vådgrebsindeks} \leq 154$	B
$125 \leq \text{vådgrebsindeks} \leq 139$	C
<i>benyttes ikke</i>	D
$110 \leq \text{vådgrebsindeks} \leq 124$	E
$\text{vådgrebsindeks} \leq 109$	F
benyttes ikke	G

Ændringsforslag

C1-dæk	
Vådgrebsindeks	Vådgrebsklasse
$155 \leq \text{vådgrebsindeks}$	A
$140 \leq \text{vådgrebsindeks} \leq 154$	B
$125 \leq \text{vådgrebsindeks} \leq 139$	C
$110 \leq \text{vådgrebsindeks} \leq 124$	D
$\text{vådgrebsindeks} \leq 109$	E
<i>benyttes ikke</i>	F
benyttes ikke	G

Begrundelse

Den foreslåede tomme D-klasse er forvirrende for forbrugerne. Det er afgørende, at ordningen er gennemsigtig og forståelig. Ordningen bør være samlet og ikke underinddele klasserne i to "underordninger", hvilket vil svække effektiviteten.

Ændringsforslag 19

Forslag til direktiv Bilag 3, stk. 3

Kommissionens forslag

3. Leverandørerne skal tillige stille følgende til rådighed på deres websted:

i) en forklaring på de piktogrammer, der benyttes i mærket

ii) **en udtalelse, hvor det fremhæves, at den reelle brændstofbesparelse og færdselssikkerheden i høj grad afhænger af førerens køremåde, især følgende:**

- at der kan opnås en betydelig brændstofbesparelse ved økonomisk kørsel

- at dæktrykket bør kontrolleres regelmæssigt, da korrekt dæktryk giver bedre vejgreb i vådt føre og bedre brændstoføkonomi

- at der altid bør holdes den fornødne bremseafstand.

Ændringsforslag

3. Leverandørerne skal tillige stille følgende til rådighed på deres websted:

i) **et link til EU's dækmærkningswebsted**

ii) **en forklaring på de piktogrammer, der benyttes i mærket, samt værktøjet til beregning af brændstofeffektiviteten ifølge EU's dækmærkningswebsted**

iii) **en udtalelse, hvor det fremhæves, at den reelle brændstofbesparelse og færdselssikkerheden i høj grad afhænger af førerens køremåde, især følgende:**

- at der kan opnås en betydelig brændstofbesparelse ved økonomisk kørsel

- at dæktrykket bør kontrolleres regelmæssigt, da korrekt dæktryk giver bedre vejgreb i vådt føre og bedre brændstoføkonomi

- at der altid bør holdes den fornødne bremseafstand.

(punkt (ii) i Kommissionens tekst flyttet til punkt (iii) i ændringsforslaget)

PROCEDURE

Titel	Mærkning af dæk i forbindelse med brændstofeffektivitet
Referencer	KOM(2008)0779 – C6-0411/2008 – 2008/0221(COD)
Korresponderende udvalg	ITRE
Udtalelse fra Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI 4.12.2008
Rådgivende ordfører Dato for valg	Rebecca Harms 22.1.2009
Behandling i udvalg	9.2.2009
Dato for vedtagelse	16.3.2009
Resultat af den endelige afstemning	+: 27 -: 2 0: 2
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Mojca Drčar Murko, Jill Evans, Anne Ferreira, Elisabetta Gardini, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Gyula Hegyi, Marie Anne Isler Béguin, Linda McAvan, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Carl Schlyter, Richard Seeber, María Sornosa Martínez, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Jutta Haug, Caroline Lucas, Alojz Peterle, Renate Sommer

PROCEDURE

Titel	Mærkning af dæk i forbindelse med brændstofeffektivitet		
Referencer	KOM(2008)0779 – C6-0411/2008 – 2008/0221(COD)		
Dato for høring af EP	13.11.2008		
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ITRE 4.12.2008		
Rådgivende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI 4.12.2008	IMCO 4.12.2008	TRAN 4.12.2008
Ingen udtalelse Dato for afgørelse	IMCO 1.12.2008	TRAN 8.12.2008	
Ordfører Dato for valg	Ivo Belet 17.12.2008		
Behandling i udvalg	21.1.2009	17.2.2009	
Dato for vedtagelse	31.3.2009		
Resultat af den endelige afstemning	+: 49	-: 0	
	0: 1		
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Šarūnas Birutis, Jan Březina, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Dragoș Florin David, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Adam Gierek, Fiona Hall, David Hammerstein, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Pia Elda Locatelli, Eugenijus Maldeikis, Eluned Morgan, Antonio Mussa, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Aldo Patriciello, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Adina-Ioana Vălean, Alejo Vidal-Quadras		
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Alexander Alvaro, Ivo Belet, Danutė Budreikaitė, Zdzisław Kazimierz Chmielewski, Neena Gill, Robert Goebbels, Edit Herczog, Gunnar Hökmark, Toine Manders, Bernhard Rapkay, Esko Seppänen, Silvia-Adriana Țicău, Vladimir Urutchev		
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 178, stk. 2	Victor Boștinaru		
Dato for indgivelse	2.4.2009		