EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 24.6.2026
COM(2026) 326 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET OG DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG

Rapport om gennemførelsen af forordning (EU) 2020/740 om mærkning af dæk for så vidt angår brændstofeffektivitet og andre parametre

1. INDLEDNING

1.1. Politisk og retlig baggrund

Dæk er en afgørende komponent i ethvert vejkøretøj. Dækkenes rullemodstand påvirker direkte køretøjets energiforbrug. Fremme af efterspørgslen efter samt udviklingen og produktionen af mere effektive dæk kan derfor reducere brændstofomkostningerne, emissionerne og importen af fossile brændstoffer – eller øge rækkevidden for elektriske køretøjer ved at reducere behovet for elektricitet pr. kørt kilometer. Den første formelle EU-retsakt om energieffektive dæk blev vedtaget i kølvandet på oliekrisen i 1973 med en henstilling til medlemsstaterne om "at tilskynde til at motorkøretøjerne, herunder også lastvogne, udstyres med radialdæk"[1].

50 år senere er radialdæk blevet standardteknologien, men vejtransport udgør stadig en væsentlig del af EU's samlede endelige energiforbrug (omkring en fjerdedel), og langt størstedelen af denne energi kommer stadig fra olie. Samtidig har innovation inden for dækdesign og materialer gjort yderligere effektivitetsgevinster mulige. Skøn tyder på, at hvis dæk med høj rullemodstand udskiftes med dæk med lav rullemodstand, kan det reducere personbilers gennemsnitlige energiforbrug med omkring 2 %[2]. For tunge køretøjer er dækkenes rullemodstand langt vigtigere, og potentialet for effektivitetsgevinster større, idet rullemodstanden påvirker energiforbruget med op til en tredjedel i diesellastbiler og med over halvdelen i mere effektive elektriske lastbiler[3].

Samtidig er en anden dækparameter, vådgreb, afgørende for sikkerheden, da den bestemmer et køretøjs bremselængde. Vådgreb og rullemodstand er konkurrerende parametre, og for kunder, der skal beslutte, hvilken type dæk de vil købe, kan der være visse afvejninger mellem sikkerhed og energieffektivitet. For at kunne træffe velinformerede købsbeslutninger bør kunderne derfor have oplysninger om begge parametre. Med henblik herpå blev den første EU-forordning om mærkning af dæk (i det følgende benævnt FMD) vedtaget i 2009 og revideret i 2020. Dækmærker giver letforståelige oplysninger, som skal stimulere efterspørgslen efter bedre dæk og konkurrencen om at levere dem.

FMD's retsgrundlag er artikel 114 og 194 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Forordningens anvendelsesområde omfatter dæk til personbiler (C1), varevogne og lette lastbiler (C2) samt tunge lastbiler og busser (C3)[4]. FMD fungerer sammen med de mindstekrav til ydeevne, der er fastsat i anden lovgivning. Typegodkendelseslovgivningen, navnlig FN/ECE-regulativ nr. 117, fastsætter de vigtigste mindstekrav til ydeevne for dæk, der bringes i omsætning på EU-markedet, for så vidt angår rullemodstand, vådgreb, støj, snegreb og isgreb. Relevante mindstekrav til ydeevne er også fastsat i FN/ECE-regulativerne nr. 30 (C1-dæk), nr. 54 (C2- og C3-dæk) og nr. 172 (regummierede dæk). Selv om der endnu ikke er vedtaget EU-lovgivning om miljøvenligt

---

([1]) 76/494/EØF: Rådets henstilling af 4. maj 1976 om rationel udnyttelse af energi, der forbruges af motorkøretøjer, ved forbedring af førerens adfærd, EFT L 140 af 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", Det Fælles Forskningscenter, 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]) Dæk til terrænkørsel, bygge- og anlægsarbejde, landbrug og to- og trehjulede køretøjer falder uden for anvendelsesområdet, da aspekter vedrørende brændstofeffektivitet og sikkerhed ikke ville være relevante.

design af dæk, indgår dæk i arbejdsplanen for 2025-2030 vedrørende miljøvenligt design og energimærkning[5].

1.2. Vigtigste ændringer i 2020-revisionen af forordningen om mærkning af dæk

De vigtigste ændringer, der blev indført ved 2020-revisionen, var at:

- tilpasse mærkets udformning og format til det mere velkendte energimærke
- reducere antallet af ydeevneklasser fra syv (A-G) til fem (A-E) for både rullemodstand (energieffektivitet) og vådgreb (sikkerhed), fordi skærpede FN/ECE-typegodkendelseskrav havde forbudt dæk, der hørte til mærkets dårligste klasser
- kræve registrering af hver dæktype i det europæiske produktregister for energimærkning (EPREL)[6]
- øge forbrugernes kendskab til dækmærket ved at skærpe kravene til visning af dækmærket over for forbrugerne
- bemyndige Kommissionen til at vedtage visse ændringer ved delegerede retsakter.

1.3. Rapportens indhold

Artikel 15 i FMD kræver, at Kommissionen foretager en evaluering af forordningen og forelægger en rapport for Europa-Parlamentet, Rådet og Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg. Rapporten skal vurdere "i hvor høj grad denne forordning og de i medfør heraf vedtagne delegerede retsakter har medført, at slutbrugere vælger dæk med bedre ydeevne, idet der tages hensyn til denne forordnings (…) indvirkning på erhvervslivet, brændstofforbrug, sikkerhed, drivhusgasemissioner, forbrugerbevidsthed og markedsovervågningsaktiviteter. Rapporten skal også vurdere omkostninger og fordele ved obligatorisk, uafhængig tredjepartsverifikation af dækmærkets oplysninger, under hensyntagen til erfaring opnået med hensyn til de videre rammer i forordning (EF) nr. 661/2009."

Denne rapport omhandler følgende emner:

- Forbrugernes kendskab, forståelse og anvendelse
- Markedsudvikling
- Delegerede retsakter
- Markedsovervågning og håndhævelse
- Tredjepartsverifikation og prøvning
- Justering af prøvningsmaskiner
- Spørgsmål identificeret som led i gennemførelsen.

Visse aspekter analyseres som led i den konsekvensanalyse, der ledsager omnibusforenklingsforslaget vedrørende lovgivningen om energieffektive produkter. Dette forslag blev vedtaget sideløbende med denne rapport og bygger på denne rapport og den underliggende analyse. En særskilt rapport om gennemførelsen af forordningen om energimærkning (forordning (EU) 2017/1369) vedtages sideløbende med nærværende rapport.

---

(5) COM(2025) 187 final.

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

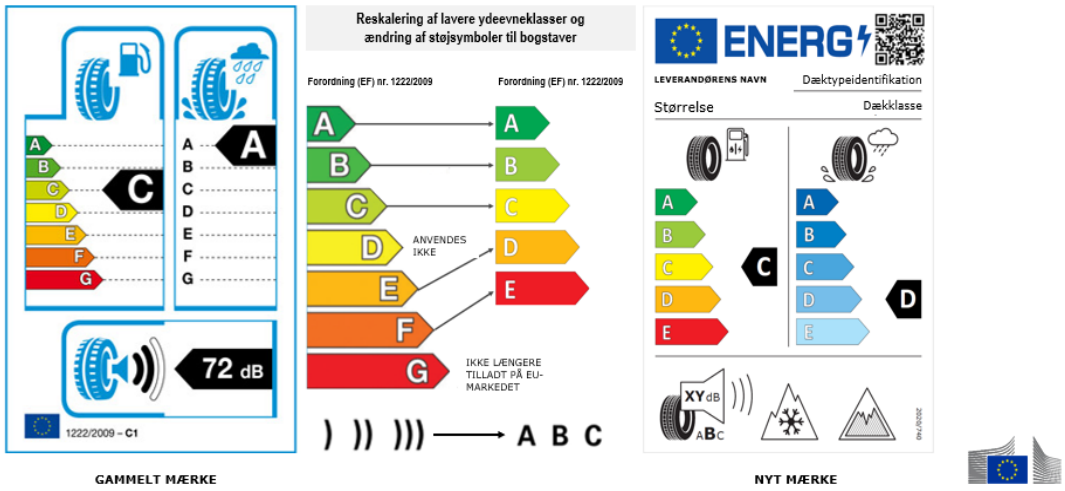
1.4. Analytisk grundlag

Denne rapport bygger på flere datakilder og bidrag, herunder:

- en undersøgelse blandt forbrugere samt dæk- og bilforhandlere[7]
- data fra EPREL om dækregistreringer
- bidrag fra interessenter og myndigheder, herunder gennem arbejdet i forskellige arbejdsgrupper, bl.a. den administrative samarbejdsgruppe om dækmærkning[8] og ekspertgruppen om laboratorietilpasning ved måling af dæks rullemodstand[9]
- informations- og kommunikationssystemet for markedsovervågning (ICSMS)[10]
- andre offentligt tilgængelige analyser og ressourcer.

2. DÆKMÆRKETS NYE UDFORMNING

En undersøgelse fra 2018[11] viste, at dækmærket ikke havde nået sit fulde potentiale, fordi slutbrugerne ikke i tilstrækkelig grad kendte til det, og fordi det ikke blev håndhævet tilstrækkeligt af markedsovervågningsmyndighederne. Undersøgelsen viste også, at visse iboende faktorer hæmmede mærkets succes, såsom en vildledende underopdeling af ydeevneklasser, unøjagtige og ufuldstændige oplysninger og manglende tillid til det, som nogle respondenter anså for at være en egenerklæring.



Figur 1. Illustration af det oprindelige dækmærke (2012) og det reviderede (nye) mærke (2021).

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

(8) Liste over administrative samarbejdsgrupper.

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

(10) ICSMS.

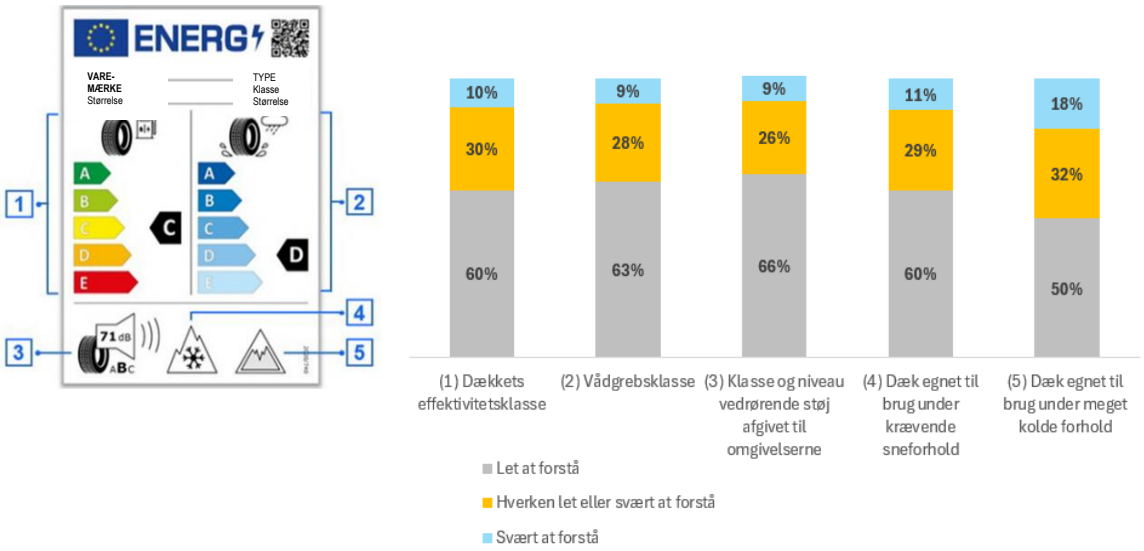
(11) https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1460-Evaluation-and-potential-revision-of-the-EU-tyre-labelling-scheme_e

Den ajourførte lovgivning om dækmærkning har fundet anvendelse siden 1. maj 2021. I Figur 1 sammenlignes det oprindelige og det reviderede mærke. Det nye mærke omfatter flere nye elementer:

- Rullemodstand. De laveste klasser blev reskaleret, så de blev til D og E. Dermed blev den tomme D-klasse for C1- og C2-dæk elimineret[12]. Det samme værdiinterval blev opretholdt for hver dæktype.
- Vådgreb. Mærkeklasserne blev reskaleret, og den tomme D-klasse blev elimineret. Pile i blå nuancer (som leder tanken hen på vand) blev tilføjet til vådgrebsskalaen for at skelne mellem sikkerhedsaspekter og energiaspekter.
- Rullestøj afgivet til omgivelserne. Klasseangivelsen blev bragt på linje med andre energimærker ved anvendelse af en bogstavskala. Lydniveauet blev angivet i decibel (som for andre mærkede produkter), og et piktogram med lydbølger blev bibeholdt.
- Der blev tilføjet to nye piktogrammer for dæk, der er typegodkendt til brug under krævende sneforhold og krævende isforhold[13].

3. FORBRUGERNES KENDSKAB TIL, BRUG AF OG FORSTÅELSE AF DÆKMÆRKET

Forbrugernes forståelse af dækmærket blev undersøgt gennem en forbrugerundersøgelse. Hovedkonklusionerne er sammenfattet i det følgende.



Figur 2. Forbrugernes selvrapporterede forståelse af dækmærkets elementer (grundlag = alle respondenter (n = 4 590)).

Som figur 2 viser, finder de fleste **forbrugere**, at dækmærket er let at forstå. Kun 9-18 % angiver, at de har vanskeligheder med et bestemt element. Et stort flertal anser alle de nuværende mærkningselementer for relevante, navnlig vådgreb (94 %). Flertallet (78 %) mente, at mængden af oplysninger på mærket er passende. Andre parametre, der ikke i øjeblikket fremgår af mærket, såsom kørestrækning, blev vurderet som lige så eller mere

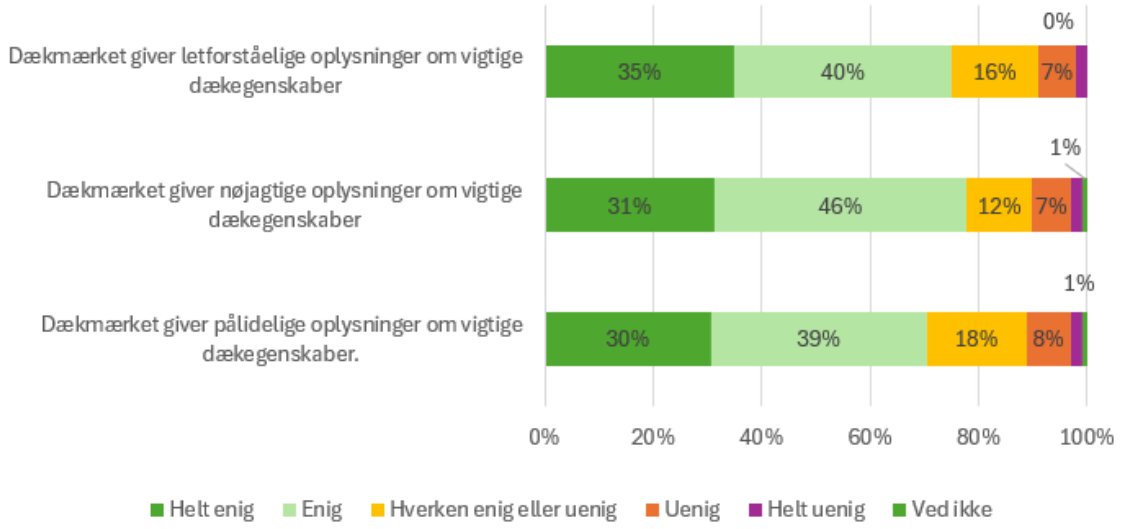
(12) Der var ikke fastsat nogen tom klasse for C3-dæk, som under alle omstændigheder ikke havde pligt til at være forsynet med en mærkat.

(13) Der angives ingen klasse for snegreb og isgreb, da prøvningsmetoden (bremsning på en sne- eller isdækket bane) ikke giver tilstrækkeligt nøjagtige og reproducerbare resultater.

relevante. Støj og udledning af mikroplast anses for mindre vigtige eller for ikke at påvirke forbrugernes valg[14].

Undersøgelsen bekræftede resultaterne af en undersøgelse fra 2019[15] og viste, at mærket spillede en væsentlig rolle som vejledning for de forbrugere og professionelle købere, der konsulterede det. Omkring 80 % af begge grupper angav, at mærket hjalp dem med at vælge mere energieffektive eller sikrere dæk.

Dækforhandlere og distributører kender dækmærket og vurderer det generelt positivt. Dette omsættes dog ikke konsekvent til proaktiv brug i forbindelse med salget. Halvdelen af de interviewede sælgere oplyser, at de kun drøfter dækmærket, hvis forbrugeren opfordrer dem til det. Hver sjette fraråder kunderne at stole på dækmærket og påpeger, at det kun bygger på en egenerklæring. I stedet baserer de deres anbefalinger på fortjenstmargener, rabatter, incitamenter, lagerbeholdning eller kundernes budget.



Figur 3. Dækforhandleres og distributørers opfattelse af dækmærket (grundlag = alle respondenter (n = 201)).

Omkring halvdelen af **køretøjsforhandlere** ser kun ringe værdi i at medtage alle tilgængelige valgmuligheder fra dækmærker i tilbud om køb af køretøjer på grund af kundernes begrænsede interesse på salgstidspunktet, eller fordi kunden ikke har mulighed for at foretage et valg[16]. Som følge heraf anser disse forhandlere de gældende krav for uforholdsmæssigt byrdefulde og foreslår, at det bør tillades at anvende en mindre eller forenklet udgave af mærket i købstilbud[17].

(14) Dette er ikke overraskende og bekræfter, at købsvalget påvirkes af forhold, der kan omsættes til økonomiske besparelser eller øget sikkerhed.

(15) Undersøgelse af forbrugernes forståelse af dækmærker, https://data.europa.eu/doi/10.2833/210444.

(16) Bortset fra luksusbiler eller salg til diplomater afhænger de dæk, der monteres på bilen, af det dækparti, der er til rådighed, når køretøjet samles på fabrikken. Nogle bilforhandlere kan, hvis det er muligt og som en særlig imødekommenhed over for kunden, gå med til at udskifte hjulene.

(17) F.eks. blot en pil, der angiver klasse.

EPREL-webstedet anses af de forbrugere, professionelle købere, forhandlere og distributører, der kender det, for at være en værdifuld kilde til yderligere oplysninger, selv om den faktiske brug synes begrænset. Der mangler imidlertid i øjeblikket oplysninger i databasen om nogle vigtige parametre[18]. Nogle forhandlere bemærkede, at EPREL forenkler deres arbejde, da det mindsker deres afhængighed af leverandørerne som informationskilde. Nogle forhandlere har integreret API'er, der linker direkte til EPREL fra deres websteder, hvilket muliggør automatisk visning af dækmærker og produktdatablade på det korrekte sprog.

4. MARKEDSUDVIKLING

Den teknologiske udvikling har gjort det muligt samtidig at forbedre rullemodstand og vådgreb, mens den parallelle FN/ECE-lovgivning har forbudt dæk, der ville have været i rullemodstandsklasse F og G. Denne tendens fortsætter, og navnlig for C1-dæk vil FN/ECE-kravene ikke tillade, at nye dæk i klasse E og de fleste i klasse D bringes i omsætning. Som følge heraf giver den nuværende skala færre muligheder for at skelne mellem produkter ved køb og et svagere konkurrencemæssigt incitament for producenterne til at innovere. På samme måde har alle dæk for så vidt angår støj allerede siden før forordningens ikrafttræden ligget i klasse A og B.

FMD kræver, at leverandører registrerer dæk i EPREL, inden de bringer dem i omsætning. I 2025 var næsten 230 000 dæktyper opført i EPREL: 81 % C1, 10 % C2 og 9 % C3. Parametrene for disse registreringer fremgår nedenfor.

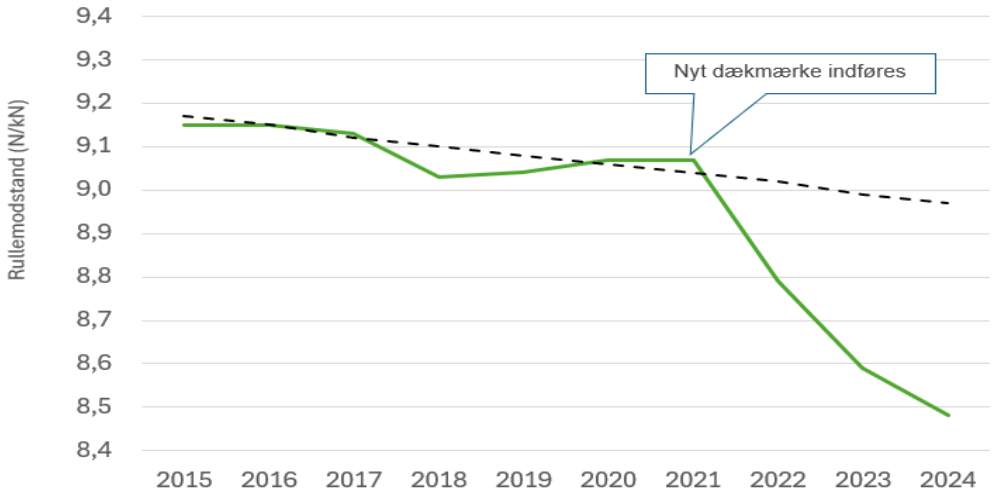
4.1. C1-dæk

4.1.1. Rullemodstand

Figur 2 viser den anslåede gennemsnitlige rullemodstand for C1-dæk på grundlag af mærkningsklasserne og datoen for, hvornår dækkene blev bragt i omsætning[19]. Den stiplede linje viser det ekstrapolerede business-as-usual-scenarie (i det følgende benævnt BaU) frem til 2024 på grundlag af de modeller, der er registreret i EPREL fra 2015 til og med 2021, med beskedne fremskridt for nye dæktyper, der bringes i omsætning.

(18) F.eks. er det i øjeblikket for C1-dæk ikke obligatorisk at angive, hvilke af de registrerede dæk der er fremstillet i overensstemmelse med specifikationerne fra køretøjets originaludstyrsfabrikant (OEM), eller, for C3-dæk, hvilke der er beregnet til drivaksel, styreaksel eller fritløbende aksel, eller hvilke der er beregnet til bykørsel eller langdistancekørsel osv.

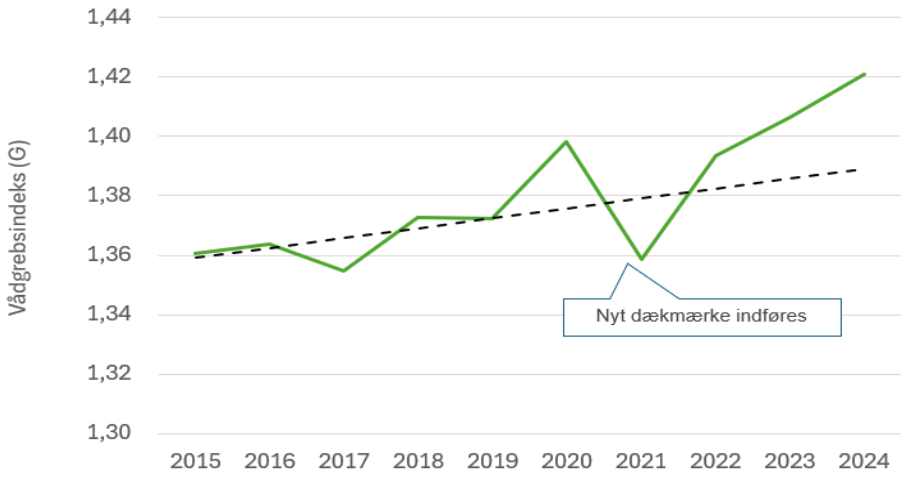
(19) I modsætning til alle andre produktmærkningsforordninger kræver FMD ikke, at den faktiske værdi af den parameter, der bestemmer klassen for rullemodstand og vådgreb, angives, undtagen for støjparameteren.



Figur 4. Rullemodstand for C1-dæk.

Den gennemsnitlige rullemodstand for nye dæk, der er bragt i omsætning siden 2021, synes at være forbedret markant[20]. Det anslås, at rullemodstanden for C1-dæk siden 2021 er blevet reduceret med 5,1 % i forhold til BaU.

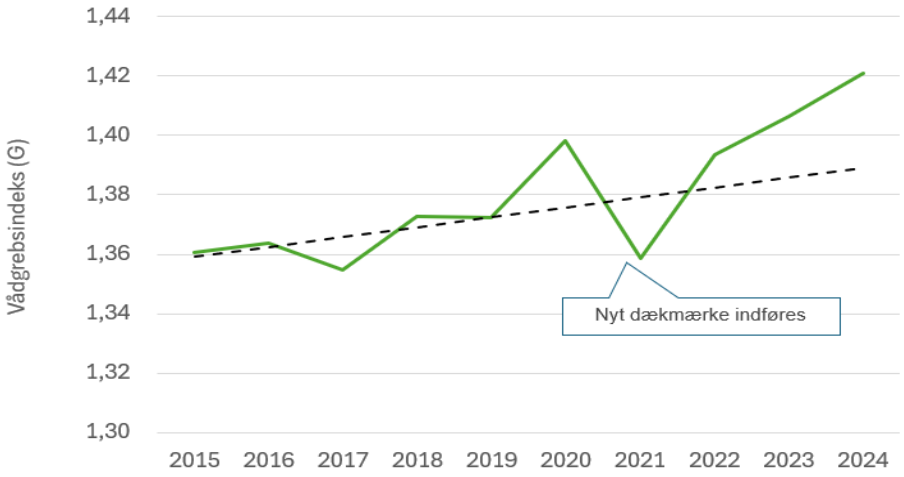
4.1.2. Vådgreb



Figur 5 viser det anslåede gennemsnitlige vådgreb for C1-dæk. Selv om forbedringen er mindre udtalt, synes vådgrebet også at være forbedret i forhold til BaU for dæk, der er bragt i omsætning efter 2021[21].

([20]) Der anvendes vægtede procentværdier for mærkningsklassens midtpunkt, fordi forordningen ikke kræver, at leverandører angiver rullemodstandskoefficienten i EPREL, men kun den klasse, der er knyttet til den.

([21]) På grundlag af vægtede procentværdier for mærkningsklassens midtpunkt, fordi leverandørerne ikke er forpligtet til at angive vådgrebsindekset i EPREL, men kun den klasse, der er knyttet til det.

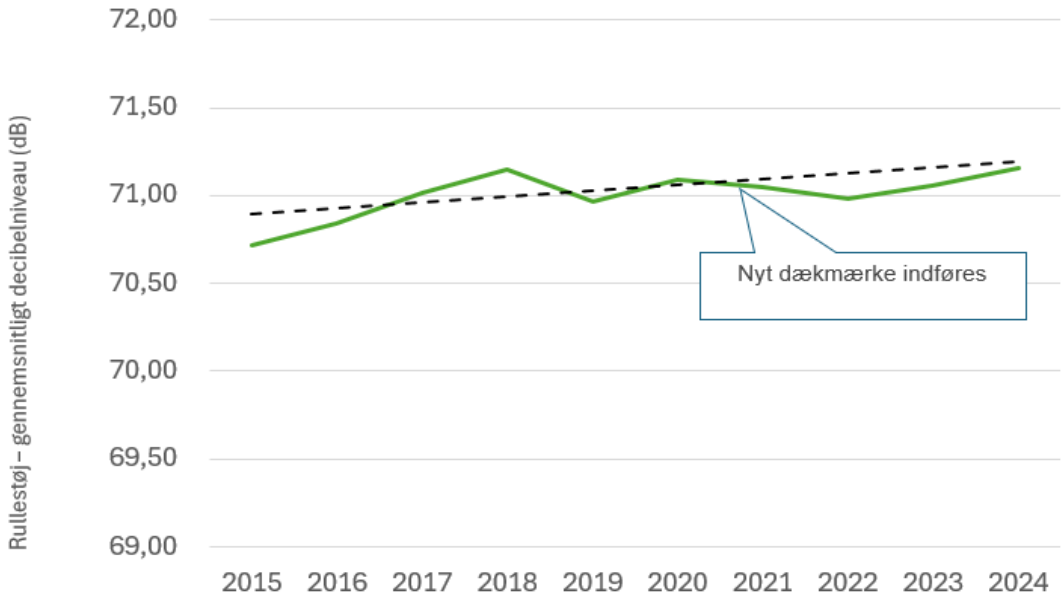


Figur 5. Vådgreb for C1-dæk.

Det anslås, at der har været en forbedring på ca. 2,4 % i vådgrebet i forhold til BaU. Dette medfører kortere bremselængder på våd vej.

4.1.3. Rullestøj afgivet til omgivelserne

Figur 6 viser den anslåede gennemsnitlige rullestøj afgivet til omgivelserne på grundlag af den deklarerede værdi. Støjen steg kun svagt indtil 2018, muligvis som følge af afvejningen i forhold til vådgreb (som blev forbedret betydeligt) og af en tendens til dæk med et større højde/breddeforhold i nye bilmodeller. Der kan ikke konstateres nogen tydelig afvigelse fra BaU.



Figur 6. Rullestøj afgivet til omgivelserne for C1-dæk.

4.2. C2- og C3-dæk

Der blev fundet lignende tendenser for C2- og C3-dæk som for C1-dæk. For C3-dæk blev der konstateret en forbedring med hensyn til rullemodstand på ca. 7,3 % sammenlignet med BaU. Andre faktorer kan have bidraget til de fremskridt, der fremgår af EPREL-

dataene. Et øget fokus på sikkerhed og den større andel af elektriske køretøjer på vejene kan have fremmet forbedringer med hensyn til rullemodstand[22].

Selv om rullemodstand, vådgreb og støj er indbyrdes afhængige parametre med modsatrettede virkninger, er det muligt at forbedre alle tre samtidigt. I 2025 tilbød flere producenter dæk, der var klassificeret i A-klassen efter alle tre parametre.

Andel af nye modeller: 5-10 % > 10 %

C1 2015		Rullemodstand A	B	C	D	E		
Vådgreb	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 %	
	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		Rullemodstand A	B	C	D	E		
Vådgreb	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		Rullemodstand A	B	C	D	E		
Vådgreb	A	1,1 %	**5,1 %**	**9,5 %**	3,6 %	0,0 %	19,4 %	

([22]) For lastbiler omfatter formlen til beregning af flådens CO_2-emissioner i henhold til Euro IV-lovgivningen rullemodstandskoefficienten for originaludstyrsdæk (i diesellastbiler bidrager dækkenes rullemodstand med 30-40 % af energiforbruget). I elektriske lastbiler er andelen højere på grund af elmotorens høje virkningsgrad, hvilket betyder, at fokus på energieffektivitet er uændret.

	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. Udviklingen i C1-dækkenes rullemodstand og vådgreb.

Figur 7 viser, hvordan rullemodstand og vådgreb har udviklet sig i løbet af det seneste årti. Tabellerne viser den relative andel af dækmodeller i 2015, 2020 og 2024 for hver kombination af parametrene.

I denne periode forskydes de modeller, der bringes i omsætning, mod det øverste venstre hjørne, hvorved både rullemodstand og vådgreb samtidig forbedres. Det største segment bevæger sig fra en kombination af D for rullemodstand og C for vådgreb i 2015 og 2020 til henholdsvis C og B i 2024.

5. DELEGEREDE RETSAKTER

Artikel 13 i FMD tillægger Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at:

- fastsætte nye oplysningskrav for regummierede dæk
- medtage parametre eller oplysningskrav for dæks slidstyrke og levetid
- tilpasse andre aspekter til den teknologiske udvikling.

5.1. Regummierede dæk

Regummierede dæk er slidte dæk, der genfremstilles ved, at den slidte slidbane erstattes med en ny, så de får et andet eller endog tredje liv. Regummiering medfører en reduktion på næsten to tredjedele i materialeforbruget, energiforbruget og de dermed forbundne drivhusgasemissioner. I 2022 forelagde tre brancheorganisationer, ETRMA, ETRTO og BIPAVER, Kommissionen et forslag[23] om mærkning af regummierede C3-dæk. Kommissionen gennemførte en foreløbig teknisk undersøgelse og påbegyndte udarbejdelsen af det analytiske grundlag for et forslag. Interessenterne er blevet hørt, og arbejdet pågår fortsat.

5.2. Dæks slidstyrke og levetid

Som nævnt i kapitel 3, og som det fremgår af to forbrugerundersøgelser i flere lande, ville en indikator for dækkenes potentielle levetid (eller det antal kilometer, de kan køre) øge kundernes interesse for dækmærket. Sammen med rullemodstanden er den en indikator for økonomiske besparelser, som potentielt kan opveje en højere indledende købspris for udskiftningsdæk. Der fandtes indtil for nylig ingen egnet prøvningsmetode til måling af dæks slidstyrke og levetid, og Kommissionen har derfor ikke kunnet tage skridt til at indføre oplysningskrav (jf. artikel 13, stk. 3).

([23]) Den samme metode ville blive anvendt som for nye dæk.

Der arbejdes i den særligt nedsatte FN/ECE-taskforce for dæks slidstyrke[24] på at fastsætte prøvningsmetoder for C1-, C2- og C3-dæk. FN/ECE-prøvningen af slidstyrke for C1-dæk[25] omfatter to metoder: en køretøjskonvojmetode på vej, der gennemføres under begrænsede vejr- og klimaforhold, og en indendørs tromlemetode[26]. Den førstnævnte prøve omfatter 8 000 km på åbne offentlige veje[27] . Arbejdet med C2- og C3-dæk pågår, og der forventes konklusioner i 2027 for C2-dæk, men først senere for C3-dæk.

Kommissionen har opfordret taskforcen for dæks slidstyrke til at udvikle et nøgletal knyttet til dækslid med henblik på at vurdere dækkenes levetidspotentiale[28], da arbejdet hidtil udelukkende har fokuseret på at fastsætte minimumskrav til slidstyrke. I mellemtiden er der fastsat en tærskelværdi for C1-dæk i Euro 7-forordningen.

Tabel 1. Tidsplan for obligatoriske tærskelværdier for dæks slidstyrke i henhold til Euro 7-forordningen (forordning (EU) 2024/1257).

Gældende krav	C1-dæk	C2-dæk	C3-dæk
Nye dækmodeller fra:	1. juli 2028	1. april 2030	1. april 2032
Alle dækmodeller fra:	1. juli 2030	1. april 2032	1. april 2034
Ikkeoverensstemmende modeller på markedet indtil:	30. juni 2032	31. marts 2034	31. marts 2036

5.3. Andre aspekter

Mærkning af regummierede dæk ville kræve ændring af flere bilag til FMD. Desuden mangler FMD også klarhed eller detaljerede krav i visse henseender (indlejrede mærker, offentlige parametre, overensstemmelsesdokumentation). Dette er en kilde til usikkerhed for leverandører samt både dækforhandlere og køretøjsforhandlere og komplicerer overholdelsen[29]. En tilpasning til lovgivningen om energimærkning af energirelaterede produkter ville løse de fleste af problemerne.

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

([25]) GRBP 83, (WP.29/GRBP) Working Party on Noise and Tyres (83. samling) | FN/ECE er et underorgan under Verdensforummet for harmonisering af køretøjsforskrifter.

([26]) Den hurtigere, mere reproducerbare og mindre forurenende indendørsmetode, der svarer til de prøvninger, der anvendes til måling af rullemodstand, forkorter med flere måneder den tid, det tager for dækfabrikanter at introducere nye dæktyper.

([27]) 25 % i byområder, 25 % på regionale veje og 35 % på motorveje ved tre temperaturniveauer mellem 5 °C og 25 °C. Den konvojbaserede prøve giver markedsovervågningsmyndighederne udfordringer med hensyn til reproducerbarhed og omkostninger.

([28]) FN/ECE-regulativ nr. 117 vil blive ændret, så det også omfatter tærskelværdierne for slidstyrke. Data om slidniveauer og slidbanetab bliver dermed en del af typegodkendelsesdokumentationen. Hvis den erklæring om prøvningsresultater for slidstyrke, som dækfabrikanterne afgiver via typegodkendelsesdokumentationen, også omfattede tabet af slidbanedybde, kunne det blive muligt at klassificere dækkenes levetid.

([29]) Der findes ikke noget mærke i lille format til brug i dækkataloger, hvor ca. 20 rækker på hver side beskriver hvert dæk, eller i tilbud på køretøjer, hvor dækmærkerne optager 10 gange så meget plads som beskrivelsen af køretøjet og dets ekstraudstyr. Den manglende angivelse af, hvilke parametre der skal

6. MARKEDSOVERVÅGNING OG HÅNDHÆVELSE

Forordning (EF) nr. 765/2008[30] fastsætter proceduren for nationale markedsovervågningsmyndigheders kontrol af overensstemmelse med reglerne om dækmærkning og for grænseoverskridende markedsovervågning. Forordning (EU) 2019/1020[31] om markedsovervågning og produktoverensstemmelse ændrede forordning (EF) nr. 765/2008, idet dens anvendelsesområde blev udvidet, og definitioner og akkrediteringsregler for prøvningsfaciliteter blev tilpasset.

Desuden fastsætter FMD visse forpligtelser for leverandører (producenter, importører og bemyndigede repræsentanter) og forhandlere eller distributører, herunder forpligtelsen til at samarbejde med markedsovervågningsmyndighederne og træffe umiddelbare foranstaltninger i tilfælde af manglende overensstemmelse. Der fastsættes særlige krav for udbydere af hostingtjenester.

Dæk er komplekse, sikkerhedskritiske produkter. Vurdering af dækkvalitet og overensstemmelse kræver særlige færdigheder og ekspertise. For at kontrollere ydeevnen har markedsovervågningsmyndighederne brug for specialiseret, dyrt udstyr og særlige prøvningsområder eller testbaner.

Størstedelen af den ydeevne- og overensstemmelsesprøvning, som markedsovervågningsmyndighederne i øjeblikket foretager, vedrører apparater (køleskabe, vaskemaskiner, elektriske pærer), og meget få har særlig ekspertise og erfaring med dæk. I mange lande afsættes der kun begrænsede personale- og økonomiske ressourcer til overensstemmelseskontrol, så der i de fleste tilfælde kun foretages kontrol af formelle aspekter. Desuden er kompetencerne vedrørende mærkning og typegodkendelse i omkring halvdelen af medlemsstaterne fordelt mellem forskellige myndigheder, som har ringe eller slet ingen koordinering mellem sig, selv om det anvendte prøvningsudstyr og de anvendte procedurer er de samme.

Flere medlemsstater gennemfører dog kontroller, og disse viser en høj grad af manglende overensstemmelse. Irland indberettede resultater for 36 dækmodeller i ICSMS[32] og konstaterede, at kun 33 % var i overensstemmelse i 2024 og 51 % i 2025. Tyskland indberettede resultater for 60 testede dækmodeller og konstaterede, at 37 % var i overensstemmelse i 2023 og 58 % i 2024. Nationale markedsovervågningsmyndigheder gennemfører generelt markedsovervågning efter en risikobaseret tilgang, hvilket betyder, at de konstaterede grader af manglende overensstemmelse ikke nødvendigvis er repræsentative for markedsgennemsnittet. Data fra prøvninger udført af JRC viser imidlertid også meget høje niveauer af manglende overensstemmelse. For så vidt angår dæk, der bringes ind på EU-markedet, forblev toldkontrollen ved EU's ydre grænser begrænset, og der blev derfor kun konstateret få tilfælde af manglende overensstemmelse.

I henhold til FMD er medlemsstaterne forpligtet til at fastsætte regler om sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning, og til at etablere håndhævelsesmekanismer for overtrædelser af forordningen samt senest den

registreres i EPREL for at skelne mellem dæk af samme størrelse, hæmmer anvendelsen af taksonomien eller eventuelle DNSH-kriterier.

([30]) Forordning (EF) nr. 765/2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter.

([31]) Forordning (EU) 2019/1020 om markedsovervågning og produktoverensstemmelse.

([32]) Informations- og kommunikationssystemet for markedsovervågning.

1. maj 2021 at underrette Kommissionen om disse regler. Listen over de meddelte sanktioner er offentliggjort på portalen for energieffektive produkter[33].

6.1. Typegodkendelse kontra dækmærkning

Typegodkendelse foretages ikke for hver enkelt dækmodel, men kun på niveauet "dækfamilie" og ved anvendelse af det "værst tænkelige tilfælde" for hver af de regulerede parametre. For rullemodstand anses blandt de dæk, der har samme slidbanemønster, men forskelligt højde/breddeforhold, det dæk med det laveste belastningsindeks og det største højde/breddeforhold for at være det repræsentative dæk for det værst tænkelige tilfælde. Det betyder, at der blandt 10 eller 20 dæk i samme dækfamilie og med samme slidbanemønster kun prøves ét for rullemodstand, et andet for vådgreb og eventuelt et tredje for støj.

Ved dækmærkning prøves hvert enkelt medlem af en dækfamilie i princippet ved anvendelse af samme prøvningsmetode.

Det betyder, at kontrol af overensstemmelse og verifikation af den klasse, der er angivet på mærket, medmindre den samme klasse som i det værst tænkelige tilfælde er angivet, kræver en særlig prøvning af det konkrete dæk og ikke kan baseres på prøvningsresultaterne fra typegodkendelsen for hele dækfamilien.

6.2. EU-støtte til markedsovervågningsmyndigheder

Energy Efficiency Compliant Products 4 (EEPLIANT4) er en samordnet indsats, der medfinansieres af EU, under LIFE-programmet, EU's finansieringsinstrument for miljø- og klimaindsats. EEPLIANT4 omfatter en arbejdspakke vedrørende dæk, hvorunder der gennemføres kontrol af overholdelsen af FMD. Kun fire markedsovervågningsmyndigheder deltager, nærmere bestemt dem fra Cypern, Estland, Nederlandene og Portugal, koordineret af PROSAFE[34].

Projekt	Program	Løbetid	EU-bidrag
MSTyr15	Europa-Kommissionens Horisont 2020-initiativ	2016-2019	1 854 673 EUR
EEPLIANT4	LIFE	2024-2029	7 999 999 EUR

Tabel 3. EU-støtte til gennemførelsen af forordningen om mærkning af dæk og den tilknyttede markedsovervågning.

Kommissionen støtter også markedsovervågningsmyndighedernes aktiviteter gennem:

- halvårlige møder og støtte til markedsovervågningsmyndighederne gennem ekspertgruppen om administrativt samarbejde vedrørende dækmærkning – administrativt samarbejde om markedsovervågning
- det europæiske netværk for produktoverensstemmelse under markedsovervågningsforordningen
- integration mellem EPREL og ICSMS

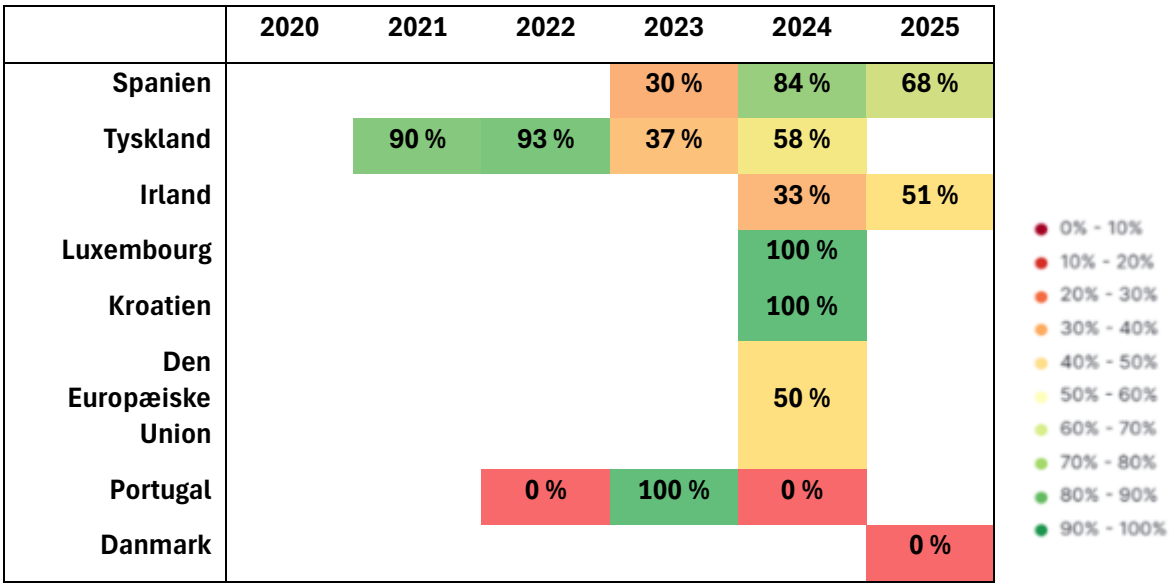
(33) https://energy-efficient-products.ec.europa.eu/national-measures-penalties-and-sanctions-tyres_en?prefLang=da.

(34) https://prosafe.org/, et koordineringskonsortium for markedsovervågningsmyndigheder.

- en "beskyttelsesklausul"-funktion i ICSMS, der gør det muligt for markedsovervågningsmyndighederne at dele oplysninger om produkter, der udgør en risiko.

Artikel 34, stk. 4, i markedsovervågningsforordningen pålægger medlemsstaterne at indberette indgående kontrol af overholdelsen. I efteråret 2025 omfattede ICSMS-databasen 230 indgående FMD-inspektioner. Figur 8 viser resultaterne pr. medlemsstat. Medlemsstater, der ikke fremgår af tabellen, indberettede ingen kontroller i ICSMS.

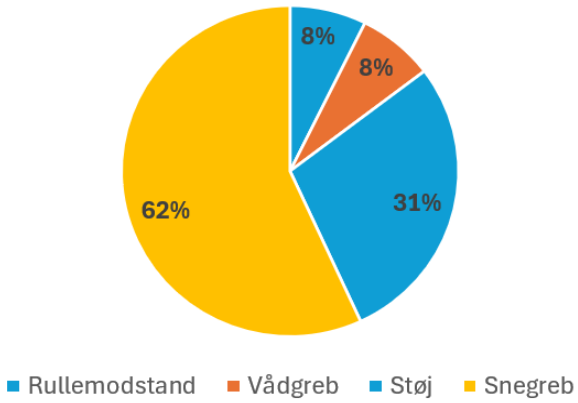
I 5 af de indberettede FMD-kontroller blev der fundet dæk, som udgjorde en alvorlig risiko, og i 16 kontroller dæk, der udgjorde en høj risiko. De korrigerende foranstaltninger omfattede advarsler (14), påbud om at trække modellen tilbage fra markedet (2) og forbud (2). Andre foranstaltninger omfattede ændringer i EPREL (1) og en ændring af mærket (1). Ofte indberettes den korrigerende foranstaltning ikke.



Figur 8. Oversigt over FMD-overensstemmelsesprøvning, ICSMS. "Den Europæiske Union" henviser til rapporterne fra Kommissionens Fælles Forskningscenter (JRC). En høj procentdel (grøn baggrundsfarve) betyder, at modellerne blev fundet at være i overensstemmelse.

6.3. Kommissionens rolle i markedsovervågningen

Prøvning af dæk er teknisk krævende og synes ikke at være en prioritet for medlemsstaterne. Utilstrækkelige overensstemmelsesoplysninger i EPREL, et stort antal modeller, høje prøvningsomkostninger (1 000-10 000 EUR pr. enhed), vanskeligheder ved at opbygge ekspertise, manglende laboratoriekapacitet, forskellig ansvarsfordeling mellem nationale organer i medlemsstaterne og manglende koordinering bidrager til utilstrækkelig kontrol, en høj grad af manglende overholdelse og – muligvis som følge heraf – mistillid blandt kunder og distributører (jf. undersøgelsesresultaterne om opfattelsen af dækmærker som upålidelige, fordi de er baseret på egenerklæring). Figur 1 viser den overraskende høje grad af manglende overholdelse for de dæk, som JRC testede i årene 2021-2024.



Figur 9. Tilfælde af manglende overholdelse konstateret af JRC i 2021-2024 (præsentation på det administrative samarbejdsmøde den 1. april 2025 i Ispra).

En stærkere inddragelse af Kommissionen ville være gavnlig. En sådan strategi har været anvendt på køretøjssikkerhedsområdet siden 2020. Her spiller medlemsstaterne en central rolle og udfører prøvninger som led i markedsovervågningen, mens Kommissionen står for et andet kontrollag og udfører uafhængige prøvninger. Kommissionen har beføjelse[35] til at teste køretøjer og deres dele, direkte at pålægge fabrikanter administrative bøder og beordre EU-dækkende tilbagekaldelser[36]. Typegodkendelse af dæk hører under Kommissionens kompetence, men dækmærkning falder uden for denne kompetence. Der gennemføres i øjeblikket prøvningskampagner på EU-plan for at vurdere, om de dæk, der sælges på EU-markedet, overholder kravene. Disse kampagner supplerer den nationale kontrol og udfylder huller, hvor de nationale kapaciteter kan være begrænsede[37]. En centraliseret og koordineret tilgang, som også omfatter mærkning, ville skabe synergier og sikre upartiskhed uden interessekonflikter[38]. Desuden ville meromkostningerne ved kontrol af overholdelsen af mærkningskravene være minimale, da sådan kontrol bygger på de samme prøvninger, som kræves i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 117.

7. MULIG TREDJEPARTSVERIFIKATION OG -PRØVNING

Kommissionen har søgt at vurdere omkostningerne og fordelene ved obligatorisk uafhængig tredjepartsverifikation af de oplysninger, der gives på dækmærket, idet der tages hensyn til erfaringerne med de bredere rammer, som er fastlagt i forordning (EF) nr. 661/2009.

Tredjepartsverifikation kan bidrage til at kompensere for mangler hos markedsovervågningsmyndighederne med hensyn til budget, laboratorier, personale, koordinering og nødvendige færdigheder. Brug af tredjeparter kan sikre adgang til topmoderne laboratorieudstyr og specialiseret personale. Flere laboratorier har allerede opnået erfaring inden for de bredere rammer for typegodkendelse, der er fastlagt i forordning (EU) 2019/2144, og er også allerede akkrediteret til at udføre alle FMD-prøvningsaktiviteter. Gebyrer for tredjepartsprøvning og -certificering kan imidlertid være

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

(36) En aktivitetsrapport findes på https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC130606.

(37) En rapport, der beskriver de aktiviteter vedrørende dæk, som JRC har gennemført, findes på følgende link: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC135546.

(38) Nationale myndigheder kan være tilbageholdende med at håndhæve reglerne eller pålægge sanktioner over for fabrikanter, der er etableret på deres område.

betydelige. tabel viser vejledende priser for prøvning af FMD-parametre for C1-dæk i laboratorier, der er akkrediteret i henhold til lovgivningen om typegodkendelse af dæk.

Tabel 4. Omkostninger ved tredjepartsverifikationsprøvning for C1-dæk (pr. dæk).

Prøvningsprocedure – dækklasse C1-	**Fra**	**Til**
ECE 117 R. Bilag 3 – rullestøjsemission	1 100 EUR	2 000 EUR
ECE 117 R. Bilag 5 – vådgreb	950 EUR	1 500 EUR
ECE 117 R. Bilag 6 (CR) – rullemodstand	650 EUR	1 250 EUR
ECE 117 R. Bilag 7 3PMSF – anvendelse under krævende sneforhold	3 200 EUR	5 500 EUR
I alt for prøvningsproceduren:	**5 900 EUR**	**10 250 EUR**

Der findes to muligheder for at begrænse disse høje omkostninger ved tredjepartsverifikation.

(i) Stikprøvevis efterfølgende prøvning finansieret af den offentlige sektor. Dette synes kun at være muligt, hvis det koordineres på EU-plan.

(ii) Systematisk obligatorisk forudgående verifikation fra leverandørernes side af alle deklarerede parameterværdier på mærket, hvis de overstiger den klasse, der svarer til det værst tænkelige tilfælde, som er dokumenteret i typegodkendelsesattesterne[39]. Dette ville blot indebære offentliggørelse af de prøvningsrapporter, som fabrikanterne skal udarbejde for at kunne angive en klasse, der er bedre end det værst tænkelige tilfælde, som er dokumenteret i typegodkendelsesattesterne, og som skal uploades til EPREL.

8. JUSTERING AF PRØVNINGSMASKINER

Rullemodstandskoefficienten (RRC), der anvendes til at vurdere energieffektivitetsklassen for et dæk, måles i et laboratorium ved hjælp af en særlig maskine. De største fabrikanter udfører deres egne RRC-prøvninger. Nogle uafhængige prøvningslaboratorier har også deres egne maskiner. Regelmæssig kalibrering eller justering af maskinerne er nødvendig for at sikre gentagelige og ensartede målinger. Nogle lande uden for EU benytter et centralt organ til at levere denne kalibreringstjeneste[40]. Der findes ikke noget sådant centralt organ på EU-plan. I stedet er der indført en "virtuel referencemaskine" og en procedure, som er beskrevet i bilag V til FMD. Hvert andet år gennemfører en kreds af 11 deltagende laboratorier en ressourcekrævende "round-robin"-proces for at tilpasse deres maskiner og fastlægge en reference[41].

Kommissionen kunne udvikle et alternativ til denne periodiske og byrdefulde kalibreringsøvelse for kredsen af laboratorier ved at oprette ét fysisk referencelaboratorium, eventuelt suppleret af en anden række uafhængige laboratorier, der

([39]) Typegodkendelse sker på "produktfamilie"-niveau, mens dækmærkning sker på dæktypeniveau (hvert medlem af "familien").

([40]) F.eks. USA, Korea og Japan.

([41]) Listen over laboratorier offentliggøres i Kommissionens meddelelse 2012/C 86/03. En ajourføring forventes i 2026.

leverer tjenesten til fabrikanter i hele verden. Omkostningerne ved et sådant laboratorium kunne dækkes gennem gebyrer for kalibreringstjenester. Det bør bemærkes, at de maskiner, der anvendes til RRC-prøvning, er de samme som dem, der anvendes til typegodkendelse. Anvendelsen af de samme maskiner sikrer, at målingerne til mærkningen er bedre afstemt med målingerne til typegodkendelse, og reducerer behovet for dobbeltprøvning.

9. SPØRGSMÅL IDENTIFICERET I FORBINDELSE MED GENNEMFØRELSEN

I forbindelse med gennemførelsen er der blevet identificeret visse spørgsmål vedrørende forordningen om mærkning af dæk, hvoraf de fleste kan afhjælpes ved at ændre bilagene til forordningen om mærkning af dæk. De vigtigste af disse samt mulige løsninger skitseres nedenfor.

9.1. Reklamemateriale, kataloger og køretøjstilbud

Forordningen om mærkning af dæk indeholder ingen nærmere bestemmelser om mærkernes format, størrelse eller visningsmåde i kataloger, webshops, reklamemateriale eller køretøjstilbud. Det eneste krav er, at størrelsen ikke må være mindre end 75 × 100 mm. Denne mangel på detaljer har på den ene side ført til retlig usikkerhed og på den anden side til udbredt manglende overensstemmelse. En praktisk løsning, som der i andre delegerede retsakter om energimærkning er fastsat regler for i et særligt bilag, er muligheden for at anvende et forenklet mærke i lille format i form af en "pil, der angiver klasse, med interval", eventuelt kombineret med en "mekanisme for indlejret visning" på onlinesider. Figur 10 viser et eksempel på, hvordan en sådan angivelse kan anvendes for dæk.



Figur 10. Eksempler på klassepile som alternativ til at vise hele mærket (i kataloger, lister, køretøjstilbud på papir eller i forbindelse med "mekanismen for indlejret visning" ved onlinesalg).

9.2. Utilstrækkelige parametre i EPREL til valg af dæk

Bilag III til forordningen om mærkning af dæk opregner de data, der skal indføres i EPREL. Beskrivelsen er meget generel, og nogle afgørende parametre nævnes ikke, hvilket gør de offentligt tilgængelige oplysninger utilstrækkelige til vigtige anvendelsessituationer i praksis[42]. De fleste af de manglende parameterværdier kan angives i EPREL, men kun på frivillig basis. Dette begrænser anvendeligheden af EPREL ved valg af dæk, f.eks. for vognparkforvaltere inden for godstransportsektoren[43] eller ved køretøjsproducenters valg af originaludstyr[44]. Obligatorisk registrering af alle parametre, der er relevante for købsvalget, ville sætte kunderne i stand til at træffe sådanne valg og gøre det muligt bedre at udnytte mærkningens besparelsespotentiale ved fuldt ud at gøre

([42]) For eksempel varierer slidbanedesignet for lastbildæk alt efter, om dækkene skal monteres på en styre-, træk- eller medløbsaksel (karkassen er den samme, men den samlede ydeevne kan variere betydeligt).

([43]) Valget af dæk under hensyntagen til "akselposition" eller "anvendelsesprofil" er afgørende, da dette hænger sammen med slidbane- og karkasseudformningen og dermed med ydeevnen med hensyn til rullemodstand, støj eller vejgreb.

([44]) Selv om hver fabrikant iværksætter en "udbudsprocedure", har køretøjsindustrien klart givet udtryk for interesse i at have et fuldstændigt markedsoverblik for bedre at kunne finjustere kravene.

brug af digitaliseringen og EPREL. Det er desuden ikke intuitivt at identificere dæk, der opfylder EU-taksonomikriterierne. En særlig filterfunktion kan afhjælpe denne situation.

9.3. Utilstrækkelige oplysninger til at foretage kontrol af overensstemmelse

Bilag VI til forordningen om mærkning af dæk opregner oplysningerne for EPREL's overensstemmelsesdel. Listen er generel og udgør i praksis en hindring for effektiv kontrol af overensstemmelse, navnlig i de lande, hvor ansvaret for typegodkendelse og dækmærkning er opdelt. En tilpasning af formatet for de parametre, der skal angives i EPREL til dækmærkning, til det format, der anvendes ved energimærkning, ville løse dette problem. Den manglende klarhed fører også til forskellige fortolkninger og en betydelig byrde for markedsovervågningsmyndighederne, som må anmode leverandøren om dokumentation i stedet for at finde den i EPREL. Da hver enkelt type inden for en dækfamilie i princippet skal prøves, medmindre den klasse, der er angivet på mærket, svarer til det værst tænkelige tilfælde, ville tilgængeligheden af prøvningsrapporter gøre det muligt at forenkle kontrollen af overensstemmelse og dermed reducere omkostningerne og den administrative byrde for medlemsstaterne.

9.4. Begrænset adskillelse mellem ydeevneklasser

Tærskelværdierne for dækkenes ydeevne er fastsat i FN/ECE-regulativerne. Disse revideres og ajourføres med jævne mellemrum. De ajourførte krav gælder generelt først for nye dæktyper, der typegodkendes efter grænsernes ikrafttræden, og senere for eksisterende typer.

Den teknologiske udvikling har gjort det muligt at fastsætte strengere krav i typegodkendelseslovgivningen, hvilket har medført, at dæk i de dårligste klasser er blevet forbudt. Revisionen af forordningen om mærkning af dæk omfattede imidlertid ingen reskalering eller justering af klasserne. Som følge heraf falder alle dæk nu kun inden for tre eller fire klasser for rullemodstand og vådgreb. Denne indskrænkede spændvidde mindsker kundernes interesse for dækmærket og reducerer leverandørernes incitament til at innovere for at differentiere deres produkter fra konkurrenternes. Indtil en fremtidig reskalering finder sted, kan dette problem afbødes ved at kræve, at leverandørerne i den offentlige del af EPREL angiver den rullemodstandskoefficient (RRC) og det vådgrebsindeks (WGI), der er målt eller estimeret med henblik på klassificeringen, således som det allerede kræves for støj[45] , hvilket ville give professionelle købere og andre interesserede brugere mulighed for ved hjælp af EPREL at skelne mellem produkter inden for samme klasse.

10. KONKLUSION

Den reviderede forordning om mærkning af dæk har medført målbare forbedringer af dækkenes ydeevne, navnlig en reduktion af rullemodstanden på 5,1 % og en forbedring af vådgrebet på 2,4 % for C1-dæk siden 2021 sammenlignet med business-as-usual-tendenserne. Der blev konstateret lignende tendenser for C2- og C3-dæk. For sidstnævnte har forbedringen af rullemodstanden endda været på 7,3 %. Markedet har således bevæget sig i retning af dæk med bedre ydeevne, idet der nu findes flere modeller, som opnår topklassificeringen (A) for alle parametre.

([45]) Sådanne RRC- og WGI-værdier angives under alle omstændigheder allerede i EPREL, men kun i den tekniske dokumentation og kun af nogle leverandører.

Forbrugernes kendskab til og tillid til mærket er imidlertid fortsat begrænset, bl.a. som følge af manglende konsekvent håndhævelse og af, at ordningen bygger på egenerklæring. Markedsovervågning synes ikke at være en prioritet for medlemsstaterne – den kræver specialiseret ekspertise og værktøjer, er vanskelig at udføre og viser, når den gennemføres, høje grader af manglende overensstemmelse. Dette understreger behovet for at styrke koordineringen, ressourcerne og ekspertisen på både nationalt plan og EU-plan. Selv om tredjepartsverifikation og -prøvning kunne afhjælpe nogle af de nuværende mangler ved markedsovervågningen, ville det medføre betydelige omkostninger. Den nuværende justering af prøvningsmaskinerne er kompliceret, og den toårlige øvelse er byrdefuld. Et enkelt referencelaboratorium, eventuelt drevet af Kommissionen (JRC), kan forenkle processen og sikre større stabilitet, idet omkostningerne kan dækkes gennem direkte levering af justeringstjenester. Maskinerne kan anvendes til prøvning med henblik på både mærkning og overensstemmelse med regulativ nr. 117.

EPREL er et værdifuldt redskab, men manglen på obligatoriske krav om at udfylde relevante datafelter begrænser dets anvendelighed for forbrugere, vognparkforvaltere og indkøbere. Samtidig forsinkes fremskridtene med mærkning vedrørende slidstyrke og levetid af fraværet af standardiserede prøvningsmetoder, selv om det igangværende arbejde i FN/ECE kan føre til løsninger senest i 2027.

Endelig har gennemførelsen af forordningen om mærkning af dæk afsløret yderligere mangler, herunder manglen på en definition af en "mekanisme for indlejret visning" af mærket. Koncentrationen af dækmodeller i de 3 bedste klasser for rullemodstand og navnlig for vådgreb samt i 2 præstationsklasser for støjemissioner undergraver kundernes interesse for dækmærket.

Ændringerne i det omnibusforslag, der fremlægges parallelt med denne rapport, sigter mod bedre at afhjælpe nogle af de forskellige mangler og samtidig, hvor det er muligt, at forenkle overholdelsen for leverandører og detailhandlere. Samtidig kan visse problemstillinger (såsom dem, der er knyttet til levetid, slidstyrke, regummiering, justering af prøvningsmaskiner og prøvning med henblik på verifikation af overensstemmelse) kun håndteres, når yderligere forberedende arbejde er nået længere.