


EURO 7

Däckbranschdagen 2026

Vad innebär Euro 7 för Däckbranschen?



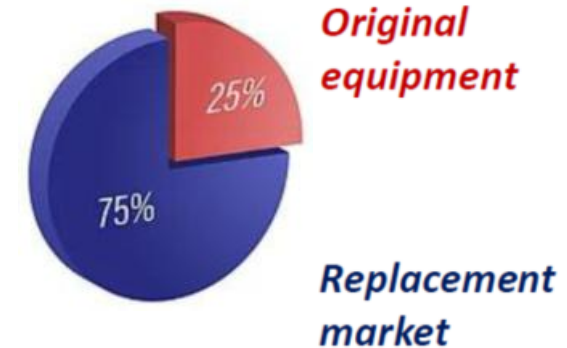
- Euro 7 är en förordning som reglerar **typgodkännande av motorfordon**, motorer, system, komponenter och tekniska enheter.
- Syftet är att **minska luftföroreningar från vägtransporter** genom strängare regler för fordonsemissioner.
- Det estimeras att 6 miljoner ton däckpartiklar årligen släpps ut i naturen globalt*
- Avgaspartiklar kommer att minska med elektrifieringen. **2050 förväntas icke-avgasutsläpp att utgöra upp till 90 % av alla utsläpp från vägtransporter**. Dessa utsläpp bör därför mätas och begränsas.
- För första gången syftar detta förslag också till att reglera **däckslitage** som ett sätt att **minska TRWP (Tyre and Road Wear Particles)** och kommer att sätta en milstolpe i mer hållbar mobilitet.
- Euro 7 omfattar alla fordonstyper för vägtransport **inklusive slitagepartiklar från bromsar och däck**
(*Exklusive EU-märkta ICE Däck*). 
- **Däckslitage kommer att ingå i listan över däckprestandaegenskaper** som redan är reglerade - rullmotstånd, våtgrepp (i nytt och slitet skick) och ljud.

**Imperial College, London*

Vad innebär Euro 7 för Däckbranschen?



- Eftersom däck byts ut ett flertal gånger under ett fordon's livstid kan de snabbt bidra till att uppgradera EU:s fordonspark så snart nya gränsvärden för däcksitage antas.
- Därför omfattar Euro 7 **alla däck på marknaden** efter förbestämda datum.
- Detta innebär att däck **behandlas separat** (inte som en del av ett fordon) inom Euro 7 regleringen.
- Testmetoder utvecklas på FN-nivå, **vilket innebär en global effekt.**
- EU Kommissionen har dock utrymme att reglera om FNs arbetsgrupp inte blir klara på utsatt tid (*senast april 2026*).



Testmetoder



- Testmetoderna för Euro 7 diskuteras av FNs arbetsgrupp (TFTA Task Force on Tire Abrasion).
- Senast April 2026 förväntas beslut om gränsvärden för slitage för personbilsdäck (C1)
- Senast 2028 respektive 2030 kommer gränsvärden för lätta och tunga transporter (C2 och C3)
- Initiala tester har visat på **bristande korrelation** mellan de båda testmetoderna, trum-metoden saknar relevanta kriterier för utförande, vilket lämnar öppet för modifikation, med bristande resultat som följd. (*däck som annars skulle blivit underkända kan passera trum-tester*).
- Detta måste undvikas för en rättvis bedömning. Därför måste testmetoderna utförligt beskrivas och definieras med dokumenterad korrelation.



©ADAC / Test und Technik
IN-VEHICLE REAL LIFE
(On-road method)



©UTAC
LABORATORY
(Indoor drum method)

Tidplan och kommunikation



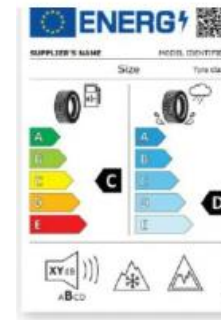
- EURO 7-förordningen antogs formellt i april 2024 av Europeiska unionens råd efter slutlig överenskommelse med Europaparlamentet.
- Gränsvärden* och testmetoder* utvärderas av TFTA (Task Force on Tyre Abrasion) inom FN. Enligt den antagna regleringen gäller följande datum:

Gränsvärden gäller fr.o.m.	C1 (Personbil)	C2 (Lätt Lastbil)	C3 (Tung Lastbil)
Nya däcktyper från	1 Juli 2028	1 April 2030	1 April 2032
Alla däcktyper (och nya fordon) från	1 Juli 2030	1 April 2032	1 April 2034
Hela marknaden från	1 Juli 2032	1 April 2034	1 April 2036

*Gränsvärden och testmetoder är per dags dato 2026-02-17 ej fastställt, nya förhandlingar (TFTA) kommer att upptas i mitten av mars.

EURO 7 innebär INTE en uppdatering av däckmärkningen EU Reglering: 2020/740

- Diskussioner om införandet av Euro 7 i EU-märkningen pågår dock och det konstateras att:
 - Regler för däcksitage (mg/1000km) skulle ha en mindre påverkan på konsumenterna
 - Livslängd skulle däremot ha en betydande påverkan
- Däcksitage och däck- livslängd behöver inte ha hög korrelation (detta beror på däckets design).
- En kombinerad klassning 50% baserat på livslängd och 50% på däcksitage skulle ge däck som håller länge och som dessutom har en låg slitagehastighet med lägre partikelutsläpp som följd.



TACK