

Peter Nohrstedt
Miljöstyrningsrådet
peter@miljostyrning.se

EKU:s reviderade miljökrav för däck Remissyttrande från Gröna Bilister

Inledning och avgränsning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation, vill Gröna Bilister aktivt bidra till att minska bilismens negativa påverkan på hälsa och miljö. Utifrån detta medverkar vi gärna aktivt till såväl framtagandet av konkreta mål för omställningen till en långsiktigt hållbar utveckling, som i genomförandet av den samma.

Utöver de förslag som Gröna Bilister lämnar i detta yttrande, finns förslag av relevans i tidigare yttranden, bl.a. till miljödepartementet angående ”Förslag till åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormen för partiklar i Stockholms län”. I Gröna Bilisters granskning av landets kommuner ur miljöbils perspektiv, granskas också vilka krav kommunerna ställer på däck för egna fordon samt när de köper fordonstjänster. Samtliga dessa rapporter finns publicerade på vår webbplats, www.gronabilister.se.

Övergripande synpunkter

EKU anger att däck påverkar miljön på framförallt tre sätt:

- Miljöfarliga ämnen i gummblandningen (rekommenderade upphandlingskrav finns).
- Rullmotstånd (rekommenderade upphandlingskrav finns).
- Buller.

Vi ger synpunkter på dessa områden nedan, men anser att också tillverkningen av däck, slitaget på väg samt återvinningen av däck bör finnas med som parametrar i EKU:s kommande miljökriterier för däck. Dessutom anser vi att EKU för ensidigt har fokuserat på tekniska prestanda, medan också information till däckanvändare bör finnas med som ett kriterium. Vi saknar också mer detaljerad information om hur det ska granskas att utlovade miljöprestanda verkligen efterlevs – särskilt viktigt efter att Stockholm stad nyligen avslöjat att en däcktillverkare kallat sina däck för HA-fria trots att de innehöll höga halter HA-oljor.

Vi anser att kommande EKU-miljökrav på däck bör arbetas in i den statliga miljöbilsdefinitionen, så att de krav statliga myndigheter har att köpa 50 procent miljöbilar också innefattar miljövänligare däck. Kravet på statliga myndigheter bör därutöver utvidgas till att gälla statliga bolag och vara en rekommendation till kommunala myndigheter och bolag.

Processen

EKU presenterade miljökriterier för däck första gången år 2001. De reviderade kriterier som nu diskuteras kommer troligen att börja gälla från 2006. Det innebär att kriterierna i nuläget har en livslängd på fem år och att de nu diskuterade kriterierna tänks gälla till år 2011. En så lång giltighetstid innebär att kriterierna bör vara högt ställda för att inte bli verkningslösa mot slutet av perioden. Vi föreslår dock också att kriteriernas giltighetstid kortas något, från fem till tre-fyra år, vilket vi bedömer vara en lagom avvägning mellan de långsiktiga spelregler som industrin behöver och den kontinuerliga produktförbättring som miljön och hälsan kräver.

Vi är positiva till det breda remissförfarande som sker för revidering av kriterier. Dock anser vi att listan borde kompletteras med experter på återvinningen av däck och hanteringen av däck i avvaktan på återvinning, där t.ex. Räddningsverkets kompetens kan vara till stor nytta för att definiera hur denna del bäst utformas. Vi tar för givet att kompetensen hos exempelvis SIS Miljömärkning ("Svanen") och Vägverket tillvaratas till fullo.

Vi menar att utvecklingen av kriterier bör utgå från följande tre rangordnade aspekter:

1. Allvarlighetsgraden hos berörda miljö- och hälsoproblem
2. Upphandlares praktiska möjligheter att ställa krav och följa upp dem
3. Branschsynpunkter

Kontrollen

EKU-kraven måste följas upp för att få något värde. Stockholms stads granskning av däck som påstods vara HA-fria visar att skrupellösa representanter i däckbranschen påstår att upphandlingskrav är uppfyllda, trots att det inte är fallet. På samma sätt kan tillverkare komma att uppge för positiva värden gällande rullmotstånd, buller, återvinning och tillverkningsprocess (de två sistnämnda om EKU följer Gröna Bilisters rekommendation och inför kriterier även på dessa områden).

Utifrån detta är det inte tillräckligt att, som EKU föreslår, endast utföra stickprovskontroller på lokal nivå. Inte heller är det trovärdigt – Stockholms stad är en av få kommuner med tillräckliga resurser för att faktiskt kunna granska det kemiska innehållet i däck. Granskning av rullmotstånd och buller kräver än mer sofistikerad apparatur och krav på tillverkningsprocessen kräver platsbesök för att uppgifter ska kunna verifieras.

EKU bör antingen själva eller via certifieringsorgan med stickprov tillse att producenterna uppfyller de krav som ställs i specifikationerna.

Miljöfarliga ämnen i gummiblandningen

EKU anger att upp till 20 procent i gummiblandningen i däck består av högaromatiska oljor, HA-oljor, motsvarande upp till en liter giftig olja i ett personbilsdäck och åtskilliga liter i däck för lastbilar, bussar och arbetsmaskiner. Högaromatiska oljor, som är restprodukter från raffinaderierna, är giftklassade och märkningspliktiga som cancerframkallande och miljöfarliga.

Konsumentverket anger att EU kan komma att förbjuda HA-oljor i däck från år 2010, medan ECU anger att ett förbud på EU-nivå ska gälla från och med 2008. Orsaken till diskrepansen är inte känd för Gröna Bilister. Oavsett vilket årtal som faktiskt gäller står det klart att svensk upphandling av däck bör gå före och kräva ett förbud snarast. Det finns åtskilliga HA-fria däck på marknaden när det gäller vinterdäck, såväl nya som regummerade, samt några HA-fria sommardäck. Den begränsande faktorn har troligen varit ett måttligt tryck från marknaden – åtskilliga däckleverantörer har den tekniska kompetens som krävs för att ta fram HA-fria däck.

Gröna Bilisters granskning av landets kommuner ur miljöbilsperspektiv visar att ett relativt stort antal kommuner ställer krav på högsta tillåtna halt HA-oljor i däck alternativt helt HA-fria däck, medan praktiskt taget ingen kommun ställer krav på mängden andra kemikalier i däcken. Det har troligen delvis sin grund i att ECU sedan tidigare har med HA-oljor som en bedömningsgrund vid däcksinköp, men inte har fokuserat på andra kemikalier i däcken.

Inte heller nu föreslår ECU några krav på andra kemikalier än HA-oljor, trots att de själva anger: ”Däck innehåller även andra tillsatser än gummi och oljor. Flera tillsatser är tveksamma ur miljösynpunkt.” Bland dessa tillsatser finns antioxidanter och olika former av miljö- och hälsofarliga lösningsmedel.

Genom att inte ställa några krav på t.ex. lösningsmedel missar ECU ett viktigt tillfälle att med hjälp av offentlig upphandling få bort flera av dessa kemikalier. Missen är särskilt allvarlig som kriterierna för däck hittills endast uppdaterats vart femte år – kommer kraven inte med denna gång så dröjer det därmed troligen till år 2011 innan det blir aktuellt att ta in dem.

SIS miljömärkning ”Svanen” ställer relevanta krav på högsta tillåtna halt av flera andra kemikalier i däcken. Då flera tillverkare av såväl nya som regummerade däck uppfyller Svanenkraven, får det anses bevisat att däcktillverkarna mäktar med dessa krav och vi föreslår att de ingår som baskrav också för ECU (se www.svanen.nu för en fullständig förteckning av deras krav).

Buller

EKU anger att buller är ett utbrett miljö- och folkhälsoproblem och är den miljöstörning som berör flest antal människor i Sverige. Drygt två miljoner människor bedöms vara utsatta för trafikbuller som överskrider riksdagens riktvärden för ljudnivåer utomhus vid sin bostad. Merparten av bullret kommer från vägtrafiken, där däcken är en viktig faktor av flera. För en allmän beskrivning av vägtrafikens bullerproblem och hur dessa kan minskas, hänvisar Gröna Bilister till en kommande studie ledd av Per Kågeson (läses på vår webbplats eller beställs via kansliet).

Vi ställer oss bakom de bullernivåer som finns i kriterierna för SIS Miljömärkning "Svanen", men vill poängtera att samma bullerkrav bör gälla för nya som för regummerade däck. Vi ser det också som viktigt att t.ex. bredare däck inte tillåts avge mer buller. Krav på buller bör hållas teknikneutralt, så att regummerade däck inte tillåts bullra mer än nya däck. Kraven måste givetvis formuleras och verifieras så att de fungerar som upphandlingskrav.

Rullmotstånd

Ett minskat rullmotstånd innebär lägre bränsleförbrukning och därmed lägre utsläpp av koldioxid samt övriga bränslerelaterade utsläpp som kväveoxider och partiklar.

En stor del av problematiken med rullmotstånd gäller dock att konsumenterna har för lågt lufttryck i däcken. Däckbranschen och Vägverket har genomfört föredömliga kampanjer för att höja lufttrycket i däck, men mer återstår att göra.

Gröna Bilister föreslår:

- *Däcktrycksmätare som obligatorisk standardutrustning i nya bilar.*
- *Obligatorisk information om däcktryck placerad innanför tanklocket, i handskfacket och i hjulhuset i nya bilar.*
- *Obligatorisk lufttrycksinformation på samtliga bensinstationer och däckförsäljningsställen.*
- *Fortsatta kampanjer för att informera om lufttryck.*
- *Ny kampanj mot trenden att välja allt bredare däck, med ökad materialåtgång och ökat rullmotstånd som följd.*

EKU föreslår att regummerade däck tillåts ha ett högre rullmotstånd, med hänvisning till en livscykelanalys från BLIC som fastställer att miljövinsten av att använda regummerade däck tillåter ett ca 8 procent högre rullmotstånd innan miljövinsten är förlorad jämfört med ett nytillverkat däck. Högre rullmotstånd innebär dock vanligen också högre buller och högre slitage av vägbanan, varför det inte är rimligt att enbart räkna på koldioxid vid en sådan totalbedömning.

Vi föredrar teknikneutrala krav, dvs. samma krav för nya som för regummerade däck, men föreslår ändå att rullmotståndet tillåts vara cirka 5 procent högre för regummerade däck än för nya. Detta krav är i linje med det som Svanen redan ställer i sin upphandling. Krav på rullmotstånd måste givetvis formuleras och verifieras så att de fungerar som upphandlingskrav.

Slitage

EKU har inte med slitage av vägbanan som kriterium för däckens miljövänlighet. Vi föreslår att detta införs som kompletterande kriterium, utifrån att trafikens slitage av vägbanan står för en stor del av vägtrafikens partiklar och att åtskilliga städer i landet överskrider EU:s gränsvärden på detta område.

I ett tidigare remissyttrande har vi framfört att ”Länsstyrelsen [i Stockholm] slår fast att halterna av PM10 skulle minska kraftigt om användningen av dubbdäck upphörde. Länsstyrelsen bedömer dock att en viss dubbdäcksanvändning är lämplig, då den bidrar till att rugga upp is så att friktionen ökar och trafikolyckorna minskar. Utifrån detta föreslår länsstyrelsen en regional avgift som sätts så att man uppnår en ungefärligen halverad användning av dubbdäck, vilket ger ca 25 procent minskad PM10-halt i innerstaden berörda månader. En sådan avgift finns redan i Trondheim och fungerar enligt uppgift väl där. Avgiften fanns 1999-2001 i Oslo. Varför den därefter avskaffades redovisas inte.

Tester av vinterdäck av bl.a. Teknikens Värld och Auto, Motor & Sport ger vid handen att dubbdäcken inte längre är överlägsna de dubbfria gällande framkomlighet i vinterväglag. Dock är dubbarna fortfarande en tillgång vid halt väglag, som ofta råder i södra och Mellansverige. Utifrån detta bedömer vi att tiden ännu inte är inne för ett dubbdäcksförbud, trots att det redan finns i t.ex. Schweiz. Däremot bör konsumenten upplysas om respektive däckslags för- och nackdelar, i linje med vad länsstyrelsen föreslår. En sådan kampanj genomförs lämpligen av Vägverket, men också ideella organisationer som t.ex. Gröna Bilister – som förenar bilism med miljötänkande – bör få en roll i en sådan kampanj. Kampanjen bör lämpligen också ta upp andra miljöaspekter av däckval, t.ex. de hälsomässiga fördelarna med att välja HA-fria däck och de ekonomiska fördelarna med att välja lätttrullande, bränslesnåla däck.

Vi ställer oss däremot tveksamma till en avgift vars syfte är att uppnå ett halverande av användandet, utifrån tanken att avgifter bör styra mot minimerad användning. Vi bedömer också att avgiften blir svår att införa, då den de facto riktar sig mot de bilister som kör på sträckor där gränsvärdet för PM10 överskrids. Dessa kan finnas i hela länet och ett antal mil utanför länets gränser, varför en avgift på själva däcksförsäljningen blir ett trubbigt instrument. Om avgiften är avskräckande hög, innebär det också att man stimuleras att köpa sina däck utanför länets gränser, vilket motverkar syftet med avgiften. En infartskontroll à la trängselavgifterna är troligen inte möjlig, eftersom länet föreslås som avgränsningsområde. Slutligen bedömer vi att införandet av en regional avgift tar lång tid i anspråk, varför länsstyrelsen bör prioritera andra åtgärder.”

Gröna Bilister föreslår i detta sammanhang att EKU:s riktlinjer utformas så att de stimulerar en hög andel dubbfria vinterdäck, såväl för att minska partikelavgång (PM10) som för att minska slitaget på vägbanan.

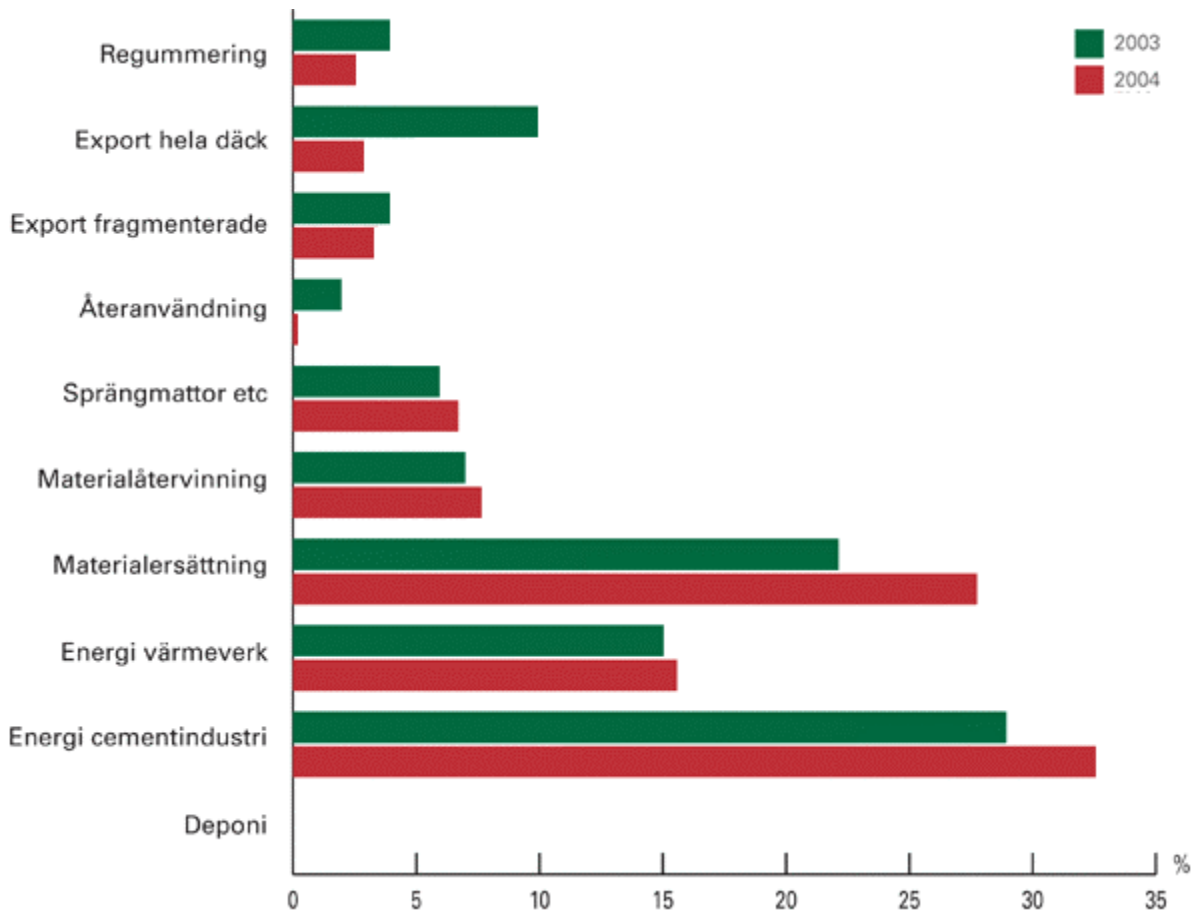
Återvinning av däcksmassa

För lastbilsdäck står regummerat för ca 40-50 procent av marknaden, medan mindre än 10 procent av de däck som säljs på marknaden är regummerade. Detta är inte tillfredsställande – andelen regummerade däck på personbilssidan bör öka av miljö- och resurshushållningsskäl. Detta särskilt som regummerade däck numera uppfyller samma krav på säkerhet, buller och slitage som nya däck. Vi menar att offentlig sektor bör vara föregångare på detta område och begära regummerade däck vid inhandling av däck. Regionen Emilia-Romagna i Italien har beslutat att minst 20 procent av däckerna som köps in av myndigheterna ska vara regummerade. Ärendet har varit uppe i italiensk domstol med hänvisning till att det skulle vara ett brott mot EU-direktivet för offentlig upphandling, eftersom regummeringsandelen formulerades som miljökrav. Regionen fick rätt och vi anser att liknande krav bör ställas även i Sverige.

Ett regummerat personbilsdäck består i genomsnitt av 4,5 kg återvunna däck och 3,5 kilo ny massa, medan regummerade lastbilsdäck består av 47 kg återvunnen massa och 13 kilo ny massa. Icke-regummerade däck består däremot vanligen inte alls av återvunnen massa. Vi menar att denna dikotomi bör överbryggas – också nya däck bör kunna bestå av en viss andel återvunna däck. Vi har inte tillräcklig kunskap för att kunna ange lämpliga nivåer eller årtal, men föreslår att man t.ex. granskar att inleda med ett krav på att däck till 15 procent ska bestå av återvunnen massa och att denna andel vart tredje år höjs med ytterligare 5 procent. Givetvis får ett sådant krav inte gå ut över trafiksäkerheten.

Sedan 1994 råder det producentansvar för däck, så att den som yrkesmässigt säljer, levererar eller importerar är skyldig att se till så att uttjänta däck inte lämnas till deponi. Däcken exporteras, regummeras, används som sprängmattor, fyllnadsmaterial eller bränns med energiutvinning. EKU anger att ”miljökravspecifikationen tar inte upp avfallshanteringen av däck eftersom detta ändå fungerar”. Vi delar inte EKU:s bedömning, utan menar tvärtom att dagens situation gällande däckåtervinning lämnar mycket övrigt att önska.

Nedanstående diagram från Svensk Däckåtervinning (www.svdab.se/) visar hur uttjänta däck återvinns (år 2004):



Över 50 procent av däcken eldas som synes för att ge energi. Det bör jämsällas med annan eldning av fossila bränslen, med de utsläpp av koldioxid och den ökning av växthuseffekten som dessa för med sig. Branschen anger själva i sitt nyhetsbrev att ”Det finns fler, och bättre, sätt att använda återvunna däck än att elda upp dem.”

Efter tio år är det hög tid att uppeldningen kommer att stå för mindre än hälften av den totala återvinningen, varför vi föreslår att det som nytt EKU-kriterie fastslås att max 30 procent av däcksmassan får gå till energiutvinning.

Det finns restriktioner gällande hur uttjänta bildäck får användas på t.ex. lekplatser, utifrån de starkt giftiga ämnen som finns i flertalet bildäck. Utifrån detta finner vi det märkligt att däck nu på många håll mals ner och används vid anläggning av kommunala fotbollsplaner konstgräsmattor. Det bör finnas risk för partikelavgång till luft, som sedan andas in av idrottande ungdomar. Vi föreslår en översyn på detta område.

Branschen anger själva att ”för att det ska bli en handelsvara måste det finnas gemensamma regler och beskrivningar av produkten. Hur mäter man t ex storleken på granulat, hur mycket metalltrådar och textilrester får finnas kvar?”.

EKU bör granska dessa frågor, med syfte att svensk offentlig upphandling av däck bidrar till att finna en gemensam EU-standard så att en lägre andel däck eldas upp. Grunden bör vara riktlinjerna från ETRA, European Tyres Recycling Association, med tvingande normer för hur bl.a. partikelstorlek och miljöpåverkan ska beskrivas. Sverige har nu ordförandeskapet i ETRA, vilket ger goda möjligheter att driva dessa frågor.

I frågan om återvinning av däck måste också lagringen av däck i väntan på återvinning behandlas. I Malmö hamn brann för en tid sedan ett mycket stort lager uttjänta däck. Branden tog åtskilliga dagar att släcka, rökavgången var starkt hälsofarlig och det slutliga beslutet att dumpa de brinnande däcken i hamnbassängen ifrågasattes av bl.a. flera miljöorganisationer.

Räddningsverkets och andra berörda myndigheters synpunkter på hur denna lagring bör ske, bör inhämtas och ligga till grund för EKU:s fortsatta arbete med återvinning av däck.

Livslängd

EKU anger att ”För närvarande finns inga krav på däckets livslängd, testmetod saknas. Detta är dock en viktig miljöaspekt som kommer att beaktas i miljökravspecifikationen så snart en godkänd testmetod utvecklats.”

Vi har inga skäl att betvivla EKU:s påstående, men tar det som intäkt för att kriterierna behöver uppdateras med tätare intervall än vad som sker idag.

Tillverkning

EKU har inte med däckstillverkningen som en parameter, vilket vi ser som en brist. Då tillverkningen sker med miljö- och hälsofarliga oljor, lösningsmedel och andra kemikalier, är risken stor för betydande miljöproblem i samband med tillverkningen. Det gäller inte minst däckproduktion som sker i Östeuropa och Centralasien, med begränsad lagstiftning och kontroll gällande utsläpp av restprodukter och användning av miljö- och hälsoskadliga kemikalier.

SIS Miljömärkning "Svanen" ställer krav på källsortering vid tillverkningen, vilket bör finnas med som EKU-kriterie, och kompletteras med relevanta krav på utsläpp till luft, mark och vatten. Gröna Bilister saknar expertkunskapen för att ange exakt hur dessa krav ska vara utformade, och överlåter därför utformandet till t.ex. Naturvårdsverket som är tillsynsmyndighet i denna fråga.

Stockholm den 7 april 2005

Mattias Goldmann och Maria Gardfjell
Gröna Bilister