



Miljömärkningen Svanen  
Att. Svante Sterner  
118 80 Stockholm

Remissvar från Gröna Bilister

## Svanenmärkning av Fordonsdäck

Gröna Bilister stöder förslaget men har följande invändningar: Skärpning av testmetoder, avvisande av ”alternativ två” avseende rullmotstånd, ingen skillnad på bullerkrav utifrån däcksbredd, kompletterande krav på tillverkare avseende produktion, skydd av biologisk mångfald och sociala kriterier, kompletterande krav på vattenplaning och kurvgrepp, kompletterande krav på miljö- och säkerhetsegenskaper för äldre däck, skärpta krav på marknadsföring, precisering och komplettering avseende Svanens uppföljning, förändrad ordalydelse i avtal med tillverkare/generalagent.

Kommentarerna är lämnade av:

Namn: Mattias Goldmann/Gunnar Hadders

Företag: Gröna Bilister

Adress: Kungsgatan 16, 753 32 Uppsala

Telefon: 018-320 220.

### Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av styrmedel som kostnadseffektivt leder till en minskad miljöbelastning från personbilstrafiken.

Gröna Bilister har under en följd av år följt och kommenterat frågan om däckens miljöbelastning, särskilt avseende rullmotstånd, partiklar från dubbdäck, avveckling av HA-oljor och däcktrycksövervakning. Vi bedömer att utvecklingen på däckområdet huvudsakligen går i rätt riktning; märkningspliktiga HA-oljor fasas ut till år 2010, Vägverket rekommenderar en rad åtgärder för minskad dubbdäcksanvändning och däck med lägre rullmotstånd ökar sina marknadsandelar. I linje med detta är vi positiva till Svanenmärkningen av däck, som innebär ett tydligt stöd till konsumenten att välja däck med minskad miljöbelastning.

Däckens rullmotstånd står för 20-30 procent av en personbils totala energianvändning, uppemot 50 procent för tunga lastbilar, varför ett minskat rullmotstånd är en relevant och viktig del av åtgärderna för att minska bilismens klimatpåverkan. Eftersom rullmotståndet kan variera med 100 procent för i övrigt likvärdiga däck, finns det också en betydande potential att faktiskt åstadkomma en förändring på området. Vi är därför positiva till att det tillmätts sådan tyngd i förslaget till reviderade Svanenkriterier.

Också däckets bullernivå är en viktig, ofta förbisedd faktor, medan diskussionen om partikelutsläpp från däck ofta förenklats till att enbart handla om dubbade eller dubbfria däck. Därför är vi nöjda med att Svanen tydligt väger in dessa faktorer.

Vi bedömer däremot att frågan om cancerogena, märkningspliktiga HA-oljor i däckens slitbana huvudsakligen är löst, utifrån EU:s förbud mot dessa från år 2010.

I detta remissvar utvecklar vi på vilka områden vi ser förbättringspotential för däckmärkningen och hänvisar till vår webbtex om däck samt våra remissvar om partikelutsläpp och miljökvali-

tetsnormer för andra frågor som berör däck. Synpunkterna följer remissdokumentets upplägg och rubriker. Där en rubrik saknas innebär det att vi inte har synpunkter på denna punkt.

## Testmetoder

Svanen föreslår att tester av två däck är tillräckligt om däcket klarar de angivna värdena. Vi bedömer det som otillräckligt ur konsumentperspektiv. Såväl kommuner som facktidningar har rapporterat om däck som inte uppfyller de angivna specifikationerna, om stora variationer beroende på produktionsort och om ”dopade däck” som används för tester. Vidare är ”aktuell däckkategori” ett alltför vitt begrepp; däck i samma familj kan ha vitt skilda egenskaper och måste bedömas för sig.

Därför bör testerna omfatta minst fyra däck av varje slag, som plockas ut av Svanen eller av dem utsett verifieringsinstitut vid skilda tillfällen och, där så är tillämpligt, från skilda fabriker. Testerna bör upprepas årligen, eftersom däcktillverkarna årligen förändrar däckens gummiblandning etc.

Vidare bör testerna inte endast omfatta helt nya däck, utan kompletteras med däck som rullat 1500 mil (motsvarande ett års bruk) på standardiserad ”rullande landsväg”. Detta eftersom åtskilliga tester visar att ett däckes rullmotstånd och andra egenskaper förändras över tid. Också däckets livslängd kan försämrats i jakten på lågt rullmotstånd, men det föreslås ligga utanför märkningen.

## Rullmotstånd

Förslaget (annex 1, del a) innehåller skilda krav på rullmotstånd för C1, C2 och C3 däck, i linje med den aktuella klassningen, och kraven är i linje med de för EU:s kommande däckmärkning. Till skillnad från EU har dock Svanen i ”alternativ 2” ett särskilt rullmotstånd för frirullande däck. Vi bedömer det som ett både onödigt och opraktiskt tillägg, och föreslår enhetliga nivåer enligt ”alternativ 1”

## Buller

Förslaget föreslår att breda personbilsdäck (profilbredd 275 mm och uppåt) tillåts bullra 4 dB(A) mer än smala däck (upp till 185 mm profilbredd). Det innebär en dryg fördubbling av bullernivån (som fördubblas för varje 3 dB (A)).

Breda däck är problematiska ur flera miljöaspekter; de bullrar normalt sett mer, de väger mer och innebär därmed en högre bränsleförbrukning och det åtgår mer råvara för att tillverka dem. I normalfallet finns inga faktiska fördelar med breda däck, utan det är framför allt ett estetiskt val, där däckbredden ökat väsentligt under de senaste tjugo åren. Det finns därmed inga sakskäl för Svanen att tillåta högre bullernivåer från särskilt breda däck, utan Svanen föreslås ha enhetliga krav oavsett däckbredd (EU-kommissionens förslag tar t.ex. ingen hänsyn till däckbredd). Eventuellt innebär det att tillverkare inte kan Svanenmärka sina bredaste däck, vilket i så fall är en signal till konsumenten om de miljömässiga nackdelarna med breda däck.

Därutöver vill vi uppmärksamma att lågt buller kan uppnås på bekostnad av andra positiva egenskaper som i nuläget inte finns med i märkningen – såsom förmåga att motstå vattenplaning, kurvgrepp och kort bromssträcka.

## Avfall från tillverkningen

Förslaget till kriterier anger att ”Avfall som kan utnyttjas för material- eller energiåtervinning (gummi, papper, metall och plast) ska källsorteras i syfte att i största möjliga utsträckning återvinna avfallet.”

Det är relevant att väga in också miljöprestanda från tillverkningen i kriterierna, men det är långt ifrån säkert att avfallsbehandling är den mest relevanta miljöfrågan. Detta särskilt som avfallsbehandling ofta är relativt väl behandlad i nationell och EU-lagstiftning, medan andra delar såsom fabriken energiförbrukning saknas. Svanen bör överväga om inte dessa kriterier är väl så relevanta.

Vidare saknas helt krav på råvaror, trots att såväl de fossila råvarorna (främst olja) som de förnybara (gummi, vegetabiliska oljor) ofta framställs under miljömässigt mycket tveksamma förhållanden. Det är inte rimligt att inga krav alls ställs på detta område, särskilt som Svanen i andra kriterier (t.ex. fordonsbränsle) inkluderar skydd av biologisk mångfald – dessa krav kan huvudsakligen användas också för däck.

Svanen har sedan en tid tillbaks inkluderat sociala aspekter i vissa av sina kriterier, t.ex. frågan om livsmedelstillgång som finns med i fordonsbränslekriterierna. Gröna Bilister är kritiska till hur dessa sociala aspekter är utformade, men menar att det ändå är svagt att inte alls ha med sådana kriterier avseende däcktillverkning.

## Våtgrepp/vintergrepp personbilsdäck

Kriterierna anger att ”Däckens friktionsegenskaper (d v s våtgrepp för sommardäck eller grepp på is/snö för vinterdäck) ska vara lika bra eller bättre än hos andra motsvarande däck på den nordiska marknaden [...]. Sökanden ska motivera sitt val av det däck som används för jämförelse.”

Vi uppmanar Svanen att komplettera detta med att Svanen hos Däckbranschrådet, STRO eller annan part kontrollerar om jämförelsedäcket är relevant.

Vi är skeptiska till att Svanen helt saknar andra väl så viktiga aspekter av däckens förmåga, såsom att motstå vattenplaning och kurvgrepp. Dessa saknas också i EU-kommissionens förslag, motiverat med att harmoniserade mätmetoder saknas för sådana aspekter. Detta argument bör dock inte vara relevant för Svanen eftersom de efterlyser jämförande tester, vilket bör vara möjligt också för dessa aspekter.

Vidare är det felaktigt att jämföra ”grepp på is/snö”, eftersom det är helt olika egenskaper och Svanen måste klargöra vilken prioritet som görs dem emellan.

## Hållbarhet

Förslagets nuvarande utformning preciserar att däcket måste hålla en viss tid, men inte all det måste uppfylla några särskilda egenskaper efter denna tid – samtliga kriterier avser endast nya däck.

Vi anser att det är otillräckligt att enbart ställa krav på nya däck, särskilt som tester visat att vissa fabrikanter uppnått lågt rullmotstånd på bekostnad av andra egenskaper, så att däcket redan efter några hundra mil har väsentligt sämre säkerhetsegenskaper än andra däck (men fortsatt uppfyller Svanens hållbarhetskrav).

Svanen bör komplettera de nuvarande kraven med att däckets också ska uppfylla värdena efter förslagsvis två år och 3 000 mil, inklusive säsongförvaring i varierande temperaturer. Eventuellt bör en viss åldersfaktor räknas in, så att däckets tillåts ha försämrade egenskaper efter en viss tid, men denna försämring bör inte vara värre än för andra, icke-miljömärkta däck.

## Marknadsföring

I samband med att en större däcktillverkare nyligen lanserade sitt Svanenmärkta däck, hade Gröna Bilister en utförlig korrespondens med såväl denna tillverkare som med Svanen. Det mynnade ut i ett antal rekommendationer från vår sida:

- Det bör tydligt anges att däcktillverkaren endast får använda Svanenmärkningen inkl. logotyp etc för det aktuella däckets, och inte i mer generell marknadsföring.
- De tester som visar att aktuellt däck uppfyller krav på rullmotstånd etc bör vara offentliga – som konsument- och miljöorganisation har vi i nuläget ingen möjlighet att verifiera att testerna verkligen genomförts och gett godkänt resultat (det tycks oss också som om Svanens kontroll i detta avseende brister, utifrån att Svanen angav att testerna utförts av tyska Tüv vilket visade sig vara felaktigt).
- Testerna bör utföras av oberoende instanser, inte (som i detta fall) av tillverkaren själv.

Vidare bör det säkerställas att de som Svanenmärker sina däck inte marknadsför dem som ”miljödäck” eller liknande, samt att Svanenmärkningen inte används för att göra gällande att regummerade däck är mer miljövänliga än andra. Detta är formellt inte Svanens roll, men Svanen bör göra ett frivilligt åtagande på denna punkt för att säkerställa att den egna märkningen inte används fel.

Däckets faktiska miljöegenskaper, särskilt avseende klimatpåverkan, beror huvudsakligen på användaren. För lågt däcktryck innebär ökad bränsleförbrukning och därmed ökad klimatpåverkan, medan både för lågt och för högt däcktryck innebär försämrade vägegenskaper. Trots upprepade kampanjer från bl.a. Vägverket, kör ungefär en tredjedel av bilisterna på däck med så felaktigt däcktryck att det är direkt trafikfarligt. En stor andel av landets bilister (exakta siffror saknas) hanterar också sina däck felaktigt, framför allt avseende vinter/sommarförvaring, vilket innebär att däcken åldras snabbt och blir trafikfarliga. Vidare saknas kunskaper om att ett däck kan ha blivit för gammalt för säker användning, trots att mönsterdjupet fortsatt är lagligt.

Svanenmärkningen bör kompletteras med ett informationskrav på tillverkare/importör/distributör avseende vikten av rätt däcktryck, rätt hantering av däck och däckets åldrande. Alternativt kan detta ske i en Svanen-broschyr som tillverkare/importör/distributör av Svanenmärkta däck ska tillhandahålla.

## Efterkontroll

Förslaget anger att ”Nordisk Miljömärkning kan kontrollera att Fordonsdäcken och produktionen av dem uppfyller Svanens krav även efter att licens har beviljats. Det kan t.ex. ske genom besök på plats eller stickprovskontroll.” Såväl för säkerställande av miljönyttan som för upprätthållande av Svanenmärkningens trovärdighet är det av stor betydelse att dessa kontroller faktiskt sker. Det gäller särskilt för däck, där såväl kommuner som branschmedia har avslöjat

att däck inte uppfyller angivna prestanda, samt att det råder orimligt stora variationer mellan ”samma” säck.

Detta är än mer relevant då det anges att ”Miljömärkningslicensen gäller så länge kriterierna uppfylls och tills dess kriterierna slutar gälla”. ”Samma” däck kan tillverkas på flera fabriker i olika delar av världen, gummiblandningen kan förändras när råvarupriser ändras, etc. Därför bör Svanen prioritera kontroller av däck som varit Svanenmärkta en tid, och där man därmed kan ha anledning att tro att däckets komposition förändrats under tiden.

Skrivningarna om efterkontroll avser enbart däckets egenskaper och tillverkningen av däck, inte marknadsföringen eller uppfyllandet av informationsplikten, trots att det finns Svanenkriterier även för dessa områden. Svanen bör slå fast att de årligen kommer att granska hur Svanenmärkta däck marknadsförs, inte minst utifrån de brister vi påtalat ovan.

## **Bilaga: Marknadsföring av Svanenmärkta Fordonsdäck med lågt rullmotstånd**

Bilaga ett består av ett avtal med tillverkare/importör/distributör med rubrik enligt ovanstående. Rubriken är missvisande, då den ensidigt fokuserar på rullmotstånd trots att Svanenmärkningen innehåller en lång rad andra kriterier. Då avtalet är juridiskt bindande är det angeläget att rubriken ändras, förslagsvis genom att ta bort de tre sista orden.

Direktivet föreslås ha en rad avgränsningar gällande vilka däcktyper som omfattas. Bl.a. föreslås det inte gälla regummerade däck, ”off-road professional tyres”, däck med en diameter under 254 mm eller över 635 mm samt dubbdäck. Vi avvisar helt dessa avgränsningar, som kraftigt skall beskära direktivets förmåga att faktiskt minska den samlade däckanvändningens energiåtgång och klimatpåverkan. Som huvudskäl för detta anför vi följande:

- Den svenska vinterdäcksmarknaden består till cirka 70 procent av dubbdäck. Att exkludera dessa från märkningen betyder att åtskilliga konsumenter inte får någon vägledning alls i sitt däckval, samtidigt som en märkning skulle tydliggöra att dubbade däck normalt sett har en högre energiåtgång än dubbfria. Liknande förhållanden gäller för den norska och finska marknaden.
- Medan SUV-försäljningen minskat på senare år, har andelen ”cross-over-fordon” ökat och kan förväntas fortsätta öka under kommande år. Åtskilliga av dessa förses med terrängdäck, där det är svårt för den enskilda däckhandlaren och konsumenten att hålla isär vad som är för ”professionellt bruk”, varför också sådana däck bör omfattas av märkningen. Terrängdäck köps ofta som ett designattribut för fordon som huvudsakligen används på asfalterad väg och en tydlig upplysning om den högre energiåtgång dessa däck har skulle vara välgörande ur miljösynpunkt.
- Däck blir större. Det senaste årtiondet har det skett en snabb och beklaglig utveckling mot allt större och därmed tyngre och mer bränsleslukande däck. Att döma av de prototyper och koncept som biltillverkarna visar upp, fortsätter den utvecklingen under kommande år. Parallellt med detta förutser vi en ökad efterfrågan på riktigt små däck, för de kommande mindre elbilar som förväntas introduceras de kommande åren. Särskilt små däck är ofta dåligt utvecklade såväl avseende rullmotstånd som säkerhetsaspekter, delvis för att de huvudsakligen utvecklats för fordon där detta har

begränsad betydelse (t.ex. golfbilar), men det nya användningsområdet förändrar detta. Sammantaget gör detta att avgränsningen i storlek, såväl nedåt som uppåt, är olycklig och bör tas bort – samtliga däck avsedda för personbilar bör omfattas av märkningskravet.

- Regummerade däck säljs ofta med tveksamma miljöargument, samtidigt som den faktiska miljönyttan måste ifrågasättas – regummering kan vara ett sätt att onödigt länge ha kvar HA-haltiga däck i trafiken och den totala miljöpåverkan kan vara högre än för nya däck genom att rullmotståndet kan bli högre än för ett nytt däck. Vidare är säkerhetsaspekterna inte alltid självklart positiva för regummerade däck. Sammantaget innebär det att det vore olyckligt att undanta regummering från märkningsplikten.

## Slutord

Gröna Bilister är positiva till förslaget, med ett antal invändningar och ifrågasättande som preciseras ovan. Vi står till Svanens och övriga intressenters förfogande såväl när det gäller att fördjupa och konkretisera ovanstående förslag, som för övriga frågor inom området grönare bilism.

Med införandet av ovanstående förslag, eller huvuddelen av dem, kan Gröna Bilister oreserverat rekommendera bilister, bilförsäljare, bilimportörer och andra att välja Svanenmärkta däck.

För Gröna Bilister den 5 maj 2009

Mattias Goldmann