EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 24.6.2026
COM(2026) 326 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET OCH EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN

Rapport om genomförandet av förordning (EU) 2020/740 om märkning av däck med avseende på drivmedelseffektivitet och andra parametrar

1. INLEDNING

1.1. Politisk och rättslig bakgrund

Däck är en kritisk komponent i varje vägfordon. Däckens rullmotstånd har en direkt inverkan på fordonets energiförbrukning. Att främja efterfrågan på, och utvecklingen och produktionen av, effektivare däck kan därför minska bränslekostnaderna, utsläppen och importen av fossila bränslen eller öka utbudet av elfordon genom att minska den el som behövs per körd kilometer. Den första formella EU-rättsakten om effektiva däck antogs efter oljekrisen 1973 och innehöll rekommendationen att medlemsstaterna skulle uppmuntra montering av radialdäck på alla fordon, inklusive tunga godsfordon [1].

Femtio år senare har radialdäck blivit en standardteknik, men vägtransporterna står fortfarande för en betydande del av EU:s totala slutliga energianvändning (omkring en fjärdedel), och huvuddelen av denna energi kommer från olja. Samtidigt har innovation inom däckdesign och däckmaterial möjliggjort ytterligare effektivitetsvinster. Beräkningar visar att man skulle kunna minska den genomsnittliga energiförbrukningen för personbilar med omkring 2 % [2] genom att byta ut däck med högt rullmotstånd mot däck med lågt motstånd. När det gäller tunga fordon är däckens rullmotstånd ännu viktigare, och potentialen för effektivitetsvinster desto större: Rullmotståndet påverkar upp till en tredjedel av energianvändningen för dieselbilar och över hälften för effektivare elbilar [3].

Samtidigt måste hänsyn tas till däckens väggrepp på vått underlag, eftersom det är avgörande för fordonets bromssträcka. Väggreppet på vått underlag och rullmotståndet är konkurrerande mått, och kunder som ska köpa däck kan behöva göra vissa avvägningar mellan säkerhet och energiprestanda. För att kunna fatta välgrundade inköpsbeslut bör kunderna därför ha information om båda parametrarna. Den första EU-förordningen om märkning av däck antogs 2009 och reviderades 2020. Däcketiketter ger lättförståelig information för att stimulera efterfrågan på och konkurrensen om utbudet av bättre däck.

Den rättsliga grunden för förordningen om märkning av däck är artiklarna 114 och 194 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Förordningens tillämpningsområde omfattar däck till personbilar (C1), skåpbilar och lätta lastbilar (C2) samt tunga lastbilar och bussar (C3) [4]. Förordningen om märkning av däck är tillämplig parallellt med de minimikrav på prestanda som fastställs i annan lagstiftning. I lagstiftningen om typgodkännande, särskilt FN-föreskrift nr 117, fastställs de viktigaste miniminormerna för prestandan hos däck som släpps ut på EU-marknaden när det gäller rullmotstånd, väggrepp på vått underlag, buller samt väggrepp på snö och is. Relevanta miniminormer för prestandan fastställs även i FN-föreskrifterna 30 (C1-däck), 54 (C2, C3-däck) och 172 (regummerade däck). Även om ingen EU-lagstiftning om ekodesign ännu har antagits för däck ingår däck i arbetsplanen för ekodesign och energimärkning 2025–2030 [5].

([1]) 76/494/EEG: Council recommendation of 4 May 1976 on the rational use, through better driving habits, of energy consumed by road vehicles (inte översatt till svenska), EGT L 140, 28.5.1976 s. 14.

([2]) Zacharof, N., Fontaras, G., Ciuffo, B., Tsiakmakis, S. m.fl., *Review of in use factors affecting the fuel consumption and CO_2 emissions of passenger cars*; JRC, 2016.

([3]) Hyttinen, Jukka m.fl. *Effect of Ambient and Tyre Temperature on Truck Tyre Rolling Resistance*, International Journal of Automotive Technology, november 2022.

([4]) Däck till terrängfordon, anläggningsfordon, jordbruksfordon eller två- och trehjuliga fordon omfattas inte, eftersom aspekterna kring drivmedelseffektivitet eller säkerhet inte skulle vara relevanta.

([5]) COM(2025) 187 final.

1.2. De viktigaste ändringarna i 2020 års översyn av förordningen om märkning av däck

Följande viktiga ändringar infördes vid översynen 2020:

- Etikettens utformning och format anpassades till den mer välbekanta energietiketten.
- Antalet prestandaklasser minskades från sju (A–G) till fem (A–E), både för rullmotstånd (energieffektivitet) och väggrepp på vått underlag (säkerhet), eftersom strängare krav för FN-typgodkännande hade lett till förbud mot däck i de lägsta prestandaklasserna på etiketten.
- Krav infördes på registrering av varje däcktyp i den europeiska databasen för energimärkta produkter (Eprel) [6].
- Kundernas medvetenhet om däcketiketten förbättrades genom skärpta krav på att visa etiketten för konsumenterna.
- Kommissionen gavs befogenhet att anta vissa ändringar genom delegerade akter.

1.3. Rapportens syfte

Enligt artikel 15 i förordningen om märkning av däck ska kommissionen genomföra en utvärdering av förordningen och lägga fram en rapport för Europaparlamentet, rådet och Europeiska ekonomiska och sociala kommittén. Rapporten ska innehålla en bedömning av ”hur effektivt denna förordning och de delegerade akter som antagits enligt denna förordning fått slutanvändarna att välja däck med bättre prestanda, med beaktande av inverkan [...] på företag, drivmedelsförbrukning, säkerhet, utsläpp av växthusgaser, konsumenternas medvetenhet och marknadskontroll. Rapporten ska också innehålla en bedömning av kostnaderna för och fördelarna med en obligatorisk verifiering genom tredje part av den information som visas på däcketiketten, med beaktande av de erfarenheter som vunnits avseende den bredare ram som tillhandahålls genom förordning (EG) nr 661/2009”.

Den här rapporten är inriktad på följande ämnen:

- Konsumenternas medvetenhet, förståelse och användning.
- Marknadsutvecklingen.
- Delegerade akter.
- Marknadskontroll och kontroll av efterlevnaden.
- Kontroll och provning av tredje part.
- Inställning av provningsanordningen.
- Frågor som uppstått i samband med genomförandet.

Vissa aspekter analyseras inom ramen för den konsekvensbedömning som medföljer omnibusinitiativets förenklingsförslag om energieffektiv produktlagstiftning som antas parallellt med, och underbyggs av, den här rapporten och den underliggande analysen. En separat rapport om genomförandet av förordningen om energimärkning (förordning (EU) 2017/1369) antas parallellt med den här rapporten.

1.4. Analytisk grund

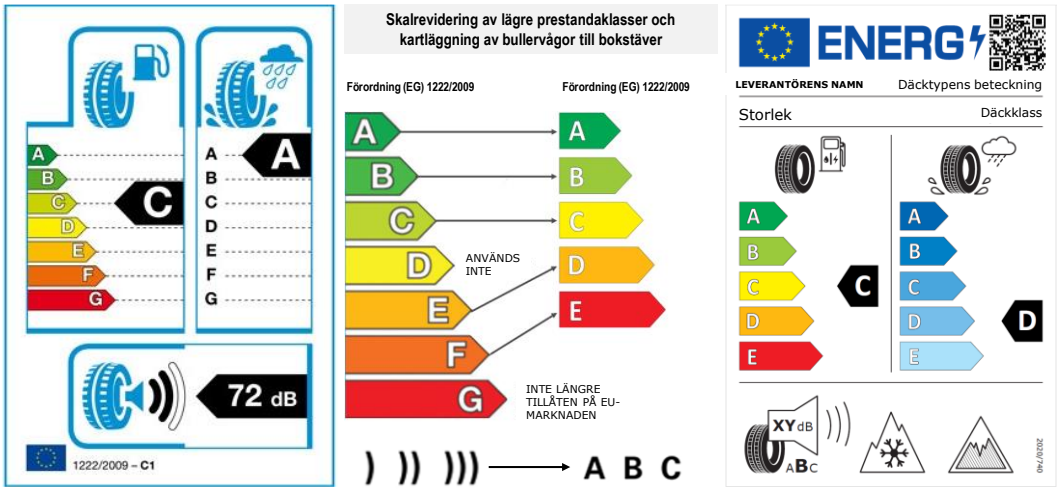
Denna rapport bygger på flera källor till data och synpunkter, däribland

(6) https://eprel.ec.europa.eu/.

- en enkät som delats ut till konsumenter och återförsäljare av däck och fordon [7],
- uppgifter om registreringar av däck i Eprel,
- synpunkter från berörda parter och myndigheter, bland annat genom arbetet i olika arbetsgrupper, däribland den administrativa samarbetsgruppen för märkning av däck [8] och expertgruppen för laboratorieanpassning vid mätning av däckrullmotstånd [9],
- informations- och kommunikationssystemet för marknadskontroll (ICSMS) [10],
- andra offentligt tillgängliga analyser och resurser.

2. DEN OMARBETADE DÄCKETIKETTEN

En översynsstudie från 2018 [11] visade att däcketiketten inte hade nått sin fulla potential, eftersom slutanvändarna inte kände till dess existens och eftersom marknadskontrollmyndigheterna inte kontrollerade efterlevnaden på ett tillfredsställande sätt. Studien visade även att vissa inneboende faktorer begränsade etikettens genomslag, däribland en vilseledande indelning av prestandaklasserna, felaktig och ofullständig information samt bristande förtroende för vad vissa uppgiftslämnare såg som en självdeklaration.



GAMMAL ETIKETT NY ETIKETT

Figur 1. Illustration av den ursprungliga däcketiketten (2012) och den reviderade (nya) etiketten (2021).

Den uppdaterade lagstiftningen om märkning av däck har tillämpats sedan den 1 maj 2021. I Figure 1 jämförs den ursprungliga och den reviderade etiketten. Den nya etiketten innehåller flera nya delar:

([7]) *Study on consumer understanding of the EU tyre label applied since 1 May 2021*.

([8]) Förteckning över administrativa samarbetsgrupper.

([9]) https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&groupID=2519.

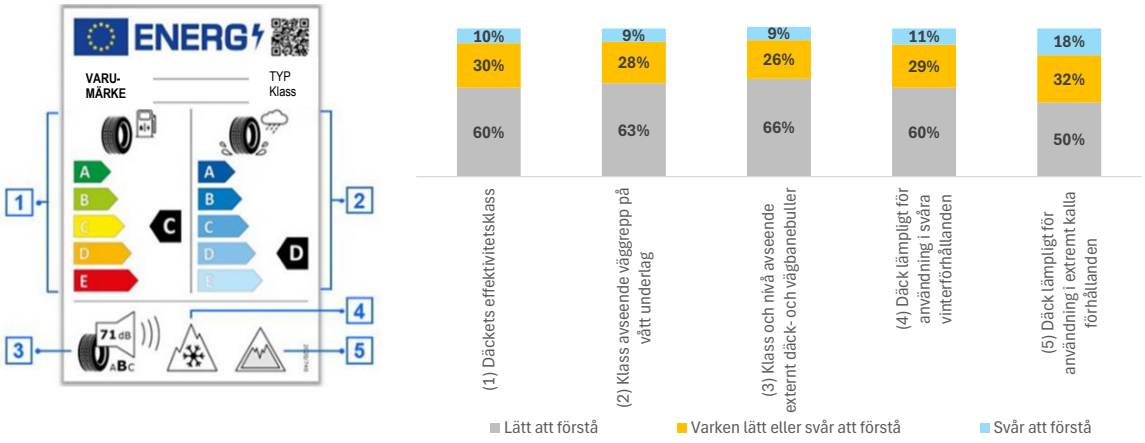
([10]) ICSMS.

([11]) https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1460-Evaluation-and-potential-revision-of-the-EU-tyre-labelling-scheme_en.

- Rullmotstånd. De lägsta klasserna ändrades till klasserna D och E. Detta gjorde att den tomma D-klassen för C1- och C2-däck kunde tas bort [12]. Samma värdeintervall behölls för varje däcktyp.
- Väggrepp på vått underlag. Etikettens klasser ändrades, och den tomma D-klassen togs bort. Blå skuggade pilar (som en symbol för vatten) lades till i skalan för väggrepp på vått underlag för att skilja säkerhetsaspekterna från energimärkningen.
- Externt däck- och vägbanebuller. Klassindikeringen anpassades till andra energietiketter med användning av en bokstavsskala. Ljudnivån uttrycktes i decibel (som för andra märkta produkter), och ett piktogram med ljudvågor behölls.
- Två nya piktogram lades till för däck som typgodkänts för användning under svåra snö- och isförhållanden [13].

3. KONSUMENTERNAS MEDVETENHET, ANVÄNDNING OCH KUNSKAPER OM DÄCKETIKETTEN

Konsumenternas kunskaper om däcketiketten provades genom en konsumentundersökning. De viktigaste resultaten sammanfattas nedan:



Figur 2. Konsumenterna rapporterade själv sina kunskaper om de olika delarna av däcketiketten (referensscenario = alla svarande (n=4 590).

Som framgår av figur 2 tycker de flesta **konsumenter** att däcketiketten är lätt att förstå. Endast 9–18 % rapporterade svårigheter med att förstå ett visst element. En stor majoritet ansåg att alla de nuvarande delarna av etiketten är relevanta, särskilt väggreppet på vått underlag (94 %). Merparten av de svarande (78 %) ansåg att mängden information på etiketten är lämplig. Andra parametrar som för närvarande inte finns med på etiketten, till exempel körsträcka, bedömdes som minst lika relevanta. Buller och utsläpp av mikroplast betraktades som mindre viktiga och påverkade i regel inte konsumenternas val [14].

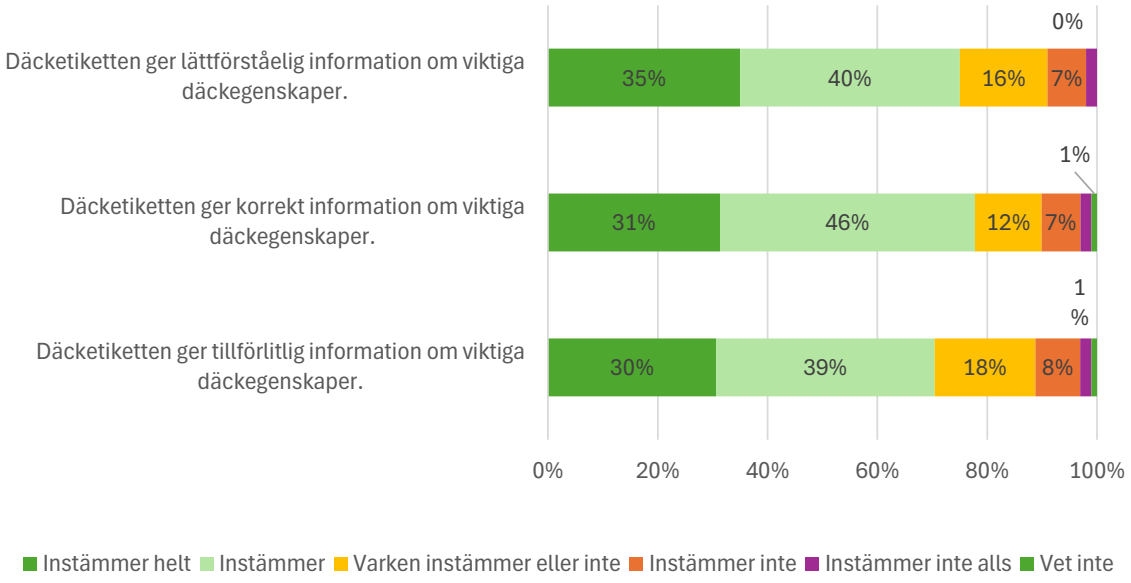
([12]) Ingen tom klass hade fastställts för C3-däck, vilka hur som helst inte omfattades av kravet på etikett.

([13]) Ingen klassificering anges för väggrepp på snö och is, eftersom provningsmetoden (inbromsning på snö- eller istäckt väg) inte ger tillräckligt exakta och repeterbara resultat.

([14]) Detta är inte överraskande, och det bekräftar att inköpsvalet påverkas av aspekter som kan omsättas i ekonomiska besparingar eller ökad säkerhet.

Undersökningen bekräftade resultaten av en studie från 2019 [15] och fann att etiketten spelade en viktig roll för att vägleda de konsumenter och professionella inköpare som kontrollerade den. Omkring 80 % av de båda grupperna uppgav att etiketten hjälpte dem att välja effektivare eller säkrare däck.

Återförsäljare och distributörer av däck känner till etiketten väl och ser den i allmänhet som positiv. Detta leder inte konsekvent till en proaktiv användning i samband med försäljningen. Hälften av de intervjuade säljarna uppgav att de endast diskuterar etiketten på begäran av konsumenten. Var sjätte säljare avråder kunderna från att förlita sig på etiketten och påpekar att den endast bygger på en egen försäkran. De grundar i stället sina rekommendationer på vinstmarginaler, rabatter, incitament, lagertillgång eller kundernas budget.



Figur 3. Däckåterförsäljares och däckdistributörers syn på däcketiketten (referensscenario = alla svarande (n=201)).

Omkring hälften av **fordonsåterförsäljarna** ser inte något större värde i att visa upp däcketiketter för alla tillgängliga alternativ i sina erbjudanden, eftersom kunderna ofta uppvisar ett lågt intresse vid tidpunkten för försäljningen eller saknar möjlighet att göra ett val [16]. Dessa återförsäljare anser följaktligen att de nuvarande kraven är oproportionerligt betungande och att en mindre eller förenklad version av etiketten bör kunna användas i köperbjudanden [17].

Eprels webbplats är en värdefull källa till ytterligare information för de konsumenter, professionella inköpare, återförsäljare och distributörer som känner till den, men den faktiska användningen verkar vara begränsad. Samtidigt saknas för närvarande information om vissa viktiga parametrar i databasen [18]. Vissa återförsäljare uppgav att

---

([15]) *Study assessing consumer understanding of tyre labels*, https://data.europa.eu/doi/10.2833/210444.

([16]) Med undantag av lyxbilar eller beställningar från diplomatiska beskickningar används däck från det parti som finns tillgängligt på fabriken när fordonet monteras. Vissa bilåterförsäljare kan gå med på att byta hjulen som en undantagsförmån för kunden om andra alternativ finns tillgängliga.

([17]) T.ex. bara en pil som indikerar klassen.

([18]) För C1-däck är det för närvarande inte obligatoriskt att ange vilka av de registrerade däcken som tillverkas i enlighet med fordonets OEM-specifikationer, och för C3-däck är det inte obligatoriskt att

Eprel förenklar deras arbete, eftersom webbplatsen minskar beroendet av leverantörerna för att få tag på information. En del av återförsäljarna har integrerade applikationsprogrammeringsgränssnitt som länkar deras webbplatser direkt till Eprel, så att de automatiskt visar däcketiketter och produktinformationsblad på rätt språk.

4. MARKNADSUTVECKLING

Den tekniska utvecklingen har gjort att både rullmotståndet och väggreppet på vått underlag har förbättrats, samtidigt som parallell lagstiftning från FN/ECE har förbjudit däck som skulle ha tillhört rullmotståndsklasserna F och G. Denna utveckling fortsätter, och när det gäller C1-däck kommer FN/ECE:s krav att leda till att alla nya däck i klass E, och de flesta i klass D, inte får släppas ut på marknaden. Som en följd av detta erbjuder den nuvarande skalan mindre differentiering för inköpsval och ett svagare konkurrensincitament för tillverkarna att förnya sig. När det gäller buller tillhörde alla däck klasserna A och B redan innan förordningen trädde i kraft.

Enligt förordningen om märkning av däck ska leverantörerna registrera sina däck i Eprel innan de släpps ut på marknaden. Fram till 2025 hade nästan 230 000 olika däcktyper förtecknats i Eprel: 81 % C1-däck, 10 % C2-däck och 9 % C3-däck. Parametrarna för dessa registreringar anges nedan.

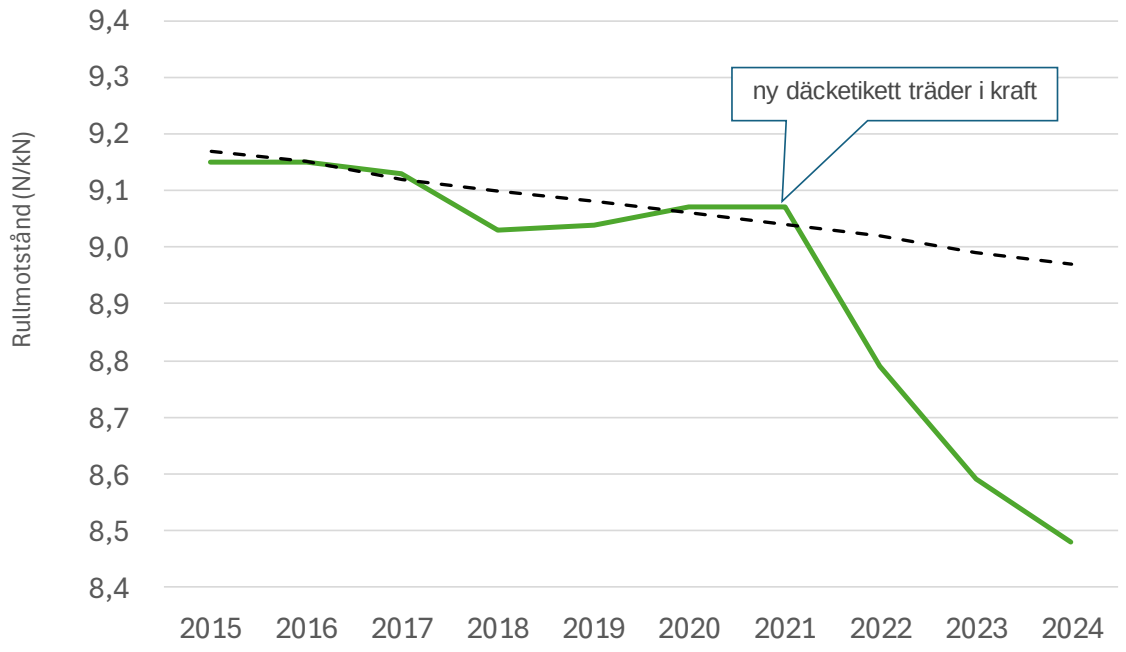
4.1. C1-däck

4.1.1. Rullmotstånd

Figur 4 visar det uppskattade genomsnittliga rullmotståndet för C1-däck, baserat på märkningsklasser och datum för utsläppande på marknaden [19]. Den streckade linjen visar det extrapolerade scenariot med oförändrade förhållanden (business-as-usual, BAU) fram till 2024 baserat på de modeller som registrerades i Eprel från 2015 till och med 2021, då blygsamma framsteg noterades för de nya däcktyper som släpptes ut på marknaden.

ange vilka som är avsedda för drivaxeln, styraxeln eller den frirullande axeln, eller vilka som är avsedda för användning i stadstrafik, långa transporter osv.

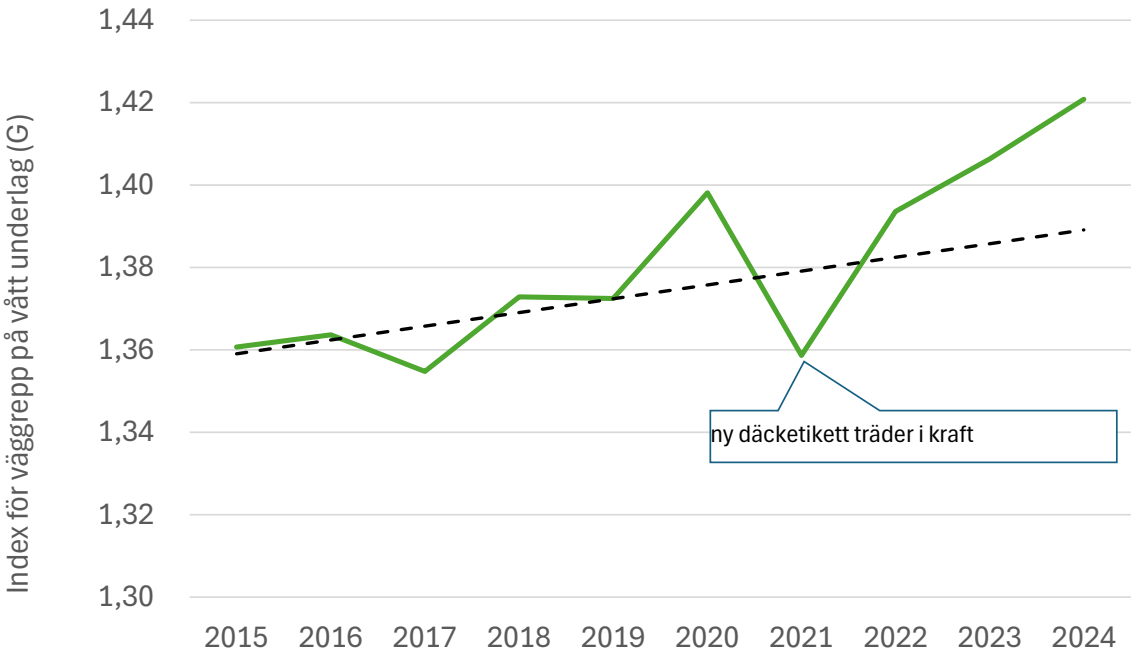
([19]) Till skillnad från alla andra förordningar om produktmärkning kräver förordningen om märkning av däck inte att det verkliga värdet ska anges för den parameter som avgör klassen för rullmotstånd och väggrepp på vått underlag, utan endast för buller.



Figur 4. Rullmotstånd hos C1-däck.

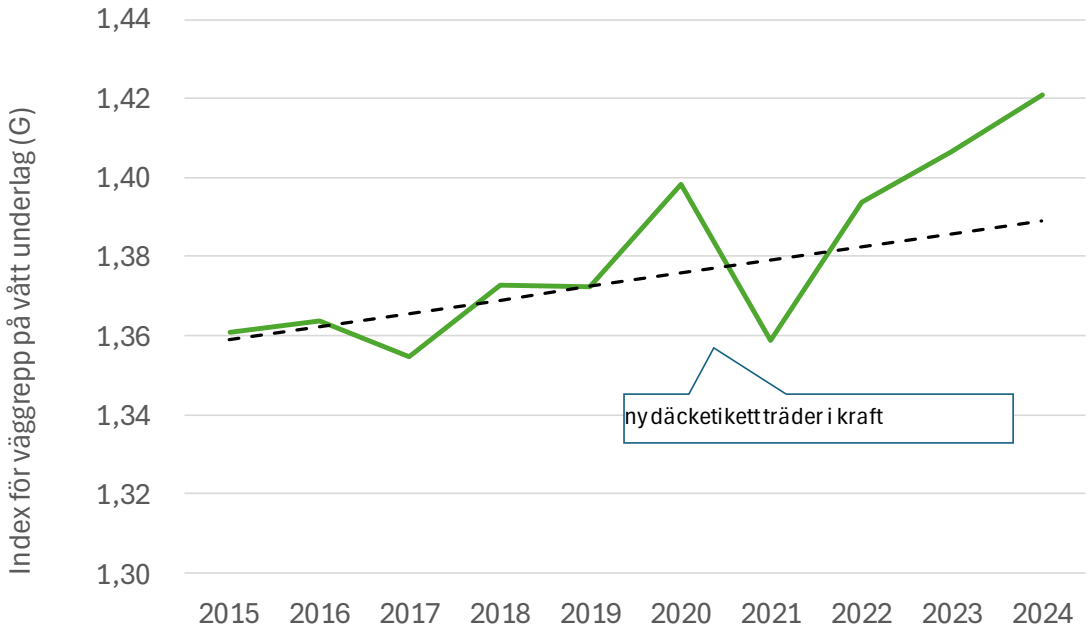
Det genomsnittliga rullmotståndet för nya däck som släppts ut på marknaden sedan 2021 verkar ha förbättrats dramatiskt [20]. Det uppskattas att C1-däckens rullmotstånd har minskat med 5,1 % sedan 2021 jämfört med BAU-scenariot.

4.1.2. Väggrepp på vått underlag



([20]) Viktade procentuella medelvärden för märkningsklassen används, eftersom förordningen inte kräver att leverantörerna anger rullmotståndskoefficienten i Eprel, utan endast vilken klass däcken tillhör.

Figur 5 visar C1-däckens uppskattade genomsnittliga väggrepp på vått underlag. Även om utvecklingen inte är lika tydlig verkar även väggreppet på vått underlag ha förbättrats jämfört med BAU-scenariot för däck som släppts ut på marknaden efter 2021 [21].



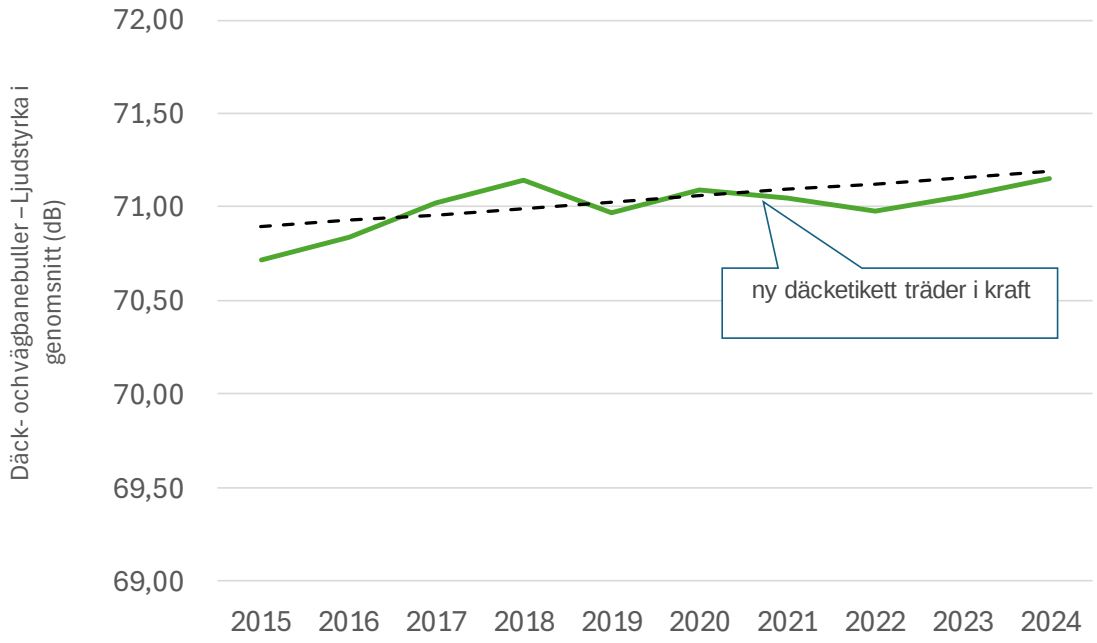
Figur 5. Väggrepp på vått underlag hos C1-däck.

Det beräknas att prestandan för väggrepp på vått underlag har förbättrats med omkring 2,4 % jämfört med BAU-scenariot. Detta möjliggör kortare bromssträckor på våta vägar.

4.1.3. Externt däck- och vägbanebuller

Figure 6 visar det uppskattade genomsnittliga externa däck- och vägbanebullret, baserat på det deklarerade värdet. Bullret ökade endast en aning fram till 2018, möjligen till följd av kompromissen mellan väggreppet på vått underlag (vilket förbättrades avsevärt) och trenden mot däck med större profilförhållande i nya bilmodeller. Det finns ingen märkbar skillnad jämfört med BAU-scenariot.

[21] Baserat på viktade procentuella medelvärden för märkningsklassen, eftersom leverantörerna inte behöver ange index för väggrepp på vått underlag i Eprel, utan endast vilken klass däcken tillhör.



Figur 6. Externt däck- och vägbanebuller hos C1-däck.

4.2. C2- och C3-däck

Däcken i klasserna C2 och C3 uppvisade en utveckling som liknade C1-däckens. För C3-däck konstaterades en förbättring av rullmotståndet på omkring 7,3 % jämfört med BAU-scenariot. Andra faktorer kan ha bidragit till de framsteg som visas av uppgifterna i Eprel. Ett ökat fokus på säkerhet och en större andel elfordon på vägarna kan ha stimulerat förbättringar av rullmotståndet [22].

Även om rullmotstånd, väggrepp på vått underlag och buller är inbördes omvänt relaterade parametrar är det möjligt att förbättra alla tre samtidigt. År 2025 erbjöd flera tillverkare däck med alla tre parametrarna i A-klassen.

Andel nya modeller: 5–10 % > 10 %

C1 2015		Rullmotstånd A	B	C	D	E	
Väggrepp på vått underlag	A	0,0 %	0,5 %	2,0 %	2,3 %	0,0 %	4,8 %
	B	0,0 %	1,9 %	**19,8 %**	**11,6 %**	0,7 %	34,0 %
	C	0,0 %	0,5 %	**21,0 %**	**22,5 %**	2,5 %	46,6 %
	D	0,0 %	0,1 %	2,6 %	**9,6 %**	0,7 %	12,9 %

([22]) För lastbilar omfattar formeln för beräkning av fordonsparkens koldioxidutsläpp enligt EURO IV-lagstiftningen en koefficient för originaldäckens rullmotstånd (i dieseldrivna lastbilar bidrar däckens rullmotstånd med 30–40 % av energianvändningen). När det gäller eldrivna lastbilar är andelen högre på grund av elmotorns höga effektivitet, vilket innebär att inriktningen på energieffektivitet förblir oförändrad.

	E	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,8 %	0,7 %	1,7 %	
		0,0 %	3,0 %	45,7 %	46,7 %	4,6 %		

	C1 2020	Rullmotstånd A	B	C	D	E		
Väggrepp på vått underlag	A	0,7 %	1,7 %	**7,5 %**	2,9 %	0,0 %	12,8 %	
	B	1,4 %	2,4 %	**18,9 %**	**16,4 %**	0,9 %	40,0 %	
	C	0,1 %	0,7 %	**11,2 %**	**23,6 %**	0,5 %	36,1 %	
	D	0,0 %	0,2 %	1,4 %	**6,6 %**	0,5 %	8,7 %	
	E	0,0 %	0,3 %	0,7 %	0,3 %	1,2 %	2,4 %	
		2,2 %	5,3 %	39,6 %	49,8 %	3,2 %		

	C1 2024	Rullmotstånd A	B	C	D	E		
Väggrepp på vått underlag	A	1,1 %	**5,1 %**	**9,5 %**	3,6 %	0,0 %	19,4 %	
	B	2,2 %	**6,6 %**	**24,9 %**	**7,7 %**	0,6 %	42,1 %	
	C	0,3 %	1,3 %	**17,6 %**	**7,5 %**	0,4 %	27,2 %	
	D	0,2 %	0,6 %	3,7 %	4,9 %	0,5 %	9,9 %	
	E	0,0 %	0,1 %	1,1 %	0,1 %	0,1 %	1,4 %	
		3,9 %	13,8 %	56,8 %	23,9 %	1,6 %		

Figur 7. Utvecklingen av C1-däckens rullmotstånd och väggrepp på vått underlag.

Figure 7 visar hur rullmotståndet och väggreppet på vått underlag har utvecklats under det senaste årtiondet. Tabellerna visar den relativa andelen däckmodeller 2015, 2020 och 2024 för varje kombination av parametrar.

Under denna period rörde sig de modeller som släpptes ut på marknaden mot det övre vänstra hörnet, vilket visar att rullmotståndet och väggreppet på vått underlag förbättrades samtidigt. Den största förflyttningen uppvisas av kombinationen D för rullmotstånd och C för väggrepp på vått underlag 2015 och 2020 till C respektive B 2024.

5. DELEGERADE AKTER

Enligt artikel 13 i förordningen om märkning av däck har kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för att

- införa nya informationskrav för regummerade däck,
- inkludera parametrar eller informationskrav avseende däckens nötning och körsträcka,
- anpassa andra aspekter till den tekniska utvecklingen.

5.1. Regummerade däck

Regummerade däck är slitna däck som belagts med ett nytt slitbanemönster för att ge däcken en andra eller till och med tredje livslängd. Regummering leder till en minskad användning av material och energi, och en tillhörande minskning av växthusgasutsläppen, med nästan två tredjedelar. Under 2022 lämnade tre branschorganisationer, ETRMA, ETRTO och BIPAVER, in ett förslag till kommissionen [23] om att märka regummerade C3-däck. Kommissionen utförde en preliminär teknisk studie och började förbereda den analytiska grunden för ett förslag. De berörda parterna har frågats om råd, och arbetet pågår.

5.2. Nötning och körsträcka

Som anges i kapitel 3, och enligt svaren på två konsumentundersökningar i flera länder, skulle en indikator på däckens potentiella livslängd (eller ”körsträcka”) öka kundernas intresse för däcketiketten. Tillsammans med rullmotståndet är detta en indikator på ekonomiska besparingar som potentiellt kan kompensera för en högre inköpskostnad för ersättningsdäck. Lämpliga provningsmetoder för att mäta däckens nötning och körsträcka har inte funnits tillgängliga förrän nyligen, och därför har kommissionen inte kunnat vidta åtgärder för att införa informationskrav (i enlighet med artikel 13.3).

Arbete pågår i Uneces specialutformade arbetsgrupp för däckslitage (TF-TA) [24] för att fastställa provningsmetoder för nötning av C1-, C2- och C3-däck. Uneces nötningsprovning av C1-däck [25] omfattar två metoder: en konvojmetod med fordon på väg som genomförs under begränsade väder- och klimatförhållanden och en metod med inomhustrumma [26]. Den förstnämnda provningen omfattar 8 000 km körning på öppna allmänna vägar [27]. Arbetet med C2- och C3-däck har inletts, och slutsatser förväntas 2027 för C2-däck men något senare för C3-däck.

Kommissionen har uppmanat TA-TF att ta fram ett mått med koppling till däckslitage för att bedöma däckens potentiella körsträcka [28], eftersom verksamheten hittills endast har varit inriktad på att fastställa minimikraven för nötning. Under tiden har ett tröskelvärde för C1-däck fastställts i Euro 7-föreskrifterna.

([23]) Samma metod som för nya däck skulle användas.

([24]) https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=160694352.

([25]) GRBP 83, (WP.29/GRBP) Arbetsgrupp för buller och däck (83:e mötet) | FN/ECE, är ett underorgan till Världsforumet för harmonisering av fordonsföreskrifter.

([26]) Den snabbare, mer repeterbara och mindre förorenande inomhusmetoden liknar de provningar som används för att mäta rullmotstånd och sparar månader för däcktillverkare som vill införa nya däcktyper.

([27]) Därav 25 % i stadstrafik, 25 % på landsväg och 35 % på motorväg vid tre temperaturnivåer mellan 5 °C och 25 °C. Den konvojbaserade provningen innebär utmaningar för marknadskontrollmyndigheterna när det gäller repeterbarheten och den ekonomiska överkomligheten.

([28]) FN-föreskrift nr 117 kommer att ändras så att den omfattar tröskelvärdena för nötning. Uppgifter om nötning och förlust av slitbanan blir därmed en del av typgodkännandedokumentationen. Om däcktillverkarnas deklaration, via typgodkännandedokumentationen om provningsresultaten för nötning, även omfattar förlusten av slitbana, skulle det även kunna bli möjligt att klassificera körsträckan.

Tabell 1. Schema över obligatoriska tröskelvärden för slitage enligt Euro 7 (förordning (EU) 2024/1257).

Tillämpligt krav	C1-däck	C2-däck	C3-däck
Nya däckmodeller från:	1 juli 2028	1 april 2030	1 april 2032
Alla däckmodeller från:	1 juli 2030	1 april 2032	1 april 2034
Modeller som inte uppfyller kraven på marknaden fram till:	30 juni 2032	31 mars 2034	31 mars 2036

5.3. Övriga aspekter

Märkningen av regummerade däck skulle kräva ändringar av flera bilagor i förordningen om märkning av däck. Dessutom saknar förordningen förtydliganden eller detaljerade krav för vissa aspekter (infällda etiketter, offentliga parametrar, dokumentation om efterlevnad). Detta är en källa till osäkerhet för såväl leverantörer som däck- och fordonsåterförsäljare, vilket försvårar efterlevnaden [29]. En anpassning till lagstiftningen om märkta energirelaterade produkter skulle lösa de flesta av problemen.

6. MARKNADSKONTROLL OCH KONTROLL AV EFTERLEVNADEN

I förordning (EG) nr 765/2008 [30] fastställs de nationella marknadskontrollmyndigheternas förfarande för efterlevnadskontroll av däckmärkningen och gränsöverskridande marknadskontroll. Genom förordning (EU) 2019/1020 [31] om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter ändrades förordning (EG) nr 765/2008 så att dess tillämpningsområde utvidgades och dess definitioner och ackrediteringsregler för provningsanläggningar anpassades.

Förordningen om märkning av däck medför även vissa skyldigheter för leverantörer (tillverkare, importörer och auktoriserade representanter) och återförsäljare eller distributörer, däribland skyldigheten att samarbeta med marknadskontrollmyndigheterna och vidta omedelbara åtgärder vid bristande efterlevnad. Särskilda krav fastställs för leverantörer av värdtjänster på internet.

Däck är komplexa, säkerhetskritiska produkter. För att bedöma däckens kvalitet och deras överensstämmelse med kraven krävs särskilda kunskaper och yrkeserfarenheter. När marknadskontrollmyndigheterna kontrollerar däckens prestanda behöver de dyrbar specialutrustning och särskilda provningsanläggningar.

De flesta provningar av prestanda och överensstämmelse som för närvarande utförs av marknadskontrollmyndigheter avser hushållsapparater (kylskåp, tvättmaskiner,

[29] Etiketter i litet format finns inte tillgängliga för användning i däckkataloger, där beskrivningen av varje däck upptar omkring 20 rader per sida, eller för fordonserbjudanden, där däcketiketterna tar tio gånger så stor plats som beskrivningen av fordonet och dess tillval. Avsaknaden av uppgifter om vilka nödvändiga parametrar för att särskilja däck av samma storlek som ska anges i Eprel hindrar tillämpningen av taxonomin eller kriterierna för principen om att inte orsaka betydande skada.

[30] Förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter.

[31] Förordning (EU) 2019/1020 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter.

glödlampor), och det finns mycket få myndigheter som har särskilda kunskaper och erfarenheter av däck. I många länder är de mänskliga och ekonomiska resurserna för efterlevnadskontroll begränsade, vilket innebär att de flesta endast utför kontroller av formella aspekter. I ungefär hälften av medlemsstaterna har behörigheterna för märkning och typgodkännande fördelats mellan olika myndigheter, med liten eller obefintlig samordning mellan dem, trots att provningsutrustningen och förfarandena är desamma.

Flera medlemsstater utför emellertid kontroller, och dessa visar på en hög grad av bristande efterlevnad. Irland rapporterade resultat för 36 däckmodeller i ICSMS [32]. Rapporten visade att endast 33 % av modellerna uppfyllde kraven 2024 och 51 % 2025. Tyskland rapporterade resultat för 60 provade däckmodeller, där endast 37 % uppfyllde kraven 2023 och 58 % 2024. De nationella marknadskontrollmyndigheterna utför i regel marknadskontroll med hjälp av en riskbaserad metod, vilket innebär att den bristande efterlevnad som konstateras inte nödvändigtvis är representativ för genomsnittet på marknaden. Uppgifter från provningar som utförts av det gemensamma forskningscentrumet visar emellertid också mycket höga nivåer av bristande efterlevnad. När det gäller däck som kommer in på EU-marknaden är tullkontrollerna vid EU:s yttre gränser fortfarande begränsade och upptäckten av bristande efterlevnad följaktligen låg.

Enligt förordningen om märkning av däck ska medlemsstaterna fastställa regler om effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner, inrätta kontrollmekanismer för överträdelse av förordningen och senast den 1 maj 2021 underrätta kommissionen om dessa regler. Förteckningen över anmälda sanktioner har offentliggjorts på portalen för energieffektiva produkter [33].

6.1. Typgodkännande jämfört med däckmärkning

Typgodkännande utförs inte för varje däckmodell, utan endast på däckfamiljsnivå och med utgångspunkt i ”värsta tänkbara scenario” för var och en av de reglerade parametrarna. Vid provning av rullmotståndet betraktas till exempel det däck som har det lägsta belastningsindexet och det största profilförhållandet, av alla däck som har samma slitbanemönster men olika profilförhållanden, som det representativa däcket för värsta tänkbara scenario. Detta innebär att av 10 eller 20 däck i samma familj med samma utformning av slitbanan provas endast ett med avseende på rullmotstånd, ett med avseende på väggrepp på vått underlag och eventuellt ett med avseende på buller.

När det gäller däckmärkning provas i princip varje enskild medlem i en däckfamilj med samma provningsmetod.

Detta innebär att efterlevnadskontrollen och verifieringen av den klass som angetts på etiketten, såvida inte samma som värsta tänkbara scenario har angetts, kräver en särskild provning av det specifika däcket, eftersom provningsresultaten från typgodkännandet för hela familjen inte kan användas.

6.2. EU-stöd till marknadskontrollmyndigheterna

Energy Efficiency Compliant Products 4 (EEPLIANT4) är en samordnad åtgärd som medfinansieras av EU inom Life-programmet, EU:s finansieringsinstrument för miljö- och klimatåtgärder. EEPLIANT4 omfattar ett arbetspaket för däck enligt vilket efterlevnadskontrollerna i förordningen om märkning av däck kommer att utföras. Endast

(32) Informations- och kommunikationssystem för marknadskontroll.

(33) https://energy-efficient-products.ec.europa.eu/national-measures-penalties-and-sanctions-tyres_en?prefLang=sv.

fyra marknadskontrollmyndigheter deltar: Cypern, Estland, Nederländerna och Portugal, vilka samordnas av PROSAFE [34].

Projekt	Program	Löptid	EU-bidrag
MSTyr15	Europeiska kommissionens Horisont 2020	2016–2019	1 854 673 euro
EEPLIANT4	Life	2024–2029	7 999 999 euro

Tabell 3. EU-stöd till genomförandet av förordningen om märkning av däck och tillhörande marknadskontroller

Kommissionen ger även stöd till marknadskontrollmyndigheternas verksamhet genom

- möten vartannat år och stöd till marknadskontrollmyndigheterna genom expertgruppen för administrativt samarbete om märkning av däck – administrativt samarbete om marknadskontroll,
- det europeiska nätverket för produktöverensstämmelse enligt förordningen om marknadskontroll,
- integrering mellan Eprel och ICSMS,
- en ”skyddsklausul” i ICSMS som gör att marknadskontrollmyndigheterna kan utbyta information om produkter som utgör en risk.

Enligt artikel 34.4 i förordningen om marknadskontroll ska medlemsstaterna rapportera om ingående kontroller av att kraven är uppfyllda. Hösten 2025 innehöll ICSMS-databasen 230 ingående kontroller enligt förordningen om märkning av däck. Figure 8 visar resultaten per medlemsstat. De medlemsstater som saknas i tabellen har inte rapporterat några kontroller i ICSMS.

Vid de kontroller som rapporterats enligt förordningen om märkning av däck konstaterades däck som utgjorde en allvarlig risk i fem fall och däck som utgjorde en hög risk i 16 fall. De korrigerande åtgärderna omfattade varningar (14), beslut om att dra tillbaka modellen från marknaden (2) och förbud (2). Andra åtgärder omfattade ändringar i Eprel (1) och en ändring av etiketten (1). I många fall har den korrigerande åtgärden inte rapporterats.

([34]) https://prosafe.org/, ett samordningskonsortium för marknadskontrollmyndigheter.

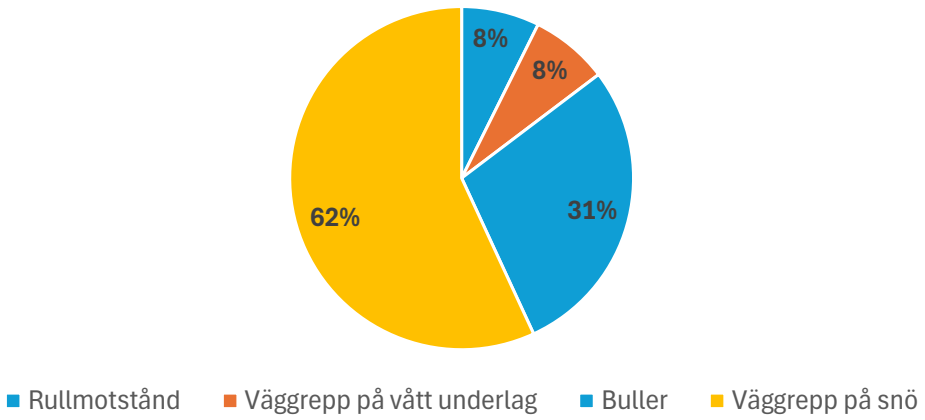
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Spanien				30 %	84 %	68 %
Tyskland		90 %	93 %	37 %	58 %	
Irland					33 %	51 %
Luxemburg					100 %	
Kroatien					100 %	
Europeiska unionen					50 %	
Portugal			0 %	100 %	0 %	
Danmark						0 %

0% - 10%
10% - 20%
20% - 30%
30% - 40%
40% - 50%
50% - 60%
60% - 70%
70% - 80%
80% - 90%
90% - 100%

Figur 8. Översikt över provningar enligt förordningen om märkning av däck, ICSMS. Med ”Europeiska unionen” avses rapporterna från kommissionens gemensamma forskningscentrum. En hög procentandel (grön skuggning) innebär att modellerna befanns uppfylla kraven.

6.3. Kommissionens roll i marknadskontrollen

Provning av däck är tekniskt krävande och verkar inte prioriteras av medlemsstaterna. Otillräcklig information om efterlevnaden i Eprel, ett stort antal modeller, höga provningskostnader (1 000–10 000 euro per enhet), svårigheter att bygga upp expertkunskap, brist på laboratoriekapacitet, olika ansvarsfördelning mellan nationella organ i medlemsstaterna och brist på samordning bidrar till otillräcklig kontroll, en hög grad av bristande efterlevnad och, eventuellt med anknytning till detta, en misstro hos kunder och distributörer (se undersökningsresultaten om uppfattningen av däcketiketter som otillförlitliga på grund av att de bygger på egen försäkran). Figur 9 visar den överraskande graden av bristande efterlevnad för de däck som provats av det gemensamma forskningscentrumet under åren 2021–2024.



Figur 9: Bristande efterlevnad som konstaterats av det gemensamma forskningscentrumet mellan 2021–2024 (presentation vid AdCo:s möte den 1 april 2025, Ispra).

Ett starkare engagemang från kommissionens sida skulle vara fördelaktigt. En sådan strategi håller sedan 2020 på att genomföras för fordonssäkerhet. Även om medlemsstaterna spelar en central roll genom att utföra övervakningskontroller tillhandahåller kommissionen en andra nivå av kontroller och oberoende provningar.

Kommissionen har befogenhet [35] att prova fordon och deras delar, utfärda administrativa sanktionsavgifter direkt för tillverkare och beordra EU-omfattande återkallelser [36]. Typgodkännande av däck ingår i kommissionens behörighetsområde, men inte märkning av däck. För att bedöma om de däck som säljs på EU-marknaden uppfyller kraven anordnas för närvarande provningskampanjer på EU-nivå som ett komplement till de nationella kontrollerna i de fall där den nationella kapaciteten kan vara begränsad [37]. En centraliserad, samordnad strategi som även omfattar märkning skulle skapa synergier och garantera opartiskhet, utan intressekonflikter [38]. Dessutom skulle extrakostnaderna för efterlevnadskontrollerna av märkningen vara minimala, eftersom de bygger på samma provningar som krävs enligt FN-föreskrift nr 117.

7. MÖJLIGA KONTROLLER OCH PROVNINGAR AV TREDJE PART

Kommissionen har försökt att bedöma kostnaderna för och fördelarna med en obligatorisk kontroll genom tredje part av den information som visas på däcketiketten, med beaktande av erfarenheterna av den bredare ram som föreskrivs genom förordning (EG) nr 661/2009.

Tredjepartskontroller kan bidra till att kompensera eventuella brister i marknadskontrollmyndigheternas budget, laboratorier, personal, samordning och nödvändiga färdigheter. Dessutom skulle anlitandet av tredje part kunna säkerställa tillgången till den senaste laboratorieutrustningen och specialiserad personal. Flera laboratorier har redan skaffat sig erfarenhet av den bredare ram för typgodkännande som föreskrivs i förordning (EU) 2019/2144 och är redan ackrediterade för att utföra all provning enligt förordningen om märkning av däck. Avgifterna för provning och certifiering genom tredje part kan dock vara betydande. Table visar vägledande priser för provning av parametrar för C1-däck enligt förordningen om märkning av däck i laboratorier som är ackrediterade för typgodkännande av däck.

Tabell 4. Kostnader för provning av C1-däck genom tredje part (per däck)

Provningsförfarande – däckklass C1	**Från**	**Till**
ECE 117 R. Bilaga 3 – Buller	1 100 euro	2 000 euro
ECE 117 R. Bilaga 5 – Väggrepp på vått underlag	950 euro	1 500 euro
ECE 117 R. Bilaga 6 (CR) – Rullmotstånd	650 euro	1 250 euro
ECE 117 R. Bilaga 7 3PMSF – Snöprestanda	3 200 euro	5 500 euro
Total kostnad för provningsförfarandet:	**5 900 euro**	**10 250 euro**

Det finns två alternativ för att minska dessa höga kostnader för tredjepartskontroll:

(35) Artikel 9 i förordning (EU) 2018/858.

(36) En verksamhetsrapport finns tillgänglig på https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC130606.

(37) En rapport som beskriver den verksamhet som bedrivs av det gemensamma forskningscentrumet när det gäller däck finns på följande länk: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC135546.

(38) De nationella myndigheterna kan vara ovilliga att införa efterlevnadskrav eller sanktioner för tillverkare som är etablerade på deras territorium.

(i) Slumpmässiga provningar i efterhand som betalas av den offentliga sektorn. Detta förefaller endast vara möjligt om provningarna samordnas på EU-nivå.

(ii) Systematisk obligatorisk förhandskontroll av leverantörerna för alla parametervärden som anges på etiketten om de överstiger den klass som motsvarar det ”värsta tänkbara scenariot” enligt dokumentationen i typgodkännandeintygen [39]. Detta skulle helt enkelt innebära att offentliggöra de provningsrapporter som tillverkarna förväntas utföra för att göra anspråk på en klass som är bättre än det ”värsta tänkbara scenario” som dokumenteras i typgodkännandeintygen och som måste laddas upp till Eprel.

8. INSTÄLLNING AV PROVNINGSANORDNINGEN

Den koefficient för rullmotstånd som används för att bedöma ett däcks energieffektivitetsklass mäts i ett laboratorium med hjälp av en särskild anordning. Stora tillverkare utför sina egna provningar av koefficienten för rullmotstånd. Vissa oberoende provningslaboratorier har också egna anordningar. Anordningarna måste kalibreras eller justeras regelbundet för att säkerställa repeterbara och enhetliga mätningar. Vissa länder utanför EU förlitar sig på ett centralt organ som tillhandahåller denna kalibreringstjänst [40]. EU har inte något sådant centralt organ. I stället har en ”virtuell referensmaskin” och ett särskilt förfarande införts, vilket beskrivs i bilaga V till förordningen om märkning av däck. Vartannat år genomför en grupp med elva deltagande laboratorier en resursintensiv jämförelseprocess för att anpassa sina anordningar och tillhandahålla en referens [41].

Kommissionen skulle kunna ta fram ett alternativ till den periodiska och betungande kalibreringen av gruppen av olika laboratorier genom att inrätta ett enda fysiskt referenslaboratorium, eventuellt med en reservgrupp av oberoende laboratorier som tillhandahåller tjänsten till tillverkare i hela världen. Kostnaderna för ett sådant laboratorium skulle kunna täckas genom avgifter för kalibreringstjänsterna. Det bör noteras att de anordningar som används för provning av koefficienten för rullmotstånd är samma som de som används för typgodkännande. Genom att använda samma anordningar säkerställs att mätningarna inför märkningen är bättre anpassade till mätningarna för typgodkännande, vilket minskar risken för dubbelarbete.

9. FRÅGOR SOM UPPSTÅTT I SAMBAND MED GENOMFÖRANDET

Vissa frågor som rör förordningen om märkning av däck har uppstått under genomförandet, varav de flesta skulle kunna lösas genom ändring av bilagorna till förordningen. De mest relevanta beskrivs nedan tillsammans med möjliga lösningar.

9.1. Marknadsföringsmaterial, kataloger, fordonserbjudanden

Förordningen om märkning av däck innehåller inga uppgifter om format, storlek och metoder för visning av etiketter i kataloger, onlinebutiker, marknadsföringsmaterial eller fordonserbjudanden. Den enda föreskriften är att storleken inte får vara mindre än 75 x 100 mm. Denna brist på uppgifter har å ena sidan lett till rättslig osäkerhet och å andra sidan lett till en utbredd bristande efterlevnad. En praktisk lösning, som har föreskrivits i en specifik bilaga till andra delegerade akter om energietiketter, är att använda en förenklad

---

([39]) Typgodkännandet sker på produktfamiljsnivå, medan däckmärkningen sker på däcktypsnivå (varje medlem i familjen).

([40]) T.ex. Förenta staterna, Korea och Japan.

([41]) Förteckningen över laboratorier offentliggörs i kommissionens meddelande 2012/C 86/03. En uppdatering förväntas under 2026.

etikett i ett litet format, i form av en ”klasspil med intervall”, eventuellt kombinerad med en ”infälld visningsmekanism” för onlinesidor. I Figure 10 visas ett exempel på hur en sådan märkning skulle kunna användas för däck.



Figur 10. Exempel på klasspilar som ett alternativ till att visa hela etiketten (i kataloger, förteckningar, fordonserbjudanden på papper eller med anknytning till mekanismen för infällda etiketter vid onlineförsäljning).

9.2. Otillräckliga parametrar i Eprel för valet av däck

I bilaga III till förordningen om märkning av däck förtecknas de uppgifter som ska laddas upp i Eprel. Beskrivningen är mycket allmän, och vissa avgörande parametrar nämns inte alls, vilket gör att den offentligt tillgängliga informationen är otillräcklig för viktiga scenarier vid verklig användning [(42)]. De flesta av de saknade parametervärdena kan anges i Eprel, men på frivillig basis. Detta begränsar Eprels användbarhet när det gäller valmöjligheterna, t.ex. för förvaltare av fordonsparker inom godstransportsektorn [(43)] eller, återigen, för fordonstillverkare inför deras val av originalutrustning [(44)]. Obligatorisk registrering av alla parametrar som är relevanta för inköpsvalet skulle ge kunderna möjlighet att göra sådana val och ta vara på etiketternas besparingspotential genom att utnyttja digitaliseringen och uppgifterna i Eprel fullt ut. Dessutom är det inte intuitivt att identifiera däck som uppfyller EU:s taxonomikriterier. En särskild filterfunktion skulle kunna avhjälpa denna situation.

9.3. Otillräcklig information för att utföra efterlevnadskontroller

I bilaga VI till förordningen om märkning av däck anges information om Eprels efterlevnadsdel. Förteckningen har en allmän karaktär och utgör i praktiken ett hinder för en effektiv kontroll av efterlevnaden, särskilt i de länder där ansvaret för typgodkännande och däckmärkning ligger på olika aktörer. En anpassning av formatet på de parametrar för däckmärkning som ska anges i Eprel till det format som används för energimärkning skulle lösa detta problem. Bristen på klarhet leder även till olika tolkningar och en betydande börda för marknadskontrollmyndigheterna, vilka måste begära dokumentation från leverantören i stället för att söka efter den i Eprel. Eftersom varje enskild medlem i en däckfamilj i princip måste provas om den klass som anges på etiketten inte motsvarar det värsta tänkbara scenariot, skulle tillgången till provningsrapporter göra det möjligt att förenkla efterlevnadskontrollen, sänka kostnaderna och minska medlemsstaternas administrativa börda.

9.4. Begränsad indelning i prestandaklasser

Tröskelvärden för däckprestanda fastställs i FN-föreskrifterna. Dessa ses över och uppdateras med jämna mellanrum. I regel gäller de uppdaterade kraven först för nya

---

([42]) Till exempel skiljer sig slitbanans utformning på lastbilsdäck beroende på var däcken ska monteras, dvs. på styraxeln, dragaxeln eller den frirullande axeln (stommen är densamma, men den totala prestandan kan variera avsevärt).

([43]) Däckval som tar hänsyn till ”axelläge” eller ”användningsprofil” är avgörande, eftersom valet beror på slitbanans och stommens utformning och följaktligen på däckens rullmotstånd, buller eller väggrepp.

([44]) Även om varje tillverkare inleder en ”anbudsmekanism” har fordonsindustrin uttryckt ett tydligt intresse för en fullständig marknadsöversikt för att kunna anpassa kraven på ett bättre sätt.

däcktyper, som typgodkänts efter det att gränsvärdena trätt i kraft, och därefter för befintliga typer.

Den tekniska utvecklingen har gjort det möjligt att fastställa strängare krav i lagstiftningen om typgodkännande, vilket har lett till förbud mot däck som tillhör de sämsta klasserna. Översynen av förordningen om märkning av däck omfattade emellertid inte någon skalrevidering eller justering av klasserna. Som en följd av detta kan alla däck nu endast hänföras till tre eller fyra klasser för rullmotstånd och väggrepp på vått underlag. Detta minskade intervall gör att kundernas intresse för däcketiketten avtar och att leverantörerna saknar incitament att förnya sig för att skilja sina produkter från konkurrenternas. I väntan på en framtida skalrevidering kan detta problem avhjälpas med ett krav på att leverantörer ska föra in den koefficient för rullmotstånd och det index för väggrepp på vått underlag som mäts eller beräknas för att betygsätta klassen i den offentliga delen av Eprel, vilket redan gäller för buller [45], så att professionella inköpare och andra intresserade användare kan skilja mellan produkterna inom en klass med hjälp av Eprel.

10. SLUTSATS

Den reviderade förordningen om mätning av däck har lett till mätbara förbättringar av däckens prestanda, framför allt en minskning av rullmotståndet med 5,1 % och en förbättring av väggreppet på vått underlag med 2,4 % för C1-däck sedan 2021, jämfört med ett scenario med oförändrade förhållanden. En liknande utveckling har konstaterats för C2- och C3-däck. För den sistnämnda klassen har rullmotståndet till och med förbättrats med 7,3 %. I takt med den ökade tillgången till modeller som uppnår högsta betyg (A) för alla parametrar har marknaden därför blivit allt mer inriktad på däck med högre prestanda.

Konsumenternas medvetenhet om och förtroende för etiketten är dock fortfarande begränsat, delvis på grund av den inkonsekventa tillämpningen och beroendet av egen försäkran. Marknadskontroll verkade inte vara en prioritering för medlemsstaterna; den kräver särskild sakkunskap och specialverktyg, är svår att genomföra och visar ofta på en hög grad av bristande efterlevnad när den utförs. Detta visar behovet av att stärka samordningen, resurserna och sakkunskapen både på nationell nivå och EU-nivå. Även om kontroller och provningar genom tredje part skulle kunna minska vissa av de nuvarande bristerna i marknadskontrollen skulle detta medföra betydande kostnader. Den nuvarande anpassningen av provningsanordningen är svårhanterlig, och den tvååriga cykeln är betungande. Ett särskilt utsett referenslaboratorium, eventuellt förvaltat av kommissionen (det gemensamma forskningscentrumet), skulle kunna förenkla processen och öka stabiliteten, och kostnaderna skulle kunna täckas genom direkt tillhandahållande av anpassningstjänster. Anordningarna skulle kunna användas för provning av både märkningen och överensstämmelsen med R.117.

Eprel är ett värdefullt verktyg, men bristen på obligatoriska krav på att fylla i relevanta datafält begränsar dess användbarhet för konsumenter, förvaltare av fordonsparker och upphandlare. Samtidigt har framstegen i fråga om märkning om nötning och körsträcka försenats på grund av avsaknaden av standardiserade provningsmetoder, även om det pågående arbetet inom FN/ECE kan bidra med lösningar före utgången av 2027.

Slutligen har genomförandet av förordningen om märkning av däck avslöjat ytterligare brister, bland annat avsaknaden av en definition av en mekanism för en ”infälld” etikett. Samlingen av däckmodeller i de tre bästa klasserna, för rullmotstånd och i synnerhet för

[45] Värden för koefficienten för rullmotstånd och indexet för väggrepp på vått underlag anges i alla händelser redan i Eprel, men endast för teknisk dokumentation och endast för vissa leverantörer.

väggrepp på vått underlag, och i två prestandaklasser för buller, gör att kundernas intresse för däcketiketten minskar.

De ändringar av förslaget till ett omnibusinitiativ som läggs fram parallellt med denna rapport syftar till att åtgärda några av bristerna och om möjligt förenkla efterlevnaden för leverantörer och återförsäljare. Samtidigt kan vissa frågor (däribland med koppling till körsträcka, nötning, regummering, inställning av provningsanordningen och provning för efterlevnadskontroll) inte behandlas förrän ytterligare förberedande arbete har gjorts.