



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 23 maj 2018
(OR. en)

9185/18

**Interinstitutionellt ärende:
2018/0148 (COD)**

**ENER 150
ENV 316
TRANS 218
CONSOM 150
CODEC 825**

FÖRSLAG

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	17 maj 2018
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2018) 296 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om märkning av däck med avseende på drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar samt om upphävande av förordning (EG) nr 1222/2009

För delegationerna bifogas dokument – COM(2018) 296 final.

Bilaga: COM(2018) 296 final

Bryssel den 17.5.2018
COM(2018) 296 final

2018/0148 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om märkning av däck med avseende på drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar samt om upphävande av förordning (EG) nr 1222/2009

(Text av betydelse för EES)

{SEC(2018) 234 final} - {SWD(2018) 188 final} - {SWD(2018) 189 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Bättre märkning av däck kommer att ge konsumenterna mer information om drivmedelseffektivitet, säkerhet och buller, vilket gör att de får korrekt, relevant och jämförbar information på dessa områden när de köper däck. Detta kommer att bidra till att effektivisera däkmärkningssystemet i syfte att säkerställa renare, säkrare och tystare fordon och maximera systemets bidrag till att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn.

Detta förslag upphäver och ersätter förordning (EG) nr 1222/2009¹ om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar (nedan kallad *förordningen om märkning av däck*).

Förordningen om märkning av däck ändrades två gånger innan den trädde i kraft. Den första ändringen innebar att den kom att omfatta en ny provningsmetod för väggrepp på vått underlag för C1-däck (bilar), och den andra ändringen gjordes för att återspegla det faktum att en lämplig internationell provningsmetod för väggrepp på vått underlag också hade utvecklats för C2-däck (skåpbilar) och C3-däck (tunga fordon)² och för att inkludera ett förfarande för laboratorieanpassning för mätning av rullmotstånd. Dessa ändringar har tagits med i föreliggande förslag.

• Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området

EU antog 2009 två uppsättningar regler om däck:

- Förordningen om märkning av däck, som fastställer unionens krav på att slutanvändare ska förses med harmoniserad information om däckparametrar som gör det möjligt för dem att fatta välgrundade beslut.
- Genom förordningen om krav för typgodkännande³ av allmän säkerhet hos motorfordon (förordningen om allmän säkerhet) infördes harmoniserade tekniska krav som däck måste uppfylla innan de kan släppas ut på unionsmarknaden.

Genom förordningen om allmän säkerhet infördes minimikrav bland annat för däck i fråga om

- i) rullmotstånd,
- ii) väggrepp på vått underlag och
- iii) externt däck- och vägbanebuller.

Dessa krav började tillämpas den 1 november 2012, med en andra fas som innebär strängare krav för rullmotstånd som började tillämpas den 1 november 2016 (ytterligare ändringar ska träda i kraft under 2018 och 2020).

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1222/2009 av den 25 november 2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar (EUT L 342, 22.12.2009, s. 46).

² Kommissionens förordning (EU) nr 228/2011 av den 7 mars 2011 om ändring av förordning (EG) nr 1222/2009 med avseende på metoden för provning av väggrepp på vått underlag för C1-däck och kommissionens förordning (EU) nr 1235/2011 av den 29 november 2011 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1222/2009 vad gäller klassificering av väggrepp på vått underlag, mätning av rullmotstånd och kontrollförfarande.

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 200, 31.7.2009, s. 1).

I likhet med alla andra produkter som släpps ut på unionsmarknaden, måste däckens överensstämmelse med tillämpliga krav kontrolleras av nationella marknadskontrollmyndigheter. Genom förordning (EG) nr 765/2008⁴ fastställs en ram för marknadskontroll som genomförs av medlemsstaterna och säkerställs en effektiv gränsöverskridande marknadskontroll.

Den allmänna ramen för energimärkning uppdaterades 2017 i och med antagandet av förordning (EU) 2017/1369⁵. Den förordningen upphävde och ersatte direktiv 2010/30/EU och införde ett antal nya inslag, t.ex. en produktdatabas och nya regler om visuell reklam och om distansförsäljning och internetförsäljning.

Däckmärkning utgör en del av unionens lagstiftning om produkters energieffektivitet. Den lagstiftningen omfattar bland annat förordningarna om ekodesign, vilka fastställde minimikrav som energirelaterade produkter måste uppfylla innan de kan släppas ut på unionsmarknaden, och förordningarna om energimärkning, som ger konsumenterna information om energiförbrukning och andra viktiga aspekter av produkter, vilket hjälper dem att fatta välgrundade, kostnadseffektiva och miljövänliga köpbeslut som dels är bra för miljön, dels sparar pengar.

Detta initiativ är förenligt med unionens energipolitik, eftersom det uppdaterar och effektiviserar det befintliga regelverket om märkning av däck.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Översynen av däckmärkningssystemet bidrar till EU:s insatser för att minska utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar från transportsektorn.

Detta initiativ ingår i det tredje paketet Europa på väg, som bygger på den nya industripolitiken från september 2017, och är utformat för att slutföra processen som ska göra det möjligt för Europa att dra full nytta av moderniseringen och utfasningen av fossila bränslen från transportsektorn. Det är viktigt att framtidens transportsystem är säkert, rent och effektivt för alla EU-medborgare. Målet är att göra det europeiska transportsystemet säkrare och mer tillgängligt, den europeiska industrin konkurrenskraftigare, de europeiska arbetstillfällena tryggare, och att se till att transportsystemet är renare och bättre anpassat till nödvändigheten att ta itu med klimatförändringarna. Detta kommer att kräva ett fullständigt engagemang från EU, medlemsstaterna och berörda parter, inte minst när det gäller att öka åtgärderna för att minska utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar.

I kommissionens meddelande ”En europeisk strategi för plast i en cirkulär ekonomi” betonas behovet av att undersöka sätt att minska oavsiktliga utsläpp av mikroplast från däck.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Förordning (EG) nr 1222/2009 bygger på artikel 95 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, nu artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Det är lämpligt att ha en rättslig grund för den inre marknaden eftersom förordningen är kopplad till typgodkännandekrav för däck som ska släppas ut på

⁴ EUT L 218, 13.8.2008, s. 30. Se kommissionens förslag COM(2017)795 till en förordning om fastställande av regler och förfaranden för överensstämmelse med och genomdrivande av unionens harmoniseringslagstiftning för produkter, som ska ersätta förordning 765/2008.

⁵ EUT L 198, 28.7.2017, s. 1.

unionsmarknaden, men då förordningen också omfattar drivmedelseffektivitet, är det lämpligt att även lägga till en rättslig grund på energiområdet, nämligen artikel 194 i EUF-fördraget.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Rättsakter om energi- och bränsleeffektivitet antagna på EU-nivå avspeglar energins växande betydelse som politisk och ekonomisk utmaning och dess nära samband med områden som trygg energiförsörjning, klimatförändring, hållbarhet, miljö, inre marknaden och ekonomisk utveckling. Hittills har medlemsstater som agerar separat inte kunnat uppnå energieffektivitetsmålen och det behövs därför åtgärder på unionsnivå för att underlätta och stödja spridningen av verksamheter på nationell nivå.

Det är viktigt att garantera lika villkor för tillverkare och återförsäljare vad gäller den däcksinformation som kunderna ges vid försäljning på EU:s inre marknad. EU-omfattande rättsligt bindande regler är därför nödvändiga.

Marknadskontrollen genomförs av medlemsstaternas myndigheter. För att kontrollen ska vara effektiv måste den vara enhetlig i hela unionen, annars undergrävs den inre marknaden och företag avskräcks från att investera i att utforma, tillverka och sälja energieffektiva produkter. Om däck tas med i en produktdatabas, kommer det att bidra till att effektivare marknadskontroll.

- **Proportionalitetsprincipen**

I enlighet med proportionalitetsprincipen går de föreslagna ändringarna av den befintliga lagstiftningen inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen. De kommer att öka tydligheten och tillämpbarheten.

Tack vare de föreslagna ändringarna blir det möjligt att informera om vinterdäck/isdäck genom märkningen, stärka kravet på att märkningen ska visas i situationer där konsumenterna inte kan se de däck som de överväger att köpa (eftersom däcken lagras någon annanstans eller vid distansköp eller försäljning via internet) och låta däck ingå i den produktdatabas som upprättats i enlighet med förordning (EU) 2017/1369 i syfte att förbättra marknadskontrollen och informationen till konsumenterna.

Leverantörer kommer att vara skyldiga att lägga in uppgifter i den nya produktdatabasen. Detta är information som de för närvarande måste lämna till de nationella marknadskontrollmyndigheterna på deras begäran, så det eventuella merarbetet anses bli minimalt och stå i proportion till de fördelar ifråga om efterlevnad och transparens som produktdatabasen förväntas medföra.

En konsekvensbedömning (SWD(2018)189) åtföljer förslaget och det bör hänvisas till de delar som behandlar proportionalitet.

- **Val av instrument**

Den nuvarande förordningen om märkning av däck är en Europaparlamentets och rådets förordning, och det är lämpligt att ersätta den med ett instrument av samma typ, eftersom den innehåller direkt tillämpliga skyldigheter för ekonomiska aktörer.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Kommissionen har gjort en efterhandsutvärdering av förordningen om märkning av däck, som finns i bilaga 5 till konsekvensbedömningen.

Utvärderingen visade att förordningen kan bli effektivare och mer ändamålsenlig, främst genom att man

- i) ökar konsumenternas medvetenhet om och förtroende för märkningen (så att de blir benägna att använda informationen på etiketterna när de köper däck), och
- ii) förbättrar marknadskontrollen så att man på lång sikt uppnår de tre målen i förordningen om märkning av däck.

- **Samråd med berörda parter**

Ett möte med berörda parter hölls i november 2015 med fler än 40 deltagare.

Ett offentligt samråd genomfördes mellan den 10 oktober 2017 och den 8 januari 2018 på kommissionens webbplats för samråd⁶. 70 svar inkom, och en detaljerad sammanfattning av de svarande och svaren finns i bilaga 2 till konsekvensbedömningen.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Som del av en specifik och omfattande studie för att förbereda översynen⁷ tillfrågades 6 000 konsumenter i sex medlemsstater.

- **Konsekvensbedömning**

En konsekvensbedömning åtföljer detta förslag och har offentliggjorts på kommissionens webbplats Europa tillsammans med ett positivt utlåtande från nämnden för lagstiftningskontroll (Ares(2018) 1626237) som antogs den 23 mars 2018.

I konsekvensbedömningen identifierades flera problem med den gällande förordningen, varav de två viktigaste var

- minskad effektivitet i fråga om märkningen av däck på grund av dålig synlighet,
- bristande efterlevnad på grund av svag tillsyn.

De undersökta alternativen utgjordes av

1. icke- lagstiftningsåtgärder, till exempel informationskampanjer, gemensamma tillsynsåtgärder och översyn av provningsmetoder,
2. riktade ändringar av lagstiftningen för att möjliggöra
 - märkning av däck som levereras med fordon,

⁶ https://ec.europa.eu/info/consultations/public-consultation-evaluation-and-review-eu-tyres-labelling-scheme_en

⁷

https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Study%20in%20support%20of%20the%20Review%20of%20the%20Tyre%20Labelling%20Regulation_final.pdf

- märkning på nätet,
- införandet i märkningen av hur däck klarar snö- och isunderlag,
- utvidgning av märkningskravet till C3-däck,
- förstärkta krav avseende teknisk dokumentation,
- ändringar av bilagorna om provningsmetoder och utvidgning av typgodkännandeförfarandet så att det omfattar märkningsdeklarationen,
- framtida införande av körsträcka och nötning som prestandaparametrar,
- ändring av märkningsklasser, och
- införandet av däck i den produktdatabas som upprättats genom förordning (EU) 2017/1369.

Vidare beaktades också andra delalternativ, där vissa av ovannämnda riktade ändringar av lagstiftningen inte hade tagits med.

3. En kombination av alternativ 1 och 2.

Det rekommenderade alternativet är alternativ 3. En undersökning av detta alternativ avslöjade följande uppskattade följder (avsnitt 6 i konsekvensbedömningen):

- Ökad omsättning för företagen på 9 miljarder euro per år fram till 2030.
- 129 PJ drivmedelsbesparingar per år fram till 2030.
- Minskning med 10 miljoner ton CO₂-ekvivalenter per år fram till 2030.
- Minskat buller från däck och därmed förknippade hälsovinster.
- Ökad säkerhet och färre olyckor.

Genom detta förslag genomförs lagstiftningsdelen av det rekommenderade alternativet. Ytterligare icke lagstiftande åtgärder för att genomföra det alternativet beskrivs i konsekvensbedömningen.

• **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Eftersom detta förslag ändrar den befintliga lagstiftningen, har det undersökts hur man kan förenkla och förbättra den lagstiftningen. Texten har uppdaterats för att säkerställa största möjliga samstämmighet med annan uppdaterad lagstiftning på området, särskilt den nya ramförordningen om energimärkning.

Tre huvudsakliga möjligheter att förenkla lagstiftningen och minska den administrativa bördan har identifierats och införts i förslaget:

- Produktdatabas.
- Anpassning till provningsmetoderna i förordningen om allmän säkerhet.
- Ökad användning av delegerade akter.

De uppskattade Refit-besparingarna av dessa tre möjligheter är följande:

<i>Refit-kostnadsbesparingar – rekommenderat/rekommenderade alternativ</i>		
<i>Beskrivning</i>	<i>Belopp</i>	<i>Kommentarer</i>
Produktdatabas	80 000 euro per år	Återkommande kostnadsbesparingar för medlemsstaternas marknadskontrollmyndigheter, tillverkare och återförsäljare. Eventuella kostnadsbesparingar även för tillverkarna. Inledande marginalkostnader för kommissionen om däck tas med i databasen över energirelaterade produkter.
Anpassning till förordningen om allmän säkerhet	420 000 euro per år	Detta kan leda till kostsammare provningar för tillverkarna vid godkända provningslaboratorier, men i gengäld behöver de inte utföra ytterligare provningar. Lägre kostnader för marknadskontroll (återkommande besparingar).
Förordningen om märkning av däck/delegerade akter.	110 000 euro per delegerad akt	Detta kommer att sänka de administrativa kostnaderna för EU:s lagstiftande institutioner och för medlemsstaterna.

I syfte att säkerställa rättvis konkurrens på den inre marknaden samt enhetlig och konsekvent information till konsumenterna bör samma regler gälla för alla ekonomiska aktörer. Alla detaljhandlare bör omfattas av samma bestämmelser, eftersom märkning av däck är till nytta för konsumenterna enbart om alla produkter märks på alla försäljningsställen. I förslaget görs inget undantag för små och medelstora företag eller mikroföretag. Det finns dock inga europeiska små och medelstora företag eller mikroföretag som är däcktillverkare och eventuella kostnader förväntas inte bli obetydliga. Kostnaderna är främst kopplade till skyldigheten för tillverkare och återförsäljare att visa märkningen då däck bjuds ut till försäljning på nätet.

Förslaget är anpassat till internet, eftersom det omfattar märkning av däck i den elektroniska produktdatabas som upprättats i enlighet med förordning (EU) 2017/1369, som kommer att förenkla, påskynda och förbättra överföringen av produktinformation mellan tillverkare, återförsäljare, marknadskontrollmyndigheter och konsumenterna. I likhet med andra produkter används QR-koder för däck som ger konsumenterna elektronisk tillgång till detaljerade upplysningar. Dessa kommer att ingå i den nya etiketten.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget anses inte påverka de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget ersätter en befintlig förordning om märkning av däck. Därför finns redan de flesta nödvändiga strukturer och regler och därmed beräknas de administrativa konsekvenserna och kostnaderna bli måttliga.

Dessa utgifter kommer att betalas med de medel som redan avsatts i den officiella budgetplaneringen. Inga ytterligare medel kommer att krävas från EU:s budget. Inte heller kommer detta initiativ att påverka kommissionens förslag till nästa fleråriga budgetram.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Konsekvenserna av den nya förordningen kommer att övervakas och utvärderas i en utvärdering som ska genomföras inom sex år efter det att förordningen trätt i kraft. Utvärderingen kommer att bedöma huruvida målen för initiativet har uppnåtts.

Medlemsstaternas rapportering till expertgruppen för märkning av däck – administrativt samarbete om marknadskontroll (Expert Group on Tyres Labelling – Market Surveillance Administrative Cooperation) kommer att innehålla uppgifter om marknadskontroll och graden av efterlevnad. Ytterligare uppgifter kommer att inkomma från den pågående gemensamma kontrollinsatsen MSTyre15⁸ samt eventuella uppföljningsprojekt.

Den föreslagna obligatoriska produkt databasen kommer också att vara en uppgiftskälla som gör det möjligt att övervaka och utvärdera framstegen i fråga om att uppnå målen i denna förordning. Den kommer att innehålla uppgifter om fördelningen av däck inom olika prestandaklasser. Den kommer också att stödja marknadskontrollen, vilket är viktigt för kontroll av efterlevnaden av förordningen. Kontrollen av efterlevnaden kommer också att stödjas genom att medlemsstaterna åläggs att underrätta kommissionen om sanktioner och mekanismer för kontroll av efterlevnaden som ska tillämpas vid överträdelser av förordningen.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

I förslaget behålls målen och huvudprinciperna från den nuvarande förordningen om märkning av däck, men de klargörs, skärps och utvidgas genom att

- etiketten uppdateras och bestämmelser om ändringar av den införs,
- etiketten görs synligare för konsumenterna genom krav på att den ska visas i alla situationer där däck säljs, och genom att det fastställs krav i fråga om internet- och distansförsäljning och andra situationer där konsumenten inte kan se däcken fysiskt,
- det krävs att upplysningar om olika däcktypers prestanda på snö och is ska anges på etiketten,
- det möjliggör att körsträcka och nötning, om så är lämpligt, tas med som en parameter för etiketten i framtiden,
- det möjliggör att regummerade däck, om så är lämpligt, tas med i framtiden,
- det krävs att etiketten ska visas i visuella annonser och tekniskt reklammaterial,
- kravet på att etiketten ska visas utvidgas till C3-däck,

⁸ För närmare upplysningar, se <http://www.mstyr15.eu/index.php/en/>

- man utökar typgodkännandeprocessen så att den omfattar deklarationen på etiketten,
- kontrollen av efterlevnaden skärps genom införande av krav på att registrera däck i den produkt databas som upprättats genom förordning (EU) 2017/1369,
- klassificeringen av däckparametrar i bilaga I justeras,
- etiketten i bilaga II uppdateras (framförallt för att visa en ”snösymbol”).
- bilagor om informationskrav läggs till,
- bilagan om provningsmetod för mätning av index för väggrepp på vått underlag (G) för C1-däck ersätts med en hänvisning till tillämpliga mätmetoder.

Uppdatering av däcketiketten och möjlighet att ändra den:

Etiketten täcker följande tre parametrar: rullmotstånd, väggrepp på vått underlag och externt däck- och vägbanebuller. Klasserna för dessa parametrar behöver ändras för att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen och det faktum att kraven i förordningen om allmän säkerhet lett till att de lägsta klasserna är tomma, eftersom sådana däck inte längre får säljas på unionsmarknaden.

Genom artikel 11 i den gällande förordningen ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för att ändra icke väsentliga delar och komplettera förordningen, och att anpassa bilagorna mot bakgrund av den tekniska utvecklingen. Artikelns tillämpningsområde utvidgas så att det omfattar ändringarna av själva etiketten så att ett eventuellt framtida införande av parametrarna is, körsträcka och nötning och framtida ändringar av märkningsklasser kan ske genom delegerade akter.

Förbättra etikettens synlighet för konsumenterna:

Alla däck som släpps ut på marknaden ska vara försedda med en etikett, antingen i form av ett separat dokument eller en dekal. Denna skyldighet kommer att gälla för C3-däck, som i dagsläget inte omfattas av något krav på fullständig etikett, utan bara på en hänvisning till prestandaparametrarna i reklammaterial. Den fullständiga etiketten måste visas vid försäljning av däck på internet och vid pappersbaserad distansförsäljning. Den måste också visas när däcken säljs tillsammans med ett nytt fordon och när fordon leasas eller ingår i en fordonspark.

Krav på att upplysningar om olika däcktypers prestanda på snö och is ska anges på etiketten:

Detta kommer att ge konsumenterna en bättre bild av hur däck uppträder under vinterförhållanden, särskilt i fråga om väggrepp på vått underlag. En lämplig provning och logotyp finns redan för snöprestanda, och detta kommer att föras in på etiketten. En provning av isprestanda håller på att utarbetas, och det föreslås att man använder delegerade befogenheter för att införa denna parameter när provningsstandarden är slutförd.

Möjliggöra ett framtida införande av körsträcka och nötning, om så är lämpligt, som en parameter för etiketten:

Däckens körsträcka är kopplad till deras hållbarhet och den förväntade livslängden. Däcks nötning är en viktig orsak till att mikroplaster släpps ut i miljön. Ingen provning har ännu utvecklats som gör det möjligt att på ett tillförlitligt sätt mäta däckens körsträcka eller

nötning. Det föreslås därför att delegerade befogenheter används för att införa dessa parametrar i framtiden, när väl en lämplig provningsstandard utarbetats.

Regummering är en process som används för att förlänga livslängden för använda däck. Detta är särskilt relevant för C3-däck, som utgör cirka 30 % av marknadsandelen av regummerade däck i Europa, vilket motsvarar omkring fem miljoner däck. Om regummerade däck togs med, skulle det kunna ge betydande energibesparingar och bidra till sådana mål för den cirkulära ekonomin som exempelvis avfallsbegränsning. Men eftersom det saknas en lämplig provningsmetod, föreslås det att delegerade befogenheter används för att regummerade däck ska kunna omfattas i framtiden, när väl en lämplig provningsstandard utarbetats.

Krav på att etiketten ska visas i visuella annonser och tekniskt reklammaterial:

I linje med skyldigheterna enligt förordning (EU) 2017/1369 för leverantörer av energirelaterade produkter måste leverantörer av däck förse annonser och tekniskt reklammaterial med upplysningar om sina däckes prestanda. Dock måste hela etiketten visas, inte bara energiklassen och tillgängliga klasser (i likhet med energimärkning).

Kravet på att etiketten ska visas utvidgas till C3-däck:

I den nuvarande förordningen finns inget krav på en fullständig etikett för C3-däck, utan endast en hänvisning till prestandaparametrarna i reklammaterial. C3-däck kommer nu att omfattas av samma märkningskrav som C1- och C2-däck.

Typgodkännandeprocessen utvidgas till att omfatta deklarationen på etiketten:

Däcktillverkarna kommer att åläggas att låta deklarationen på etiketten omfattas av typgodkännandeförfarandet, vilket ger ytterligare en garanti för att uppgifterna på etiketten är korrekta.

kontrollen av efterlevnaden skärps genom införande av krav på att registrera däck i den produkt databas som upprättats genom förordning (EU) 2017/1369.

Databasen för produkter som omfattas av förordningar om energimärkningsskyldigheter kommer att tas i drift den 1 januari 2019. Från och med det datumet kommer däckleverantörer att vara skyldiga att i databasen föra in den information som anges i bilaga I till förordning (EU) 2017/1369 (identifiering av leverantören, däckmodell, etikett, parameterklasser och produktinformationsblad).

Ändringar av bilagorna:

Klassificeringen av parametrarna i bilaga I har justerats genom en omdefiniering av gränserna mellan de nuvarande klasserna A-G för att göra dem korrektare och för att återspegla det faktum att den lägsta klassen (G) nu är tom på grund av kraven i förordningen om allmän säkerhet.

I bilaga II har etiketten ändrats så att den lägsta klassen för rullmotstånd har tagits bort, så att en symbol för snö och en QR-kod kan läggas till. Även etikettens utseende har i viss mån anpassats till etiketterna enligt ramförordningen om energimärkning.

För att förbättra och standardisera information tillgänglig för slutanvändarna, samt för att anpassa informationen till kraven enligt ramförordningen om energimärkning, förtecknas i en

ny bilaga III den minimiinformation som krävs i den tekniska dokumentationen. En ny bilaga IV innehåller en uppräknning av den information som ska finnas i produktens informationsblad som ska åtfölja de däck som släpps ut på marknaden, och i en ny bilaga V anges den information som ska lämnas i det tekniska reklamaterialet.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om märkning av däck med avseende på drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar samt om upphävande av förordning (EG) nr 1222/2009

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 114 och 194.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽⁹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ¹⁰,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Unionen är fast besluten att bygga en energionion med en framåtblickande klimatpolitik. Drivmedelseffektivitet är ett centralt inslag i unionens ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030 och mycket viktig för att minska energibehovet.
- (2) Kommissionen har granskat ¹¹ effektiviteten i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1222/2009 ¹² och konstaterat att bestämmelserna i förordningen behöver uppdateras för att göra den effektivare.
- (3) Det är lämpligt att ersätta förordning (EG) nr 1222/2009 med en ny förordning som innehåller ändringar som gjordes 2011 och som ändrar och förbättrar vissa av förordningens bestämmelser för att förtydliga och uppdatera innehållet med beaktande av de tekniska framsteg som gjorts på däckområdet under de senaste åren.
- (4) Transportsektorn står för en tredjedel av unionens energiförbrukning. Vägtransporter stod 2015 för ungefär 22 % av unionens totala utsläpp av växthusgaser. Däcken står, framför allt på grund av sitt rullmotstånd, för 5–10 % av fordonens drivmedelsförbrukning. Detta betyder att minskat rullmotstånd kan bidra avsevärt till drivmedelseffektivare vägtransporter och därmed till minskade utsläpp.

⁹ EUT C [...], [...], s. [...].

¹⁰ EUT C [...], [...], s. [...].

¹¹ COM(2017) 658 final.

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1222/2009 av den 25 november 2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar (EUT L 342, 22.12.2009, s. 46).

- (5) Däck kännetecknas av ett antal parametrar som hör ihop med varandra. Om en enskild parameter som exempelvis rullmotståndet förbättras, kan detta negativt påverka andra parametrar såsom väggreppet på vått underlag samtidigt som ett förbättrat väggrepp på vått underlag negativt kan påverka det externa däck- och vägbanebullret. Däcktillverkarna bör uppmuntras att optimera alla parametrar till nivåer som ligger över uppnådda standarder.
- (6) Drivmedelseffektiva däck kan vara kostnadseffektiva, eftersom den minskade drivmedelsförbrukningen mer än väl kompenserar dessa däckers högre inköpspris på grund av högre produktionskostnader.
- (7) I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009¹³ fastställs minimikrav för rullmotstånd för däck. Den tekniska utvecklingen gör det möjligt att minska energiförlusterna på grund av däckens rullmotstånd betydligt mer än dessa minimikrav. För att minska vägtrafikens miljöeffekter är det därför lämpligt att uppdatera bestämmelserna om däckmärkning för att uppmuntra slutanvändarna att köpa mer drivmedelseffektiva däck genom att ge uppdaterad harmoniserad information om den parametern.
- (8) Trafikbuller är en betydande olägenhet som även har skadlig inverkan på hälsan. I förordning (EG) nr 661/2009 fastställs minimikrav för externt däck- och vägbanebuller. Den tekniska utvecklingen gör det möjligt att minska det externa däck- och vägbanebullret betydligt mer än enligt dessa minimikrav. För att minska trafikbullret från vägtransporter är det därför lämpligt att uppdatera bestämmelserna om däckmärkning för att uppmuntra slutanvändarna att köpa däck som ger upphov till mindre externt däck- och vägbanebuller genom att ge harmoniserad information om den parametern.
- (9) Tillhandahållandet av harmoniserad information om externt däck- och vägbanebuller underlättar också genomförandet av åtgärder för att begränsa trafikbuller och bidrar till ökad medvetenhet om vilken effekt däck har på trafikbullret inom ramen för Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG¹⁴.
- (10) I förordning (EG) nr 661/2009 fastställs minimikrav för däck vad gäller väggrepp på vått underlag. Den tekniska utvecklingen gör det möjligt att förbättra väggreppet på vått underlag betydligt mer än minimikraven, och därmed att förkorta bromssträckorna på vått underlag. För att förbättra trafiksäkerheten är det därför lämpligt att uppdatera bestämmelserna om däckmärkning för att uppmuntra slutanvändarna att köpa däck med bättre väggrepp på vått underlag genom att ge harmoniserad information om den parametern.
- (11) För att säkerställa överensstämmelse med det internationella ramverket, hänvisar förordning (EG) nr 661/2009 till föreskrifter nr 117 från FN/ECE¹⁵, som innehåller relevanta mätmetoder för rullmotstånd, buller och väggrepp vid vått underlag och på snö.

¹³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 200, 31.7.2009, s. 1).

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller (EGT L 189, 18.7.2002, s. 12).

¹⁵ EUT L 307, 23.11.2011, s. 3

- (12) För att ge slutanvändare information om prestanda hos däck som är utformade speciellt för is- och snöunderlag, är det lämpligt att kräva att märkningen ska innehålla upplysningar om kraven för vinter- och isdäck.
- (13) Däckens nötning vid användning ger upphov till betydande utsläpp av mikroplaster, som är skadliga för miljön, och i kommissionens meddelande ”En europeisk strategi för plast i en cirkulär ekonomi”¹⁶ framhålls därför behovet av att hantera oavsiktliga utsläpp av mikroplaster från däck, bland annat genom åtgärder som märkning och minimikrav för däck. En lämplig provningsmetod för att mäta däckens nötning saknas dock för närvarande. Kommissionen bör därför stödja utvecklingen av en sådan metod, med fullt beaktande av de senaste versionerna alla internationellt utvecklade eller föreslagna standarder eller föreskrifter, i syfte att så snart som möjligt fastställa en lämplig provningsmetod.
- (14) Regummerade däck utgör en stor del av däckmarknaden för tunga fordon. Regummerade däck förlänger däckens livslängd och bidrar till målen för den cirkulära ekonomin, exempelvis minskade avfallsmängder. Det skulle ge stora energibesparingar om man tillämpade märkningskrav för regummerade däck. Men eftersom en lämplig provningsmetod för att mäta regummerade däckers prestanda saknas, bör denna förordning föreskriva en möjlighet att ta med dem i framtiden.
- (15) Mer än 85 % av konsumenterna i unionen känner igen energietiketten enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/1369¹⁷, som rankar produkters energiförbrukning på en skala från ”A” till ”G”, och har visat sig vara effektiv för att främja effektivare produkter. Däcketiketten bör fortsatt i största möjliga utsträckning ha samma utformning, samtidigt som man erkänner särdragen hos däckparametrarna.
- (16) Det faktum att jämförbar information om däckparametrar tillhandahålls i form av en standardiserad märkning kommer sannolikt att påverka slutanvändarnas inköpsbeslut på ett sätt som gagnar säkrare, tystare och mer drivmedelseffektiva däck. Detta kommer i sin tur förmodligen att stimulera däcktillverkarna att optimera dessa parametrar, vilket skulle bana vägen för mer hållbar konsumtion och produktion.
- (17) Behovet av mer information om däckens drivmedelseffektivitet och andra parametrar är relevant för slutanvändarna, inklusive köpare av begagnade däck, köpare av däck monterade på nya bilar samt ansvariga för fordonsparker och transportföretag, som inte kan jämföra parametrarna för olika däckmärken på ett enkelt sätt eftersom det saknas märkning och ett harmoniserat provningssystem. Det är därför lämpligt att kräva att däck som levereras med fordon alltid ska vara märkta.
- (18) För närvarande krävs etiketter uttryckligen för däck till personbilar (C1-däck) och lätta lastbilar (C2-däck), men inte till tunga fordon (C3-däck). C3-däck förbrukar mer drivmedel och körs fler kilometer per år än C1- och C2-däck. Därför är potentialen att minska drivmedelsförbrukningen och utsläppen från tunga fordon betydande.
- (19) Att låta C3-däck fullt ut omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning ligger också i linje med kommissionens förslag till en förordning om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning¹⁸ och kommissionens förslag till koldioxidnormer för tunga fordon¹⁹.

¹⁶ COM(2018) 28 final.

¹⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/1369 av den 4 juli 2017 om fastställande av en ram för energimärkning och om upphävande av direktiv 2010/30/EU (EUT L 198, 28.7.2017, s. 1).

¹⁸ COM(2017) 279 final.

¹⁹ Hänvisning ska läggas till när förslaget antagits.

- (20) Många slutanvändare köper däck utan att faktiskt först ha sett däcket och kan därför inte heller se etiketten som är fäst på det. I alla sådana situationer bör etiketten visas för slutanvändaren innan köpbeslutet fattas. En märkning av däcken som visas på försäljningsstället och i tekniskt reklammaterial bör säkerställa att både distributörer och potentiella slutanvändare vid den tidpunkten, och på den plats där beslut om inköpet fattas, får harmoniserad information om relevanta däckparametrar.
- (21) En del slutanvändare väljer däck innan de kommer till försäljningsstället eller köper däck via postorder eller internet. För att säkerställa att även dessa slutanvändare ska kunna fatta ett väl underbyggt beslut på grundval av harmoniserad information om däckens drivmedelseffektivitet, väggrepp på vått underlag, externa däck- och vägbanebuller samt andra parametrar, bör märkningen ingå i allt tekniskt reklammaterial, också i sådant material som tillhandahålls via internet.
- (22) Potentiella slutanvändare bör få information som förklarar märkningens samtliga delar och deras betydelse. Denna information bör finnas i tekniskt reklammaterial, exempelvis på leverantörernas webbplatser.
- (23) Drivmedelseffektivitet, väggrepp på vått underlag och andra parametrar för däck bör mätas med tillförlitliga, exakta och reproducerbara metoder som tar hänsyn till allmänt vedertagen bästa praxis för mät- och beräkningsmetoder. Så långt det är möjligt bör dessa metoder återspegla genomsnittskonsumentens körmönster och vara gedigna för att avskräcka försök till avsiktligt eller oavsiktligt kringgående. Märkningen av däck bör återspegla jämförbara prestanda vid faktisk användning av däck, inom ramen för begränsningar som beror på behovet av tillförlitlig, exakt och reproducerbar laboratorieprovning, så att slutanvändare kan jämföra olika däck och för att begränsa tillverkarnas provningskostnader.
- (24) Att leverantörer och distributörer efterlever bestämmelserna om däckmärkning är av grundläggande betydelse för att säkerställa lika villkor i unionen. Medlemsstaterna bör därför övervaka efterlevnaden genom marknadskontroller och regelbundna efterhandskontroller i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008²⁰.
- (25) För att underlätta kontrollen av efterlevnaden, tillhandahålla ett användbart verktyg för slutanvändare och tillåta alternativa sätt för återförsäljare att erhålla produktinformationsblad, bör däck ingå i den produkt databas som upprättats genom förordning (EU) 2017/1369. Förordning (EU) 2017/1369 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (26) Utan att det påverkar medlemsstaternas marknadskontrollskyldigheter, och leverantörernas skyldighet att kontrollera produkternas överensstämmelse, bör leverantörerna göra uppgifter om sina produkters överensstämmelse elektroniskt tillgängliga i produkt databasen.
- (27) För att slutanvändarna ska kunna lita på däcketiketten, bör inte etiketter som liknar däcketiketten tillåtas. Av samma anledning bör det inte vara tillåtet med andra etiketter, märken, symboler eller påskrifter som lätt kan vilseleda slutanvändarna eller göra dem osäkra på vilka parametrar som omfattas av däcketiketten.
- (28) Sanktioner för överträdelser av denna förordning och delegerade akter som antas enligt denna förordning bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.

²⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (29) I syfte att främja energieffektivitet, begränsning av klimatförändringen och miljöskydd bör medlemsstaterna ha möjlighet att skapa incitament för användningen av energieffektiva produkter. Det står medlemsstaterna fritt att besluta om utformningen av sådana incitament. Incitamenten bör vara förenliga med unionens regler om statligt stöd och bör inte utgöra obefogade marknadshinder. Denna förordning föregriper inte utgången av eventuella förfaranden om statligt stöd som kan komma att inledas enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) avseende sådana incitament.
- (30) I syfte att ändra etikettens innehåll och utformning, införa krav avseende regummerade däck, nötning och körsträcka samt anpassa bilagorna till den tekniska utvecklingen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, även på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016²¹. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter bör Europaparlamentet och rådet erhålla alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter bör ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (31) Däck som släppts ut på marknaden före dagen för tillämpning av kraven i denna förordning bör inte behöva märkas om.
- (32) I syfte att stärka förtroendet för märkningen och se till att den är korrekt, bör de deklarationer som leverantörerna gör på etiketten i fråga om värden för rullmotstånd, väggrepp vid vått väglag och externt däck- och vägbanebuller bli föremål för typgodkännandeförfarandet enligt förordning (EG) nr 661/2009.
- (33) Kommissionen bör utvärdera denna förordning. I enlighet med punkt 22 i det interinstitutionella avtalet mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning bör denna utvärdering baseras på de fem kriterierna effektivitet, ändamålsenlighet, relevans, konsekvens och europeiskt mervärde, vilka också bör ligga till grund för konsekvensbedömningar av olika alternativ för vidare åtgärder.
- (34) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att göra vägtransporterna säkrare och ekonomiskt och miljömässigt effektivare genom att informera slutanvändarna så att de kan välja mer drivmedelseffektiva, säkrare och tystare däck, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, eftersom det kräver harmoniserad information till slutanvändare, utan kan snarare, på grund av en harmoniserad rättslig ram och lika villkor för tillverkare, uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. En förordning är fortsatt det lämpliga rättsliga instrumentet, eftersom en förordning fastställer tydliga och detaljerade regler som utesluter olikartat införlivande av medlemsstaterna och därigenom säkerställer en högre grad av harmonisering i hela unionen. Ett harmoniserat regelverk på unionsnivå snarare än på medlemsstatsnivå minskar leverantörernas kostnader, säkerställer lika villkor och säkerställer den fria rörligheten för varor på den inre marknaden. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

²¹ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

(35) Förordning (EG) nr 1222/2009 bör därför upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

1. Denna förordning syftar till att göra vägtransporterna säkrare och ekonomiskt och miljömässigt effektivare genom att främja drivmedelseffektiva, säkra däck med lågt externt däck- och vägbanebuller.
2. Genom denna förordning fastställs en ram för tillhandahållande av harmoniserad information om däckparametrar genom märkning, så att slutanvändarna kan göra välgrundade däckköp.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på C1-, C2- och C3-däck.
2. Denna förordning ska även tillämpas på regummerade däck, när väl en lämplig provningsmetod för att mäta regummerade däckers prestanda lagts till i bilagorna genom en delegerad akt i enlighet med artikel 12.
3. Denna förordning är inte tillämplig på
 - (a) terränggående däck för yrkesmässigt bruk,
 - (b) däck som är konstruerade endast för montering på fordon som registrerats för första gången före den 1 oktober 1990,
 - (c) reservdäck för temporärt bruk (T-typ),
 - (d) däck avsedda för hastigheter under 80 km/tim,
 - (e) däck vars nominella fälgdiameter inte överstiger 254 mm eller som är 635 mm eller större,
 - (f) däck som försetts med tilläggsutrustning för att förbättra friktionsegenskaperna, som t.ex. dubbdäck,
 - (g) däck som är konstruerade endast för montering på fordon som uteslutande är avsedda för hastighetstävlingar.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (1) *C1-, C2- och C3-däck*: de däckklasser som definieras i artikel 8 i förordning (EG) nr 661/2009.
- (2) *regummerat däck*: däck som renoverats genom att den slitna slitbanan ersatts med nytt material.
- (3) *reservdäck för temporärt bruk (T-typ)*: reservdäck för temporärt bruk avsedda att användas med högre tryck än vad som används i standarddäck och förstärkta däck.

- (4) *etikett*: grafisk framställning, antingen i tryckt eller i elektronisk form, även i form av en dekal, som innehåller symboler för att informera slutanvändarna om prestanda hos ett däck eller ett parti däck, med avseende på de parametrar som anges i bilaga I.
- (5) *försäljningsställe*: en plats där däck ställs ut eller lagras och bjuds ut för försäljning till slutanvändare, inklusive bilförsäljningslokaler när däck som inte är monterade på fordon bjuds ut till försäljning till slutanvändare.
- (6) *tekniskt reklammaterial*: dokumentation i tryckt eller elektronisk form, framtagen av leverantören som komplement till reklammaterial och som innehåller minst den tekniska informationen i enlighet med bilaga V.
- (7) *produktinformationsblad*: ett standarddokument som innehåller de uppgifter som anges i bilaga IV, i tryckt eller elektronisk form.
- (8) *teknisk dokumentation*: dokumentation som är tillräcklig för att marknadskontrollmyndigheter ska kunna bedöma huruvida en produkts etikett och produktinformationsblad, inklusive informationen i bilaga III, är korrekta.
- (9) *produktdatabas*: den databas som upprättats enligt förordning (EU) 1369/2017 och som består av en konsumentorienterad offentlig del, där information om enskilda produktparametrar finns tillgänglig elektroniskt, en onlineportal för åtkomst och en efterlevnadsdel, med klart angivna krav för åtkomst och säkerhet.
- (10) *distansförsäljning*: försäljning, uthyrning eller erbjudande om avbetalningsköp via postorder, katalog, internet, telefonförsäljning eller någon annan metod som är sådan att den potentiella slutanvändaren inte kan förväntas se produkten i utställt skick.
- (11) *tillverkare*: varje fysisk eller juridisk person som tillverkar en produkt eller som låter konstruera eller tillverka en produkt och släpper ut den produkten på marknaden, i eget namn eller under eget varumärke.
- (12) *importör*: varje fysisk eller juridisk person som är etablerad i unionen och som släpper ut en produkt från ett tredjeland på unionsmarknaden.
- (13) *tillverkarens representant*: varje fysisk eller juridisk person som är etablerad i unionen och som enligt skriftlig fullmakt från tillverkaren har rätt att i dennes ställe utföra särskilda uppgifter.
- (14) *leverantör*: en tillverkare etablerad i unionen, en auktoriserad representant för en tillverkare som inte är etablerad i unionen, eller en importör, som släpper ut en produkt på unionsmarknaden.
- (15) *distributör*: varje fysisk eller juridisk person i leveranskedjan, utom tillverkaren, som tillhandahåller en produkt på marknaden.
- (16) *tillhandahållande på marknaden*: leverans av en produkt för distribution eller användning på unionsmarknaden i samband med kommersiell verksamhet, antingen mot betalning eller kostnadsfritt.
- (17) *utsläppande på marknaden*: det första tillhandahållandet av en produkt på unionsmarknaden.
- (18) *slutanvändare*: en konsument eller en ansvarig för fordonsparker eller vägtransportföretag, som köper eller förväntas köpa ett däck.

- (19) *parameter*: en däckparameter som anges i bilaga I, som t.ex. rullmotstånd, väggrepp på vått underlag och externt däck- och vägbanebuller, snö, is, körsträcka eller nötning, som har en betydande påverkan på miljö, trafiksäkerhet eller hälsa vid användning.
- (20) *däcktyp*: en version av ett däck där alla enheter har samma tekniska egenskaper som är relevanta för etiketten och produktinformationsbladet och samma modellbeteckning.

Artikel 4

Däckleverantörernas ansvar

1. Leverantörerna ska säkerställa att C1-, C2- och C3-däck som släpps ut på marknaden åtföljs,
 - (a) i fråga om varje enskilt däck, av en etikett som överensstämmer med bilaga II i form av en dekal som anger information om och klass för var och en av de parametrar som anges i bilaga I, och av ett produktinformationsblad som anges i bilaga IV,
 - (b) i fråga om varje parti av ett eller flera identiska däck, av en etikett som överensstämmer med bilaga II i tryckt format som anger information om och klass för var och en av de parametrar som anges i bilaga I, och av ett produktinformationsblad som anges i bilaga IV.
2. När det gäller däck som säljs på internet, ska leverantörerna säkerställa att etiketten visas i närheten av priset och att produktinformationsbladet är tillgängligt.
3. Leverantörer ska säkerställa att etiketten visas i alla visuella annonser för en viss typ av däck, även på internet.
4. Leverantörer ska säkerställa att allt tekniskt reklammaterial, även på internet, som avser en viss typ av däck uppfyller kraven i bilaga V.
5. Leverantörer ska säkerställa att de värden, klasser och eventuella ytterligare uppgifter om prestanda som de anger på etiketten för de grundläggande parametrar som anges i bilaga I har genomgått typgodkännandeförfarandet enligt förordning (EG) nr 661/2009.
6. Leverantörer ska säkerställa att uppgifterna på de etiketter och produktinformationsblad som de tillhandahåller är korrekta.
7. Leverantörer ska på begäran göra den tekniska dokumentationen enligt bilaga III tillgänglig för medlemsstaternas myndigheter.
8. Leverantörer ska, på eget initiativ eller när marknadskontrollmyndigheterna så kräver, samarbeta med marknadskontrollmyndigheterna och omedelbart vidta åtgärder för att åtgärda varje fall av bristande överensstämmelse med kraven i denna förordning som omfattas av deras ansvar.
9. Leverantörer får inte tillhandahålla eller visa andra etiketter, märken, symboler eller påskrifter som inte uppfyller kraven i denna förordning, om detta sannolikt skulle kunna vilseleda eller slutanvändare eller göra dem osäkra med avseende på de väsentliga parametrarna.
10. Leverantörer får inte tillhandahålla eller visa etiketter som liknar etiketten enligt denna förordning.

Artikel 5

Däckleverantörernas ansvar i fråga om produkt databasen

1. Med verkan från och med den 1 januari 2020 ska leverantörerna, innan de släpper ut ett däck på marknaden, i produkt databasen föra in den information som anges i bilaga I till förordning (EU) 2017/1369.
2. I de fall då däck släpps ut på marknaden mellan den *[please insert the date of entry into force of this Regulation]* och den 31 december 2019, ska leverantören, senast den 30 juni 2020, i produkt databasen föra in den information om dessa däck som anges i bilaga I till förordning (EU) 2017/1369.
3. Innan de uppgifter som avses i punkterna 1 och 2 har förts in i produkt databasen, ska leverantören göra en elektronisk version av den tekniska dokumentationen tillgänglig för inspektion inom 10 dagar efter det att en begäran inkommit från marknadskontrollmyndigheterna.
4. Ett däck för vilket ändringar görs som är relevanta för etiketten eller produkt informationsbladet ska betraktas som en ny däcktyp. Leverantören ska i databasen ange när denne inte längre släpper ut enheter av en viss däcktyp på marknaden.
5. Efter det att den sista enheten av en däcktyp har släppts ut på marknaden ska leverantörerna behålla informationen om detta däck i produkt databasens efterlevnadsdel under en period på fem år.

Artikel 6

Däckdistributörernas ansvar

1. Distributörer ska säkerställa att
 - (a) däckerna på försäljningsstället är försedda med etikett i enlighet med bilaga II i form av en dekal som tillhandahålls av leverantörerna i enlighet med artikel 4.1 a på väl synlig plats,
 - (b) det märke som anges i artikel 4.1 b visas tydligt och kan ses av slutanvändaren på försäljningsstället, i omedelbar närhet av däck, före försäljningen av ett däck som tillhör ett parti av ett eller flera identiska däck.
2. Distributörer ska säkerställa att alla visuella annonser för en viss typ av däck visar etiketten, även på internet.
3. Distributörer ska säkerställa att allt tekniskt reklammaterial, även på internet, som avser en viss typ av däck, uppfyller kraven i bilaga V.
4. Distributörer ska säkerställa, att i de fall där däck som bjuds ut till försäljning inte förvaras synliga för slutanvändarna, ska de tillhandahålla slutanvändare en kopia av etiketten före försäljningen.
5. Distributörer ska säkerställa, att etiketten visas vid pappersbaserad distansförsäljning och att slutanvändarna kan få tillgång till produkt informationsbladet via en fritt tillgänglig webbplats, eller begära en utskrift av detta blad.
6. Distributörer som använder telefonförsäljning ska särskilt informera slutanvändarna om klasserna av väsentliga parametrar på etiketten och att de kan få tillgång till den fullständiga etiketten och produkt informationsbladet via en fritt tillgänglig webbplats, eller begära en utskrift av detta blad.

7. I fråga om däck som säljs direkt på internet, ska distributörerna säkerställa att etiketten visas i närheten av priset och att produktinformationsbladet är tillgängligt.

Artikel 7

Fordonsleverantörernas och fordonsdistributörernas ansvar

Om en slutanvändare har för avsikt att förvärva ett nytt fordon, ska fordonsleverantörerna och fordonsdistributörerna, före försäljningen, förse denne med etiketten i fråga om de däck som erbjuds med fordonet, samt relevant tekniskt reklammaterial.

Artikel 8

Provnings- och mätmetoder

Den information som ska tillhandahållas enligt artiklarna 4, 6 och 7 om de parametrar som anges på etiketten ska erhållas genom tillämpning av de provnings- och mätmetoder som avses i bilaga I samt det laboratorieanpassningsförfarande som avses i bilaga VI.

Artikel 9

Kontrollförfarande

Medlemsstaterna ska bedöma överensstämmelsen för de deklarerade klasserna för var och en av de parametrar som anges i bilaga I i enlighet med det förfarande som anges i bilaga VII.

Artikel 10

Medlemsstaternas skyldigheter

1. Medlemsstaterna får inte förhindra utsläppandet på marknaden eller ibruktagandet, inom sina territorier, av däck som överensstämmer med denna förordning.
2. Medlemsstaterna får inte tillhandahålla några incitament, som omfattar däck med en lägre klassificering än klass B avseende drivmedelseffektivitet eller väggrepp på vått underlag, i den mening som avses i bilaga I, del A respektive del B. Beskattning och skattefrågor utgör inte incitament i den mening som avses i denna förordning.
3. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner och kontrollmekanismer för överträdelse av denna förordning och av de delegerade akter som antagits i enlighet med denna förordning samt vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.
4. Medlemsstaterna ska, senast den 1 juni 2020, till kommissionen anmäla de regler som avses i punkt 3 vilka inte redan tidigare har anmälts till kommissionen samt utan dröjsmål eventuella ändringar som berör dem.

Artikel 11

Marknadskontroll i unionen och kontroll av produkter som förs in på unionsmarknaden

1. [Articles 16 to 29 of Regulation (EC) No 765/2008/Regulation on compliance and enforcement proposed under COM(2017)795] ska tillämpas på produkter som omfattas av denna förordning och de relevanta delegerade akter som antagits i enlighet med den förordningen.
2. Kommissionen ska uppmuntra och stödja samarbete och utbyte av information om marknadskontroll rörande märkning av produkter mellan nationella myndigheter i medlemsstaterna som ansvarar för marknadskontroll eller har hand om kontrollen av

produkter som förs in på unionsmarknaden samt mellan dessa myndigheter och kommissionen, framförallt genom att närmare involvera expertgruppen för märkning av däck – administrativt samarbete om marknadskontroll.

3. Medlemsstaternas allmänna program för marknadskontroll som inrättats i enlighet med [*Article 13 of Regulation (EC) No 765/2008/Regulation on compliance and enforcement proposed under COM(2017)795*] ska innefatta åtgärder för att säkerställa effektiv kontroll av efterlevnaden av den här förordningen.

Artikel 12

Delegerade akter

Kommissionen har befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 13 för att

- (a) införa ändringar av etikettens innehåll och utformning,
- (b) införa parametrar och informationskrav i bilagorna, särskilt för körsträcka och nötning, förutsatt att lämpliga provningsmetoder finns tillgängliga,
- (c) till den tekniska utvecklingen anpassa värdena, beräkningsmetoderna, och kraven i bilagorna.

Om lämpligt, ska kommissionen vid förberedelsen av delegerade akter testa utformningen av och innehållet i etiketterna för specifika produktgrupper på representativa kundgrupper i unionen för att säkerställa att de verkligen förstår etiketterna.

Artikel 13

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 12 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med [*please insert the date of entry into force of this Regulation*]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 12 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 12 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom

en tvåmånadersperiod från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att göra några invändningar. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 14

Utvärdering och rapport

Senast den 1 juni 2026 ska kommissionen genomföra en utvärdering av denna förordning och lägga fram en rapport för Europaparlamentet, rådet samt Europeiska ekonomiska och sociala kommittén.

Rapporten ska innehålla en bedömning av hur effektivt denna förordning och de delegerade akter som antagits enligt denna förordning gjort det möjligt för slutanvändarna att välja däck med bättre prestanda, med beaktande av deras inverkan på företag, drivmedelsförbrukning, säkerhet, utsläpp av växthusgaser och marknadskontroller. Rapporten ska också innehålla en bedömning av kostnaderna för och fördelarna med en obligatorisk verifiering genom tredje part av den information som visas på etiketten, även med beaktande av erfarenheterna från den bredare ram som tillhandahålls genom förordning (EG) nr 661/2009.

Artikel 15

Ändring av förordning (EU) 2017/1369

I artikel 12.2 i förordning (EU) 2017/1369 ska led a ersättas med följande:

”a) Att bistå marknadskontrollmyndigheterna när de utför sina uppgifter enligt denna förordning och relevanta delegerade akter, inbegripet genomdrivande av dessa, och enligt förordning (EU) [*insert reference to the present regulation*]”.

Artikel 16

Upphävande av förordning (EG) nr 1222/2009

Förordning (EU) nr 1222/2009 ska upphöra att gälla.

Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga VIII.

Artikel 17

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 juni 2020.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

- 1.1. Förslagets eller initiativets beteckning
- 1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen
- 1.3. Typ av förslag eller initiativ
- 1.4. Mål
- 1.5. Motivering till förslaget eller initiativet
- 1.6. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen
- 1.7. Planerad metod för genomförandet

2. FÖRVALTNING

- 2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering
- 2.2. Administrations- och kontrollsystem
- 2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter/oriktigheter

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

- 3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel
- 3.2. Beräknad inverkan på utgifterna
 - 3.2.1. *Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna*
 - 3.2.2. *Beräknad inverkan på driftsanslagen*
 - 3.2.3. *Beräknad inverkan på anslag av administrativ natur*
 - 3.2.4. *Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen*
 - 3.2.5. *Bidrag från tredje part*
- 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets beteckning

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om märkning av däck med avseende på drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar samt om upphävande av förordning (EG) nr 1222/2009

1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen¹

Avdelning 32: Energi

32 02 02 Stödverksamhet till unionens energipolitik och inre marknad

1.3. Typ av förslag eller initiativ

Befintlig åtgärd vars genomförande förlängs i tiden

1.4. Mål

1.4.1. Fleråriga strategiska mål för kommissionen som förslaget eller initiativet är avsett att bidra till

Energiunionen

1.4.2. Specifika mål eller verksamheter inom den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen som berörs

Specifikt mål

Främja dämpad energiefterfrågan.

Berörda verksamheter enligt den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen

Verksamhetsbaserad budgetering 1: Konventionell och förnybar energi

Verksamhetsbaserad budgetering 2: Forsknings- och innovationsverksamhet avseende energi

1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

Det förväntade resultatet av detta initiativ är att förbättra det nuvarande energimärkningssystemet för däck i unionen, som inte är optimalt vad gäller effektivitet, efterlevnad och ambitionsnivå.

Detta förslag kommer att öka skyddet av medborgarna och slutanvändarna genom effektivare märkning av däck och förbättrad kontroll av efterlevnaden.

Förslaget kommer att påverka ekonomiska aktörer som måste fortsätta att tillhandahålla och visa däcketiketten och tillhandahålla information för marknads kontroll via olika kanaler.

¹ Verksamhetsbaserad förvaltning och verksamhetsbaserad budgetering benämns ibland med de interna förkortningarna ABM respektive ABB.

Förslaget kommer att påverka nationella myndigheter, som kommer att bli bättre rustade för att utföra marknadskontroller.

1.4.4. Indikatorer för bedömning av resultat eller verkan

Andel däck i klasserna A, B, osv.

Andel däck som inte uppfyller kraven enligt de nationella marknadskontrollmyndigheterna.

1.5. Motivering till förslaget eller initiativet

1.5.1. Behov som ska tillgodoses på kort eller lång sikt

Det allmänna målet för detta initiativ är att stödja den inre marknadens funktion genom fri rörlighet för varor som säkerställer ett högt miljö- och konsumentskydd, samt hög nivå på säkerhet och folkhälsa (externt däck- och vägbanebuller).

1.5.2. Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå:

Åtgärder på EU-nivå ger slutanvändare tillgång till samma harmoniserade uppgifter oavsett i vilken medlemsstat de köper däck. Ett däckmärkningssystem på EU-nivå kommer att främja energieffektiva och säkra däck som minskar bullret i alla medlemsstater, skapa en större marknad för sådana däck och följaktligen ökade incitament för däckindustrin att utveckla dem.

Detta kommer att säkerställa lika villkor för tillverkare och återförsäljare i fråga om den däcksinformation som ges till kunderna vid försäljning på EU:s inre marknad. EU-omfattande rättsligt bindande regler är därför nödvändiga.

Detta är det enda sättet att säkerställa att märkningen av produkter som släpps ut på marknaden är jämförbara i alla medlemsstater, vilket säkerställer den inre marknadens funktion med stöd av artikel 26 i EUF-fördraget.

1.5.3. Huvudsakliga erfarenheter från liknande försök eller åtgärder

EU har visserligen skapat en inre marknad för däcketiketter, men de behöver uppdateras i takt med nya tekniska framsteg, som innebär att många modeller kommer att ingå i de högsta klasserna, vilket gör att konsumenterna inte ser någon skillnad, och med det faktum att de däck med sämsta prestanda förbjudits från marknaden som ett resultat av typgodkännandeförfarandet enligt förordning (EG) nr 661/2009 (förordningen om allmän säkerhet).

Även om marknadskontrollmyndigheterna har kontrollerat efterlevnaden av energimärkningskraven, leder bristande efterlevnad fortfarande till en förlust på ca 10 % av de planerade energibesparingarna (och ekonomiska besparingar för konsumenterna). Kommissionens förslag till den nya förordningen om marknadskontroll (COM(2017) 795) syftar till att hantera dessa utmaningar för EU:s harmoniseringslagstiftning om produkter. Marknadskontrollmyndigheter står inför problem på området däckmärkning som inte löses genom det förslaget: tillgång till den tekniska dokumentationen i god tid, problem med att identifiera och få kontaktuppgifter till utländska tillverkare och avsaknad av centralt system för att identifiera likvärdiga modeller som redan kan ha kontrollerats av andra marknadskontrollmyndigheter. Vidare har det varit svårt för kommissionen att fastställa lämpliga krav på märkningsklass, eftersom det saknas aktuella offentliga uppgifter om däckens prestanda.

Detta förslag tar itu med dessa problem genom att en länk skapas till den produkt databas som upprättats genom förordning (EU) 2017/1369 (ramförordningen om energimärkning), där leverantörer tillhandahåller uppgifter om prestanda och efterlevnad centralt tillgängliga för nationella marknadskontrollmyndigheter och kommissionen.

1.5.4. *Förenlighet med andra finansieringsformer och eventuella synergieffekter*

Detta initiativ överensstämmer med förordningen om allmän säkerhet, som föreskriver ett förfarande för typgodkännande med minimikrav för däckens prestanda för rullmotstånd, väggrepp på vått underlag och externt däck- och vägbanebuller.

Det är också förenligt med förordning (EG) nr 765/2008 (nuvarande förordningen om marknadskontroll), i synnerhet genom avskaffandet av överlappande bestämmelser från lagstiftningen om märkning av däck som redan omfattas av bestämmelser om marknadskontroll för all EU-lagstiftning om harmonisering.

Den föreslagna länken till produkt databasen möjliggör synergieffekter med EU:s övriga harmoniseringslagstiftning, för vilken sådana databaser upprättats eller kan komma att upprättas.

1.6. **Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen**

Förslag eller initiativ som pågår under en **obegränsad tid**

Efter en inledande period från 2019,

beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7. **Planerad metod för genomförandet²**

Direkt förvaltning som sköts av kommissionen

inom dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer

Kommentarer

Detta initiativ kräver budgetmedel för att däck ska kunna tas med i databasen över energirelaterade produkter som upprättats genom ramförordningen om energimärkning samt för informationskampanjer och åtgärder för kontroll av efterlevnaden. Dessa utgifter kommer att betalas med de medel som redan avsatts i den officiella budgetplaneringen.

² Närmare förklaringar av de olika metoderna för genomförande med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. FÖRVALTNING

2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering

En expertgrupp för däckmärkning ska fungera som plattform för diskussioner om den korrekta tillämpningen av den föreslagna förordningen.

I en slutbestämmelse föreslås att kommissionen bör utvärdera och rapportera om genomförandet av förordningen sju år efter dess ikraftträdande. Vid utvärderingen ska man kartlägga eventuella problem och brister i förordningen och detta kan eventuellt vara utgångspunkt för nya åtgärder, t.ex. förslag på ändringar av förordningen.

Administrations- och kontrollsystem

2.1.1. Risker som identifierats:

Budgeten för justering av den nuvarande produkt databasen för registrering av däck beräknas uppgå till 200 000 euro. Antalet däckmodeller skulle kunna öka och generera extra kostnader för uppdateringen av databasen.

Riskerna med avseende på driften av produkt databasen har främst att göra med it-relaterade problem som ett eventuellt systemhaveri och sekretessfrågor.

2.1.2. Uppgifter om det interna kontrollsystemet:

De planerade kontrollmetoderna föreskrivs i budgetförordningen och dess tillämpningsföreskrifter.

2.2. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter/oriktigheter

Inga särskilda åtgärder förutom tillämpning av budgetförordningen.

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgift	Bidrag			
	Nummer [Beteckning.....]	Diff./Icke-diff ²⁴	från Efta-länder ²⁵	från kandidat-länder ²⁶	från tredje-länder	enligt artikel 21.2 b i budget-förordningen

²⁴ Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

²⁵ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

²⁶ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

1a Konkurrenskraft för tillväxt och sysselsättning	32 02 02 Stödverksamhet till unionens energipolitik och inre marknad	Differen- tierade	JA	NEJ	NEJ	NEJ
5 Adminis- tration	32 01 01 Utgifter avseende tjänstemän och tillfälligt anställda inom politikområdet Energi	Icke- diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
5 Adminis- tration	32 01 02 Extern personal och andra administrativa utgifter till stöd för politikområdet Energi	Icke- diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

Nya budgetrubriker som föreslås

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgift	Bidrag			
	Nummer [Beteckning.....]	Diff./Icke- diff.	från Efta- länder	från kandidat- länder	från tredje- länder	enligt artikel 21.2 b i budget- förordningen

3.2. Beräknad inverkan på utgifterna

3.2.1. Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Nummer	1a Konkurrenskraft för tillväxt och sysselsättning
------------------------------------	--------	--

GD: GD Energi			År 2019 ²⁷	År 2020	År 2021	År 2022	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			TOTALT
• Driftsanslag										
32 02 02	Åtaganden	(1)	1,3	1,62						2,92
Kompletteringar av it-databas för registrering av energirelaterade produkter, inbegripet informationskampanjer och gemensamma åtgärder för kontroll av efterlevnaden.	Betalningar	(2)	0,8	1,12	1,0					2,92
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program ²⁸										
32 04 03		(3)								
Samhällsutmaningar										
TOTALA anslag Totalt GD Energi	Åtaganden	=1+3	1,3	1,62						2,92
	Betalningar	=2+3	0,8	1,12	1,0					2,92

²⁷ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

²⁸ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

• TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	1,3	1,62						2,92
	Betalningar	(5)	0,8	1,12	1,0					2,92
• TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program		(6)								
TOTALA anslag under RUBRIK 1a i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+ 6	1,3	1,62						2,92
	Betalningar	=5+ 6	0,8	1,12	1,0					2,92

Rubrik i den fleråriga budgetramen	5	”Administrativa utgifter”
---	----------	----------------------------------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2019	År 2020	År 2021	År 2022	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			TOTALT
GD: GD Energi									
• Personalresurser		0,055	0,055						0,110
• Övriga administrativa utgifter		0,007	0,007						0,014
TOTALT GD ENER	Anslag	0,062	0,062						0,124

TOTALA anslag under RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	0,062	0,062						0,124
---	--	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2019 ²⁹	År 2020	År 2021	År 2022	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			TOTALT
TOTALA anslag för RUBRIKerna 1–5 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	1,362	1,682						3,044
	Betalningar	0,862	1,182	1,000					3,044

²⁹ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

3.2.2. Beräknad inverkan på driftsanslagen

Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Mål- och resultatbeteckning ↓			År 2019		År 2020		År 2021		År 2022		För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)						TOTALT	
	RESULTAT																	
	Typ 30	Genomsnittlig a kostnader	Nej	Kostn	Nej	Kostn	Nej	Kostn	Nej	Kostn	Nej	Kostn	Nej	Kostn	Nej	Kostn	Total t antal	Total kostna d
SÄRSKILT MÅL: Främja dämpad energiefterfrågan.																		
Uppdatering av it- databasen för registrering av		0,2	1	0,2													1	0,2
Underhåll av den uppdaterade it- databasen för registrering av energirelaterade		0,02			1	0,02											1	0,02
Tekniskt bistånd och/eller undersökningar för att bedöma däckaspekter som är nödvändiga för		0,1	1	0,1	1	0,1											2	0,2
Informationskampa nj		2,0	0,5	1,0	0,5	1,0											1	2,0

³⁰ Resultaten som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

Gemensamt genomförande					1	0,5											1	0,5
TOTALA KOSTNADER				1,3		1,62												2,92

3.2.3. Beräknad inverkan på anslag av administrativ natur

3.2.3.1. Sammanfattning

Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År 2019 ³¹	År 2020	År 2021	År 2022	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)	TOTALT
--	--------------------------	------------	------------	------------	---	--------

RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen							
Personalresurser	0,055	0,055					0,110
Övriga administrativa utgifter	0,007	0,007					0,014
Delsumma RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	0,062	0,062					0,124

Belopp utanför RUBRIK 5³² i den fleråriga budgetramen							
Personalresurser							
Andra utgifter av administrativ natur							
Delsumma utanför RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen							

TOTALT	0,062	0,062					0,124
---------------	-------	-------	--	--	--	--	--------------

Personalbehov och andra administrativa kostnader ska täckas genom anslag från det generaldirektorat som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

³¹ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

³² Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

3.2.3.2. Beräknat personalbehov

Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

	År 2019	År 2020	År 2021	År 2022	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)							
32 01 01 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	0,36	0,36					
XX 01 01 02 (vid delegationer)							
XX 01 05 01 (indirekta forskningsåtgärder)							
10 01 05 01 (direkta forskningsåtgärder)							
• Extern personal (i heltidsekvivalenter)³³							
32 01 02 01 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)	0,03	0,03					
XX 01 02 02 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter som tjänstgör vid delegationerna)							
XX 01 04 yy ³⁴	- vid huvudkontoret						
	- vid delegationer						
XX 01 05 02 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)							
10 01 05 02 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier som arbetar med direkta forskningsåtgärder)							
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
TOTALT	0,39	0,39					

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

³³ [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

³⁴ Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	Handläggare: 0,03 heltidsekvivalenter som gruppleddare 0,3 heltidsekvivalenter som handläggare för förordningen, de delegerade akterna och för stöd till samordning av marknadskontrollmyndigheternas tillsyn Assistenter: 0,03 heltidsekvivalenter som stöd för lagstiftningsförfaranden och kommunikation
Extern personal	0,03 heltidsekvivalenter (CA) som gruppens sekreterare och logistikansvarig

3.2.4. *Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen*

Förslaget/initiativet är förenligt med den gällande fleråriga budgetramen

3.2.5. *Bidrag från tredje part*

Det ingår inga bidrag från tredje part i det aktuella förslaget eller initiativet

3.3. **Beräknad inverkan på inkomsterna**

Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.