

Et konkret forslag til et felles dekkmerkesystem ligger på bordet:

Fra 2012 burde europeisk merking kunne øke andelen sikre, drivstoffbesparende og stillegående dekk

- Continental AG ønsker dette initiativet velkommen, men vil påpeke enkelte ubesvarte spørsmål
- Bekymring når det gjelder mangelen på konsekvente inspeksjoner og sanksjonstiltak
- Studiet ved Fraunhofer Institute gir grunn til frykt for utilstrekkelig gjennomføring

Hannover, 24 november, 2008. EU-kommisjonen har lagt fram direktivet for den kombinerte dekkmerkingen som er planlagt fra 2012, og som spesifiserer kriterier for bremseegenskaper, rullemotstand og rullestøy. Hvis Europaparlamentet vedtar den foreliggende versjonen av direktivet, må alle dekk som legges ut til salg i ettermarkedet og for bruk på nye personbiler og lastebiler ha en slik standardisert merking fra oktober 2012. Merkingen består av en konkret spesifikasjon basert på sju klasser (A-G) for rullemotstand (i kg per 1000 kg hjulbelastning) og for bremseegenskaper, og presise detaljer om støynivået som skapes av dekket når det ruller (i dB (A)).

«Som den ledende produsenten av dekk i Europa ønsker vi dette initiativet fra Europakommisjonen, som vil opplyse trafikantene med standardisert informasjon om dekkarakteristika, velkommen. Vi vil imidlertid spesielt peke på problemområdene som kan ventes under innføringen i de 27 landene i EU, samt Sveits og Norge. Helt spesifikt omfatter dette spørsmålet om sanksjonsmekanismer som kan brukes til å styre alle produsenter – inkludert importører av billige asiatiske dekk – i retning av samvittighetsfull gjennomføring. Forslaget om å merke direkte på produktene våre er imidlertid altfor lite framsynt, idet de fleste kjøpere ikke ser dekkene sine før de allerede er montert på kjøretøyet,» framholder nestleder i styret for Continental AG, Dr. Alan Hippe, som leder dekkdivisjonen der han er ansvarlig for passasjerbil- og lette nyttekjøretøy.

«For å sikre at sluttbrukerne også kan sette seg inn i og evaluere denne nye tekniske informasjonen burde Europakommisjonen gjennomføre en brukerundersøkelse før den pålagte introduksjonen,» fastslo CDUs medlem i Europaparlamentet, Dr. Andreas Schwab, som er Europaparlamentets korrespondent for EUs nye typegodkjenningsdirektiv for biler (Type approval of motor vehicles with regard to their general safety).

Fraunhofer Institute ble engasjert av Europakommisjonen for å gjennomføre et omfattende studium med å undersøke innføringen av det energieffektive merkedirektivet i de 27 landene i EU, samt Sveits og Norge. Resultatet blir ikke offentliggjort, men et sammenlignbart studium ved Fraunhofer Institute angående innføringen av merkereguleringen av energiforbruket i Tyskland i 2001 viste et omfattende misbruk av egsertifiseringstiltak som følge av manglende inspeksjonsmekanismer og sanksjoner. I dette tilfellet var over 50 % av de elektriske apparatene som ble kontrollert i 320 tyske butikker feilmerket eller ikke merket i det hele tatt.

ETRMA, den europeiske paraplyorganisasjonen for dekk- og gummiprodusenter, tok også del i diskusjonen om relevante kriterier for den europeiske dekkmerkingen og klassifiseringen av slike kriteria. Organisasjonen forklarte de grunnleggende teknologiske forholdene i dekkutvikling, og anmodet om at merket ikke måtte utformes primært med basis i rullemotstandskriterier. «Vi er svært tilfredse med at Europakommisjonen har tatt hensyn til ETRMAs oppfordring om å kombinere rullemotstand og grep på våttføre i sitt direktivutkast. I motsatt fall ville direktivet ha favorisert et ensidig design av fremtidige dekk, noe som særlig ville begunstige produsentene av asiatiske billigdekk, til tross for det faktum at disse dekkenes veigrep på våttunderlag i mange tilfeller befinner seg på et utviklingstrinn omtrent 20 år etter dagens beste produkter fra europeiske produsenter,» forklarte Dr. Hans-Joachim Nikolin, som er ansvarlig i Continentals styre for nyttekjøretøydekkdivisjonen og representerer Continentals interesser i ETRMA.

Europakommisjonen forbeholder seg retten til å utvide den europeiske dekkmerkingen til å omfatte ytterligere kriterier ved en senere dato, som vannplaningssikkerhet og kurvekjøringsegenskaper.

Med en forventet omsetning på over 25 milliarder euro i 2008 er Continental konsernet en av de fremste bildeleleverandører i det globale markedet. Som leverandør av bremsesystemer, systemer og komponenter for drivverk og understell, instrumentering, infotainment-løsninger, kjøretøyelektronikk, dekk og tekniske elastomerprodukter, bidrar konsernet til en økning i kjøresikkerheten og global klimabeskyttelse. Continental er også en betydelig partner i automobil kommunikasjons samarbeidet. Konsernet har per dags dato cirka 146,500 ansatte fordelt over 200 steder i 36 land.

En firedel av alle dekk i Europa produseres av markedslederen Continental. Mer enn 30 % av alle europeiske biler forlater fabrikken utstyrt med dekk fra Continental. Dekkdivisjonene er offisiell sponsor av 2010 FIFA World Cup™, som blir holdt i Sør-Afrika. Flere detaljer finnes ved å besøke www.ContiSoccerWorld.com.

Alexander Lührs
Ansvarlig for Public Relations
Divisjon passasjer- og lette lastebildekk
Continental AG I Gummigruppe
Buettnerstrasse 25 I 30165 Hanover
Tel.: +49 (0) 511 938 2615
Faks: +49 (0) 511 938 2455
Epost: alexander.luehrs@conti.de
www.continental-corporation.com

Udo Brandes
Ansvarlig for presse og PR
Nyttekjøretøysdekk
Continental AG I Gummigruppe
Buettnerstrasse 25 I 30165 Hanover
Tel.: +49 (0) 511 938 2923
Faks: +49 (0) 511 938 2496
Epost: udo.brandes@conti.de
www.conti-online.com

Mediadatabase på www.mediacenter.continental-corporation.com