



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 25 februari 2020
(OR. en)

Interinstitutionellt ärende:
2018/0148(COD)

14649/2/19
REV 2 ADD 1

ENER 529
ENV 970
TRANS 561
CONSOM 328
CODEC 1709
PARLNAT 68

RÅDETS MOTIVERING

Ärende: Rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av
EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om märkning
av däck med avseende på drivmedelseffektivitet och andra parametrar, om
ändring av förordning (EU) 2017/1369 samt om upphävande av förordning
(EG) nr 1222/2009

- Rådets motivering
- Antagen av rådet den 25 februari 2020

I. INLEDNING

1. Den 17 maj 2018 antog kommissionen det ovannämnda förslaget som en del av det bredare åtgärdspaketet om koldioxidsnåla transporter.
2. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén hördes, men endast det förstnämnda organet avgav ett yttrande, vilket skedde den 17 oktober 2018.
3. Efter diskussionerna i arbetsgruppen för energi enades rådet om en allmän riktlinje den 4 mars 2019¹.
4. Den 26 mars 2019² antog Europaparlamentet sin ståndpunkt vid första behandlingen. Ståndpunkten bekräftades därefter av det nyvalda Europaparlamentet.
5. Den 10 oktober 2019 inleddes förhandlingarna mellan de båda medlagstiftarna. Vid det andra och sista informella trepartsmötet om det ovannämnda förslaget den 13 november 2019 nåddes en preliminär överenskommelse med Europaparlamentet.
6. Den 22 november 2019 analyserade Coreper I den preliminära kompromisstexten inför en överenskommelse³.
7. Den 4 december 2019 meddelade ordföranden för Europaparlamentets utskott för industrifrågor, forskning och energi i en skrivelse⁴ till ordföranden i Coreper I att han, med förbehåll för juristlingvisternas granskning, skulle rekommendera plenarförsamlingen att godkänna rådets ståndpunkt utan ändringar vid andra behandlingen, om rådet antar sin ståndpunkt vid första behandlingen i enlighet med den till skrivelsen bifogade texten.

¹ Se dokument 6695/19.

² Dokument T8-0230/2019.

³ Se dokumenten 14152/19 och 14152/19 COR 1.

⁴ Se D (2019) 43576.

8. Den 16 december 2019 bekräftade rådet den ovannämnda politiska överenskommelsen⁵ inför antagandet av en ståndpunkt vid första behandlingen.
9. Den 25 februari 2020 antog rådet sin ståndpunkt vid första behandlingen om förslaget enligt dok. 14649/19.

II. SYFTE

Syftet med förslaget, som innebär att förordning (EG) nr 1222/2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar⁶ ska upphävas, är att förtydliga och utvidga det nuvarande regelverkets tillämpningsområde, främst genom att

- kraven på att etiketten ska visas utvidgas till C3-däck,
- däcketiketten uppdateras, bestämmelser om ändringar av den införs och den görs synligare för konsumenterna,
- det fastställs krav i fråga om internet- och distansförsäljning och andra situationer där konsumenten inte kan se däckens fysiskt,
- det krävs att information om olika däcktypers prestanda på snö och is ska anges på etiketten,
- man beaktar möjligheten att ta med körsträcka och nötning som parametrar för etiketten, så snart det finns lämpliga provningsmetoder,
- regummerade däck tas med, så snart en lämplig provningsmetod för att mäta sådana däckens prestanda har utvecklats,
- det möjliggör en översyn av däckens prestandaklasser genom delegerade akter,
- det införs ett krav på att registrera däck i en ad hoc-databas.

⁵ Se bilagan till not 14640/19.

⁶ EUT L 342, 22.12.2009, s. 46.

III. ANALYS AV RÅDETS STÅNDPUNKT VID FÖRSTA BEHANDLINGEN

A. Allmänt

Den kompromisstext som bekräftades av rådet den 16 december 2019 återspeglar till fullo medlagstiftarnas överenskommelse. Den bibehåller de flesta målen i kommissionens förslag och beaktar samtidigt de viktigaste ändringar som Europaparlamentet antog vid sin första behandling.

Det bör nämnas att Europaparlamentet antog över 50 ändringar vid sin första behandling. Under diskussionerna i arbetsgruppen för energi analyserade rådet dessa ändringar vid flera tillfällen.

De båda medlagstiftarnas ståndpunkter tycktes redan från början vara ganska lika när det gäller många bestämmelser. Rådet godtog därför de flesta av Europaparlamentets ändringar åtminstone delvis, några av dem i sak och några även med den exakta ordalydelsen. Under förhandlingarna drog Europaparlamentet tillbaka eller strök vissa ändringar.

B. De viktigaste frågorna

På det hela taget respekterar de ändringar som gjorts i kommissionens förslag de övergripande målen att

- ge konsumenterna mer information om drivmedelseffektivitet, säkerhet och buller när de köper däck,
- förbättra etikettens korrekthet och samtidigt ge relevant och jämförbar information och
- maximera etikettens bidrag till utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn.

Samtidigt verkar medlagstiftarna ha hittat rätt balans mellan ambitionerna när det gäller de ovannämnda målen och behovet av att se till att regelverket är lätt att tillämpa inom sektorn och/eller av myndigheterna utan att det medför omotiverade administrativa bördor.

Rent konkret är de viktigaste ändringar som gjorts i förhållande till kommissionens ursprungliga förslag följande:

- a) Artikel 2 ändrades för att klargöra att regummerade däck omfattas av den nya förordningens tillämpningsområde precis som alla andra C1-, C2- och C3-däck.
- b) Förteckningen över definitioner i artikel 3 utökades genom att nya definitioner (t.ex. *däcktypbeteckning*) lades till och andra definitioner gjordes tydligare eller specificerades ytterligare (t.ex. *parameter*).
- c) Däckleverantörernas och/eller däckdistributörernas skyldigheter enligt artiklarna 4 och 6 förtydligades ytterligare: 1) när det gäller leverantörers och distributörers möjlighet att tillhandahålla däcketiketten i en kapslad skärmbild vid visuella annonser på internet för en viss däcktyp och 2) gentemot typgodkännandemyndigheterna och marknadskontrollmyndigheterna. Dessutom gjordes ytterligare förtydliganden när det gäller de sistnämnda myndigheternas roll, och man införde också en möjlighet (inte en skyldighet) för dessa myndigheter att göra ytterligare kontroller av etiketten.
- d) Alla datum i artiklarna 5.1, 5.2, 11.5, 17 och 18 avseende däckleverantörernas skyldigheter i fråga om produkt databasen, medlemsstaternas skyldigheter gentemot kommissionen, upphävandet av det nuvarande regelverket och ikraftträdandet senarelades.

- e) Artikel 8 lades till för att säkerställa överensstämmelse med artikel 14 i direktivet om elektronisk handel, när det gäller skyldigheterna för tjänsteleverantörer som tillåter försäljning av däck via sin webbplats.
- f) Artikel 12.4 infördes för att klargöra att marknadskontrollmyndigheterna får återkräva kostnaderna för inspektion av handlingar och provning av fysiska produkter från leverantören vid bristande överensstämmelse med det nya regelverket eller de relevanta delegerade akter som antagits i enlighet med det.
- g) Artikel 13 ändrades för att förhindra skalrevidering av klasserna avseende drivmedelseffektivitet, väggrepp på vått underlag och externt däck- och vägbanebuller genom delegerade akter. Samtidigt ges nu kommissionen befogenhet anta delegerade akter enligt följande: 1) Senast två år efter den dag då den nya förordningen träder i kraft för att komplettera förordningen genom att införa nya informationskrav för regummerade däck, förutsatt att en lämplig provningsmetod finns tillgänglig. 2) För att inkludera parametrar eller informationskrav avseende däckens nötning och körsträcka, så snart tillförlitliga, exakta och reproducerbara metoder för provning och mätning av däckens nötning och körsträcka är tillgängliga för användning av europeiska eller internationella standardiseringsorganisationer och förutsatt att två villkor är uppfyllda (nämligen att kommissionen har gjort en grundlig konsekvensbedömning och att kommissionen har genomfört ett vederbörligt samråd med berörda parter).
- h) Skalrevideringen av klasserna avseende drivmedelseffektivitet, väggrepp på vått underlag och externt däck- och vägbanebuller, enligt kommissionens förslag i bilaga I, godtogs inte. Medlagstiftarna gick emellertid vidare med att rensa upp de tomma klasserna när det gäller drivmedelseffektivitet och väggrepp på vått underlag.

- i) Nya piktogram och en ny layout för etiketten infördes i bilagorna I och II.
- j) Bilaga III till kommissionens förslag ströks.
- k) I bilaga IV införde medlagstiftarna en ny bestämmelse som gör det möjligt för leverantörer och distributörer att, i förekommande fall, klargöra att däck med väggrepp på is är särskilt avsedda för vägbanor som är täckta av is och kompakt snö och endast bör användas vid mycket svåra klimatförhållanden och att användning av däck med väggrepp på is vid mindre svåra klimatförhållanden kan leda till suboptimal prestanda, särskilt när det gäller väggrepp på vått underlag, hantering och slitage.
- l) Bilaga VII lades till för att förtydliga vilken information som ska föras in i produktdatabasens offentliga del och efterlevnadsdel.

IV. SLUTSATS

Rådets ståndpunkt understryker det huvudsakliga syftet med kommissionens förslag och återspeglar fullt ut den kompromiss som med kommissionens stöd nåddes i de informella förhandlingarna mellan rådet och Europaparlamentet.

Kompromissen bekräftades i en skrivelse av den 4 december 2019 från ordföranden för Europaparlamentets utskott för industrifrågor, forskning och energi (ITRE) ställd till ordförandeskapet. Därefter godkändes den av rådet den 16 december 2019 genom en bekräftelse av den politiska överenskommelsen inför antagandet av en ståndpunkt vid första behandlingen.
