



Förordning om energimärkning för däck 2017/18:FPM109

Miljö- och energidepartementet

2018-06-14

Dokumentbeteckning

KOM (2018) 296

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

Sammanfattning

Kommissionen föreslår en ny däckmärkningsförordning, som innehållsmässigt bygger på den befintliga däckmärkningsförordningen. Några krav tillförs i syfte att bl.a. öka synliggörandet av märkningen för konsumenterna. Energimärkningen föreslås även omfatta däckens grepp på snö och is. Regeringen är positivt inställd till förslaget syfte att förbättra energimärkningen för däck så att konsumenter ges mer information.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

Kommissionen föreslår att förordningen 1222/2009/EG om märkning av däck från 2009 upphävs för att ersättas med en ny förordning. Detta för att ge konsumenter mer information om bränsleåtgång, säkerhet och buller inför köp av däck. Förordning 1222/2009/EG har tidigare reviderats två gånger, för att inkludera nya testmetoder för däckprestanda.

1.2 Förslagets innehåll

I huvudsak föreslås den nya förordningen innehålla samma reglering som förordning 1222/2009/EG om märkning av däck. Nya krav tillkommer dock gällande bland annat hur märkning måste synliggöras för köpare, på så sätt att även försäljning över internet omfattas. Också kraven på synliggörande av

energimärkningen för däck för tung trafik föreslås skärpas. Grepp på snö och is tas med i energimärkningen. I linje med den nya ramförordningen för energimärkning, 2017/1369/EU, innehåller förslaget krav på att däckmodeller ska registreras i den EU-gemensamma produkt databasen, detta för att stärka tillsynen och för att göra information tillgänglig för konsumenter (databasen har en publik del).

Härtill föreslår kommissionen att förordningen i framtiden ska kunna inkludera även slitage och hållbarhet, liksom rekonditionerade däck. Sådana krav ska enligt förslaget kunna införas genom delegerade akter.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Förslaget gäller en EU-förordning som alltså blir direkt tillämplig i Sverige. I Sverige gäller för tillsynen lagen (2011:721) om märkning av energirelaterade produkter och förordningen (2011:1022) om tillsyn över energirelaterade produkter. Enligt den senare ska tillsynsmyndigheten (Statens energimyndighet) se till att föreskrifterna i däckmärkningsförordningen 1222/2009/EG följs och meddela de förelägganden som behövs. Hänvisningarna i lagen och i förordningen behöver ändras för att hänvisa till den nya däckmärkningsförordningen.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Effekterna på den svenska statsbudgeten bedöms bli marginella och finansieras inom ram. Kommissionen bedömer att förslagen inte har några konsekvenser för EU:s budget.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen är överlag positivt inställd till förslaget och delar kommissionens bedömning att däckmärkningsförordningen behöver anpassas efter den nya energimärkningsförordningen och för framtida utveckling. Tydligare krav på energimärkning gynnar typiskt sett såväl svenska företag som konsumenter. Att däckens grepp på snö och is kommer med i energimärkningen är något som Sverige verkat för länge och därför ser regeringen positivt på att kommissionen föreslagit detta. Sverige kommer ha en budgetrestriktiv linje i de kommande förhandlingarna och eventuella kostnader, såväl nationella och inom EU, ska finansieras inom ram.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Finland har tidigare verkat för att snö- och isprestanda tas med i märkningen. I övrigt är inga ståndpunkter kända.

Institutionerna har ännu inte yttrat sig.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Transportstyrelsen framförde i det samråd kommissionens genomförde inför att man tog fram sitt förslag att det viktigaste att få med i energimärkningen är prestanda på is. Även Statens energimyndighet har framfört vikten av den informationen. Regeringen avser inte remittera förslaget i Sverige.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Kommissionen anger art. 114 och 194.2 i EUF-fördraget som rättslig grund. För den idag gällande däckmärkningsförordningen 1222/2009 användes bara art. 114 (då art. 95 i EG-fördraget) som grund. Art. 114 omfattar åtgärder för att harmonisera regelverk som syftar till att upprätta den inre marknaden och få den att fungera. Art. 194 är den rättsliga grunden för åtgärder på energiområdet inom ramen för att upprätta den inre marknaden och för dess funktion, liksom med hänsyn till för att skydda och förbättra miljön. Beslut fattas med ordinarie lagstiftningsförfarande där rådet fattar beslut med kvalificerad majoritet.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Kommissionen anger att det för att nå energieffektiviseringsmål allmänt krävs åtgärder på unionsnivå för att stödja nationella insatser. Det är också viktigt att säkerställa att samma villkor gäller för tillverkare och saluförare i unionen, vilket motiverar tvingande lagstiftning. Tillsynen måste vara enhetlig inom unionen för att den inre marknaden inte ska undermineras.

När det gäller proportionaliteten anser kommissionen att de åtgärder som föreslås ökar tillämpbarheten och tydligheten i regelverket utan att gå utöver vad som kan anses vara nödvändigt för att uppnå målen om information till konsumenter och stark tillsyn.

Regeringens delar kommissionens bedömning att förslaget är förenligt med subsidiaritetsprincipen, på samma sätt som den idag gällande däckmärkningsförordningen är och bedömer att förslaget som helhet betraktat är förenlig med proportionalitetsprincipen.

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Remissvar ska vara hos kommissionen senast 23 juli 2018.

4.2 Fackuttryck/termer

Energimärkning – Den märkning som ska finnas i anslutning till en rad energirelaterade produkter och som innehåller exempelvis energiprestandan i en skala från A till G.