



Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar från Gröna Bilister

Energimärkning av däck

(Directive of the European Parliament and of the Council on labelling of tyres with respect to fuel efficiency and other essential parameters)

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.

Det här föreliggande förslaget om en obligatorisk märkning av rullmotstånd är huvudsakligen i linje med denna utveckling och Gröna Bilister är övergripande positiva till förslaget. 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.

I detta remissvar utvecklar vi på vilka områden vi ser förbättringspotential för däkmärkningen och hänvisar till vår webbttext om däck samt våra remissvar om partikelutsläpp och miljö kvalitetsnormer för andra frågor som berör däck.

Bakgrund

Europaparlamentet och EU:s ministerråd föreslår en obligatorisk märkning av nya däck för personbilar utifrån följande kriterier:

- Rullmotstånd
- Våtgrepp
- Buller

Märkningen föreslås utformas i enlighet med den A-G märkning som konsumenten redan känner från exempelvis vitvaror. En separat skala för vardera av de tre kriterierna föreslås användas.

Märkningen föreslås gälla från oktober 2012, med skärpta krav längre fram. Märkningen är angelägen utifrån att bilförsäljningen i Europa i genomsnitt per märke högst får släppa ut 120 gram CO₂/km från år 2012-15 (gradvis införande), där de sista 10 grammen mellan 130 och 120 ska uppnås med angivna åtgärder som inte mäts i EU:s officiell förbrukningstestcykel.

Förslaget – rullmotstånd

Förslaget (annex 1, del a) innehåller skilda krav på rullmotstånd för C1, C2 och C3 däck, i klasserna A-G. Vi föreslår att förslaget förändras i följande delar:

- Klass D saknas för C1- och C2-däck (A-C och E-G finns). Samtliga klasser bör finnas med.
- Klass G saknas för C3-däck (A-F finns). Samtliga klasser bör finnas med.
- Ett högsta tillåtet rullmotstånd diskuterades och apostroferas på sidan 3, men finns inte med i det föreliggande förslaget. Vi föreslår att en högsta nivå för klass G införs, och att allt därutöver förbjuds.

Förslaget – våtgrepp

Förslaget (annex 1, del b) innehåller enbart krav på våtgrepp för C1-däck, i klasserna A-G. Vi föreslår att förslaget förändras i följande delar:

- Klass D och G saknas. Samtliga klasser bör finnas med.
- Ett lägsta tillåtet våtgrepp diskuterades men finns inte med i det föreliggande förslaget. Vi föreslår att en högsta nivå för klass G införs, och att allt därutöver förbjuds.
- Våtgreppsklassning för C2- och C3-däck saknas helt, vilket är olyckligt, särskilt som åtskilliga däck är eller kan komma att bli klassade i flera grupper och då eventuellt kan undkomma märkningsplikt i denna del. EU anger inte heller när klassning för C2- och C3-däck ska införas, vilket är olyckligt.

Övergripande är vi skeptiska till att ha med våtgrepp i märkningen, särskilt som andra väl så viktiga aspekter av däckens förmåga saknas, såsom att motstå vattenplaning och kurvgrepp. Anledningen till att sådana aspekter inte tas med nu anges vara att harmoniserade mätmetoder saknas (se vidare avsnittet om avgränsningar nedan).

Förslaget – buller

Förslaget (annex 1, del c) är mycket kortfattat avseende buller, som enbart föreslås närmast i form av en dB(A)-siffra. Vi föreslår att förslaget förändras i följande delar:

- Inför en klassning även i denna del. Med A-G-klassning för de två övriga parametrarna och en exakt siffra i denna del, blir märkningen svåröverskådlig för konsumenten.
- Slå fast en högsta tillåten bullernivå för däck.

Övergripande är vi skeptiska till att ha med däcksbuller i märkningen, särskilt som 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.

Förslaget – informationsplikt

Förslagets tredje artikel avser hur informationen måste utformas. Vi är positiva till att detta regleras så utförligt bl.a. eftersom det underlättar för såväl den granskande myndigheten som för oberoende intresseorganisationer som oss att granska efterlevnaden. Vi menar dock att förslaget bör förändras ur följande aspekter:

- Märkningen bör även vara fysisk på däcken. Däck har idag åtskillig information präglad i gummit, bl.a. avseende storlek, högsta tillåtna hastighet, tillverkningsort och datum. Detta bör kompletteras med energiklassningen, vilket bl.a. skulle
 - Minimera risken för fusk – att byta klistermärke på däcken är lätt, medan den fysiska märkningen är svår att ändra.
 - Säkerställa information också till den som köper bilen begagnad; snart sagt all handel med begagnade bilar innebär också en handel med begagnade däck och med direktivförslaget får dessa kunder ingen information om rullmotstånd.
 - Säkerställa information också till den som köper däcken begagnade; en omfattande handel med begagnade däck sker bl.a. till länder utanför EU. Också dessa konsumenter bör kunna få information om rullmotstånd.
- Informationskravet avser endast marknadsföring och litteratur (broschyrer etc.) om själva däck. En sådan avgränsning innebär att den som köper en ny bil troligen får begränsad eller obefintlig information om däckens rullmotstånd. Därför bör informationskravet kompletteras med att all motsvarande information om bilar ska innehålla information om däckens rullmotståndsklassning. Det skulle också i sig påskynda en omställning till mer lätttrullande däck på nya bilar, som står för 22 procent av all däckförsäljning.
- Utformningen av klistermärket som ska sitta på däck är noga reglerat, inklusive storlek och färgval. Motsvarande reglering av hur informationen ska utformas i annan marknadsföring saknas, vilket är allvarligt eftersom vi vet att snart sagt all marknadsföring av personbilar har minimerat storleken på den obligatoriska informationen om bilar CO₂-utsläpp så att den i praktiken inte varit tillgänglig för konsumenten. Vi föreslår att informationen ska vara skriven med samma typsnitt och i samma storlek som övrig information i annonser, försäljningslitteratur, etc.

Förslaget – verifiering

I annex 4 anges att tester av ett enda däck är tillräckligt om däck klarar de angivna värdena. Endast om däck inte klarar värdena, ska ytterligare tre däck testas, och snittvärdet för dessa fyra däck ska användas.

Vi bedömer förslaget som fullständigt 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 ”grouping of tyres” 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 EU 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.

Förslagets avgränsningar

I bakgrunden till förslaget anges att EU eventuellt längre fram återkommer med parametrar för att ange andra aspekter av däckens förmåga, såsom att motstå vattenplaning och kurvgrepp. Anledningen till att sådana aspekter inte tas med nu anges vara att harmoniserade mätmetoder saknas.

Vi avvisar EU:s argumentation, utifrån att metoderna för våtgrepp och rullmotstånd knappast kan ses som mer harmoniserade eller enklare att mäta än t.ex. bromssträcka från en given hastighet vilket ur oskyddade trafikanters perspektiv bör vara ett viktigt kriterium att ha med. Vidare ifrågasätter vi EU:s planer på att längre fram inkludera sådana värden på samma sätt som våtgreppet nu finns med. Att belasta märkningen med ytterligare cirka tre aspekter, som ska bedömas på skalan A-G, gör märkningen oöverskådlig för konsumenten. Dessutom visar omfattande däcktester av bl.a. trafiksäkerhetsorganisationer, provningsinstitut och biltidningar att däck har helt olika prestanda på exempelvis sydeuropeisk och svensk genomsnittlig väg-beläggning, varför de tillkommande aspekterna är svåra att bedöma på ett sätt som blir meningsfullt för konsumenten i EU:s alla 27 medlemsstater, och där tillkommande medlemsstater kan förväntas ha en genomsnittlig vägbanor som skiljer sig än mer från den nuvarande normen.

Vi föreslår därför att märkningen avgränsas till att avse endast energiåtgång, rullmotstånd. Därmed ansluter den sig också bättre till den befintliga energimärkningen av bl.a. vitvaror, som ju inte exempelvis tar upp ett kylskåps avfrostningsförmåga, buller eller förväntade livslängd – för detta får konsumenten söka information på annat håll.

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.

Förslagets införande

Direktivet föreslås gälla från oktober 2012, nästan fyra år från dags dato och närmare tio år från det att EU först började diskutera en energimärkning av däck. Vi bedömer detta som onödigt sent och föreslår att direktivet börjar gälla från 1 januari 2012, vilket också innebär en harmonisering med det övergripande direktivet för nya bils CO₂-utsläpp, som börjar gälla från detta datum. En eftersläpning på tio månader innebär i praktiken att biltillverkare inte kan tillgodoräkna sig valet av lättrullande däck det första året med det nya direktivet och försvårar deras arbete med att minska bilens CO₂-utsläpp.

Vidare föreslår vi att märkningen frivilligt kan användas betydligt tidigare, och då fullt ut i linje med direktivets skrivningar.

Senast fem år efter att direktivet trätt i kraft, dvs oktober 2017 med föreliggande förslag, ska kommissionen bedöma om kraven på energieffektivitet och våtgrepp ska ses över (artikel 14). Om bedömningen leder till förslag på skärpningar eller andra förändringar, kan man förvänta att det tar ytterligare två år innan de träder i kraft, dvs hösten 2019. Erfarenheterna från energimärkningen av bl.a. vitvaror visar att utvecklingen går väsentligt fortare än så, och vi föreslår att kommissionen genomför en översyn under 2015. Vi är också undrande över att enbart energieffektivitet och våtgrepp föreslås ses över; lika relevant är förstås att bullerkraven ses över men en sådan översyn saknas helt i förslaget.

Om det slutliga direktivet avser däckets vägegenskaper, är det viktigt att en konkret tidsplan slås fast för när kriterier för bromsförmåga, kurvgrepp och vattenplaning ska tas fram och inkluderas, liksom våtgreppsklassning för C2- och C3-däck. Som anges ovan, är vi dock skeptiska till lämpligheten i att ha med sådana krav i direktivet.

Statens roll

I förslaget ingår (inledningsparagrafer 19-20 samt artikel 10) en uppmaning till medlemsstaterna att införa ekonomiska incitament för att öka försäljningen av lättrullande däck. Incitamenten får endast omfatta däck av energiklass C eller bättre, vilket bl.a. är av relevans om staten avser införa incitament att välja dubbfria vinterdäck. Vidare uppmanas medlemsstaterna att genomföra regelbundna marknadskontroller för att säkerställa att märkningsplikten efterlevs. Vi bedömer inte att det behövs några ekonomiska incitament för att öka försäljningen av lättrullande

däck; på andra områden har själva införandet av en tydlig och obligatorisk energimärkning lett till en snabb omställning av sektorn. Däremot föreslår vi att:

- Den statliga förordningen om inköp av personbilar (se vårt remissvar om detta), som stipulerar att personbilar alltid ska uppfylla miljöbilsklassningen, kompletteras med ett krav på att dessa fordon ska vara utrustade med lättrullande däck i enlighet med EU:s kommande märkningsklass A.
- Den reviderade miljöbilsdefinitionen (se vårt förslag om detta) kompletteras med ett krav på att dessa fordon ska vara utrustade med lättrullande däck i enlighet med EU:s kommande märkningsklass A.
- Vägverket ges i uppdrag att säkerställa att den kommande märkningen efterlevs.
- Konsumentverket ges i uppdrag att säkerställa att konsumenten känner till den kommande märkningen.

Medlemsstaterna ska enligt förslaget senast 1 november 2011 ha infört lagar, direktiv och administrativa processer för att direktivet ska kunna träda i kraft. Detta datum behöver inte ändras även om införandet av direktivet tidigareläggs enligt vårt förslag (se ovan), men vi uppmanar ändå regeringen att så skyndsamt som möjligt införa de lagar, direktiv och administrativa processer som krävs, för att påskynda den omställning till mer lättrullande däck som detta innebär.

Slutord

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

För Gröna Bilister den 22 januari 2009

Mattias Goldmann