

Remissammanställning för

Fordonsdäck

Utkast till version 3.0

12-maj 2009



Nordisk Miljömärkning

Svanmärkta Fordonsdäck - Remissammanställning

66/v.3.0; 6-mars 2009

1	Sammanfattning	1
2	Om remissen	1
3	Sammanställning av inkomna svar	1
4	Kommentarer till kriterierna, i detalj	2
4.1	Vad kan Svanenmärkas?	2
4.2	K1 – Beskrivning av produkten	3
4.3	K2 – Rullmotstånd.....	3
4.4	K3 – Buller	4
4.5	K4 – Föroreningar i ZnO	5
4.6	K5 – Organiska lösningsmedel	6
4.7	K6 – Kimrök (Carbon black)	6
4.8	K7 – Avfall.....	6
4.9	K8 – Konsument information	6
4.10	K9 - Märkning.....	7
4.11	1.2 Special Krav	7
4.12	K10 – Miljö- hälsofarliga ämnen (buss/lastbil)	7
4.13	K11 – Viktvariation C1 reg.	7
4.14	K12 – Stommärkning C2 och C3 reg.	8
4.15	K13 – Våtgrepp	8
4.16	K14 - Hållbarhet.....	9
4.17	K15 – Lagar och förordningar	9
4.18	K15 – Ansvarig för svanen	9
4.19	K15 – Dokumentation	9
4.20	K15 – Kvalitet	9
4.21	K15 – Ändringar	10
4.22	K15 – Avvikelse	10
4.23	K15 – Spårbarhet	10
4.24	K15 – Retursystem.....	10
4.25	Marknadsföring.....	10
4.26	Efterkontroll.....	10
4.27	Bilaga 1	10
5	Kommentarer till bakgrunden, i detalj	11
6	Analys av kommentarerna	12
7	Diskussion och slutsatser	12

1 Sammanfattning

Vi har fått in många bra kommentarer under den här remissen som hjälpt oss att kunna justera kraven. En stor del av remissvaren handlar om att vi bör anpassa tester och krav mot EU:s gemensamma regler, både de som finns och de som kommer att börja gälla till 1: november 2012. Kraven som rör rullmotstånd, buller och säkerhet är de kravområden som vi fått flest kommentarer om. Vi höll ett branschmöte under remissen som var både lärorikt och givande.

2 Om remissen

Till version 3.0 föreslogs följande förändringar av kriterierna:

- Ny layout av kriterierna enligt den gällande kriteriemallen.
- Testmetoder och standarder har uppdaterats.
- Krav om PAHer ändrat.
- Kravnivå för rullmotstånd skärpt.
- Kravnivå för buller skärpt.
- Dokumentationskrav för föroreningar i ZnO har kompletterats.
- Dokumentationskrav för användning av flyktiga aromatiska kolväten har preciserats.
- Säkerhet har ett eget krav.
- Hållbarhet har ett eget krav.

3 Sammanställning av inkomna svar

Organisation/ företag	Land	Stödjer	Stödjer med kommentarer	Förkastar	Avstår från att ta ställning	Endast kommentarer
Nokian Tyrers	Finland		Ja			
Däckleverantörernas Förening	Sverige		Ja			
Gröna Bilister	Sverige		Ja			
Goodyear R&D	Europa		Ja			
Arbetsmiljöverket	Sverige				Ja	
Sveriges Kommuner och Landsting					Ja	
AGI Däck				Ja		
Kommunikationsministeriet	Finland		Ja			
Ulf Sandberg/ VTI	Sverige			Ja		
STRO	Norden		Ja			
Svenska Miljödäck (Macripper)	Sverige		Ja			
Institutet för Miljömedicin (Karolinska Institutet)	Sverige		Ja			
Colmec	Sverige		Ja			

Organisation/ företag	Land	Stödjer	Stödjer med kommentarer	Förkastar	Avstår från att ta ställning	Endast kommentarer
Vägverket	Sverige					Ja
Boverket	Sverige				Ja	
Barne- og Likestillingsdepartementet	Norge				Ja	
Konkurransetilsynet	Norge				Ja	
Grønn hverdag	Norge	Ja				
Statens Forurensingstilsyn	Norge		Ja			
Energimyndigheten	Sverige		Ja			
Arbeidstilsynet	Norge				Ja	
Tiehallinto / Finnish Road Administration	Finland	Ja				
Branschmodte med intresserade remissinstanser genomfördes under i slutet av remisstiden.						
Dekkimportørenes Forening	Norge					Ja
Dawa Däck	Sverige					Ja
Goodyear Dunlop Tires Nordic	Norden					Ja
Svensk Däckåtervinning AB	Sverige					Ja
Däckspecialisternas Riksförbund	Sverige					Ja
Michelin Nordic AB	Norden					Ja
Mekonomen Detaljist AB	Sverige					Ja
Colmec AB	Sverige					Ja
AGI Däck	Sverige					Ja
Antal:		2 st	11 st	2 st	6 st	10 st

4 Kommentarer till kriterierna, i detalj

4.1 Vad kan Svanenmärkas?

Branschmodte: Formuleringen ”dubbfria nya” utesluter faktiskt sommardäck. Formuleringen behöver ses över så att det blir tydligare att sommardäck ingår i produktgruppen. Dubbade däck bör inte kunna Svanenmärkas.

Kommunikationsministeriet: Ställer sig skeptiska till att vi inkluderar regummerade däck i kriterierna.

Svar: Vi justerar texten så att sommardäck tydligt ingår. Regummerade däck har helatiden ingått i produktgruppen för att vi anser att det finns möjlighet att göra miljövinster för så väl nydäck som regummerade däck.

4.2 K1 – Beskrivning av produkten

Ulf Sandberg/ VTI: Fick i uppdrag av Svanen och Vägverket att ta fram nytt (reviderat) underlag för miljömärkningen av fordonsdäck (till 2006). Vill att vi väntar med att revidera kriterierna till dess att rapporten om miljömärkning av fordonsdäck är färdig någon gång hösten 2009.

STRO: Uppgift om däckets hastighetskod måste krävas här. Det är viktigt efter som den är väsentlig för flera av de enskilda kriteriekraven.

Svar: Nordiska Miljömärknings Nämnden har beslutat att vi inte kan vänta längre med att publicera reviderade kriterier. Vi är fortsatt intresserade av ett samarbete till kommande utvärdering av de nya kriterierna (2010).

Vi justerar texten så att även hastighetskod finns med.

4.3 K2 – Rullmotstånd

Nokian Tyrrers: Ändrade gränser C1-däck samt skilj inte driv- och rulldäck i kategori C2-däck. Kravgränsen är mycket tufft satt, endast några få däck på marknaden kan klara den idag.

Gröna Bilister: Vi avvisar förslags alternativ nr2.

Goodyear R&D: Harmonisera kategorierna med EU lagstiftning EC regulation 2008_316. och direktiv 779 både för rullmotstånd och våtgrepp.

AGI Däck: Den billigast av likvärdiga testmetoder bör väljas så att även mindre företag kan ha råd att sammanställa dokumentationen. För regummerade däck bör kravet inte vara riktigt lika hårt som för nydäck.

Kommunikationsministeriet: Vinterdäcken har inte fått någon egen status (egen krav nivå) i kravet vilket gör det svårare för dem att klara kravet. I förslaget till energimärkning finns för C1 däck inte någon Load index (Li) indelning. Alla däck har alltså samma gräsvärden för klass- "A B C D E F" oavsett Li. Det förslag som nu ligger placerar däcken i klass- C, E eller F beroende på Li.

De föreslagna värdena mellan C2- och C3-däck är enligt förslaget till energimärkning inte på samma nivå. C2- däck (i förslag 1), ligger på motsvarande klass C och C3-däcken i klass D.

Ulf Sandberg/ VTI: Har ett genomarbetat förslag på gång.

STRO: Använd alternativ 1. Hänvisa endast till ISO 28580. Kravgränserna för C1-däcken motsvarar däcken i klass- C och E i den framtida energimärkningen (från och med år 2012) och det kan vara en rimlig nivå. Lite otydligt dokumentationskrav. Ska alla däcksvarianter inom varje kategori mätas eller gör man som brukligt och gör Worst Case mätningar? (Worst Case lika med största sektionsbredd och det däck som har lägst belastningskod). STRO kan informera om hur regummerade stommor kan identifieras.

Svenska Miljödäck (Macripper): Fastställ en testmetod som även mindre företag har råd att testa däcken.

Colmec: Använd samma metod som man hänvisar till i EU reglementet. Man måste beakta att regummerade stommor är lite äldre än stommorna till nydäck. Därför bör de ha en något lättare kravnivå.

Statens Forurensingstilsyn: Kravet är på samma nivå som EU lagstiftningen för typgodkännande av däck. Vi anser att den gränsen är för låg och att kravet bör skärpas.

Energimyndigheten: Harmonisera kravgränserna med de i den kommande EU lagstiftning om energimärkning av fordonsdäck.

Branschmöte: Viktigt att Svanen använder samma begrepp och klassindelning som i den kommande EU-märkningen (beslut ska fattas under hösten 2009 och kommer att träda i kraft november 2012). Att invänta beslutet av det kommande märkningssystemet innan beslut om kriterier v 3.0 tas vore klokast att göra. Att mäta rullmotstånd kostar idag ca 20 000 SEK per fyra däck.

Svar: Alla remissvar verkar eniga i att vi ska gå på "Kravförslagsalternativ 1". Det förslagsalternativet hänvisar till samma testmetod som finns i kommande EU-lagstiftning (ISO 28580) och separerar inte heller däck till tyngre fordon (C2- och C3-däck) i driv och rulldäcks kategorier. Dessutom separeras inte heller personbilsdäck (C1-däck) i olika belastningsindex klasser. Vi kommer därför att använda "Kravförslagsalternativ 1" och stryka "Kravförslagsalternativ 2".

Vi beklagar att priset på tester har gått upp men ser det mycket problematiskt att ha andra tester än de som hänvisas till i den kommande EU-lagstiftningen.

Vi justerar tabellen så att den harmoniserar med de gränsvärden som finns i remissförslaget till energimärkning av däck i EU (COM(2008) 779 final) och som ska vara implementerade den 1:a november 2012.

Att klara de gränsvärdena redan idag får anses vara ett tillräckligt strängt krav, detta styrks även av remissvaret från Nokian Tyres.

4.4 K3 – Buller

Nokian Tyres: Krav ska harmonisera och vara på samma nivå som (COM (2008) 316) inklusive 1db mer buller från vinterdäck. Skilj inte driv- och rulldäck i kategori C2. De av EU uppsatta gränserna kommer att utgöra en stor utmaning för alla däckstillverkare att uppnå.

Gröna Bilister: Slopa däcksbreddsindelningen och använd EU-kommissionens förslag.

Goodyear R&D: Harmonisera kategorierna med EU lagstiftning EC-regulation 2008_316

AGI Däck: Harmonisera kategorierna med EU lagstiftning. Regummerade däck ska inte behöva testas eftersom de använder mönster som överensstämmer med redan testade originalmönster.

Kommunikationsministeriet: Att sätta gränsvärdet 1dB strängare än EU kravet för 2012 anser vi inte ett tillräckligt hårt satt krav.

Ulf Sandberg/ VTI: Har ett genomarbetat förslag på hur buller kriterier kan skrivas på gång.

STRO: Buller ska mätas på ett repeterbart och kontrollerbart sätt. Endast Mätning enligt ISO 13325 och på en körbana enligt ISO 10844 kan då komma ifråga. Stryk därför "eller motsvarande" och "kunna relateras till" i kravet. Buller kraven är mycket

hårda STRO förespråkar istället att kravet ska ligga 1dB (A) under gällande EU Direktiv för däcksbuller oavsett däckskategori.

Svenska Miljödäck (Macripper): Om alla däck måste testas kommer de mindre tillverkarna slås ut. Vi anser att testdata kan få delas av flera olika tillverkare med samma däcksmönster.

Colmec: Bullerkraven bör vara förankrade i dagens buller värden (ej EU 2012) för att sedan skärpas.

Vägverket: Vi tycker inte att skärpningen till 1 dB under EU 2012 är en för liten skärpning av bullerkravet.

Statens Forurensningstillsyn: Kravet är bara 1dB strängare än EU lagstiftningen för typgodkännande av däck. Vi anser att den gränsen är för låg och att kravet bör skärpas.

Branschmöte: De kommande bullerkraven för C3 däck i direktiver ansågs omöjliga att klara. Att mäta buller kostar idag ca 40 000 SEK.

Svar: Svanen har för avsikt att i möjligaste mån harmonisera med EU-lagstiftning. Därför vill vi hänvisa till den europeiska däcksbreddsindelningen och kräva att tester har utförts enligt den där i angivna testmetoden (ISO 13325). Med "motsvarande" menas en mindre justering av den föreslagna metoden eller en nyare metod som visat sig bättre. Vi kommer därför att behålla "motsvarande" i kravet men stryker "eller kunna relatera till". Bullerkraven är enligt branschen mycket strängt satta. Observera att kravet ligger 1 dB under det kommande gränsvärdet för hösten 2012. Vad vi känner till finns det inte många däck på marknaden idag som kan klara de gränsvärdena och dessutom leva upp till krav om lågt rullmotstånd och bra våtgrepp. Enligt Svanen rutiner så ska vi dessutom ha kommit med reviderade kriterier (v.4.0) innan utgången av 2012. Sammantaget gör det att vi anser att kravet är satt på en sådan nivå att vi kommer att göra miljövinster.

4.5 K4 – Föroreningar i ZnO

Goodyear R&D: Det borde räcka med att uppfylla REACH kravet.

Institutet för Miljömedicin (Karolinska Institutet): Haltgränsen för Cd i ZnO bör vara densamma som den lägsta tillgängliga på marknaden dvs 0,001%. Senast 2010 ska alla nyproducerade varor vara fria från Pb och Cd enligt miljömålet - En giftfri miljö.

Svar: Svanens mål är alltid att för den aktuella produktgruppen reducera miljöfarliga ämnen så långt som möjligt. Men att ha krav på att medicinskt ren ZnO (det är den som har så låga Cd halter som 0,001%) ska användas i fordonsdäcksproduktion är inte ett rimligt krav. Vi kommer inte att ändra på kravnivån.

4.6 K5 – Organiska lösningsmedel

Institutet för Miljömedicin (Karolinska Institutet): Det borde kopplas krav till organiska lösningsmedel och arbetsmiljö.

Svar: Det här ser vi som en möjlig fråga att titta på i nästa revision.

4.7 K6 – Kimrök (Carbon black)

Nokian Tyrers: Inkludera oljor i kravet (analysera enligt ISO 21416)

AGI Däck: Ändra till PAH i slitbanan istället för endast i kimrök.

STRO: Detta krav bedömer vi att ingen tillverkare idag kan klara kanske något för nästa revidering att titta på.

Svenska Miljödäck (Macripper): Det nya kravet verkar innebära att det nya EU-direktivet gällande PCA i däck inte behöver följas. PCA i hela däck måste självfallet mätas.

Institutet för Miljömedicin (Karolinska Institutet): Oklart om kravet är skarpare än lagstiftningen.

Statens Forurensingstilsyn: Kravet tar inte hänsyn till att mjukgörande oljor (kan finnas i upp till 20% av däck) kan innehålla PAH:er och halten av dessa regleras till en viss del av Direktiv 2005/69EU. Vi anser att PAH:er sot (Kimrök) bör analyseras på själva råvaran sot och inte som kravet nu står skrivet att prov tas från själva däck för analys.

Branschmöte: Varför bara PAH i Kimröken? PAH finns ju även i oljan och all/total PAH bör mätas. Kravet borde vara på nivån: dokumentation som styrker att PAH:er i all olja i däck uppfyller kraven i Direktiv 2005/69/EC.

Svar: Att införa krav på PAH:er i kimrök var nog att skjuta över målet. Vi justerar kravet enligt branschmötets kommentar: dokumentation som styrker att PAH:er i all olja i däck uppfyller kraven i Direktiv 2005/69/EC.

4.8 K7 – Avfall

Gröna Bilister: Överväg om inte också fabriks energiförbrukning också ska ha ett krav.

Svar: Det här ser vi som en lämplig fråga att titta på i nästa revision.

4.9 K8 – Konsument information

Gröna Bilister: Anser att vi borde kräva att tillverkare/importör/ distributör ska informera kunder om saker som rätt luftryck, rätt hantering och rätt förvaring av däck. Alternativt att Svanen tar på sig den uppgiften själva.

Svar: Vi kräver i krav K8 att Licensinnehavaren lämna ut den informationen. Men vi har tyvärr inte någon styrbarhet på, om eller hur däck återförsäljare informerar sina kunder. Om vi hade kriterier för ex bilverkstäder och serviceanläggningar så skulle vi där kunna ställa den typen av krav.

4.10 K9 - Märkning

AGI Däck: Regummerade däck kan vara godkända i endera ECE reglemente 108 eller 109 beroende på däck typ.

STRO: Detta krav ställer enbart krav på att lagstiftningen ska följas, lite märkligt krav tycker vi.

Branschmöte: Lägg även till ECE 109- regummerade lastbilsdäck och 54- nya lastbilsdäck.

Svar: Vi lägger till de ECE-reglementen som vi har missat. Kravet är ett uppfångningskrav som kommer av att vi ser en alltmer global marknadssituation för fordonsdäck.

4.11 1.2 Special Krav

Branschmöte: Hänvisningarna till krav nr. i det här textstycket behöver rättas till.

Svar: Det justerar vi.

4.12 K10 – Miljö- hälsofarliga ämnen (buss/lastbil)

AGI Däck: Utreder frågan internt och vill återkomma med information.

Institutet för Miljömedicin (Karolinska Institutet): Att ta bort kravet för C1-däck med motiveringen att det inte går att dokumentera är inte acceptabelt. Hälsoeffekter måste väga tyngre än dokumentationssvårigheter.

Svar: Kravet är oförändrat i den här remissen. Kravet fanns i version 1.0 av kriterierna men visade sig omöjligt för C1 –däck att leva upp till. Vi ser det som en mycket lämplig fråga att titta på igen i nästa revision.

4.13 K11 – Viktvariation C1 reg.

AGI Däck: Anser att detta kriterium kan strykas helt efter som Svanenmärkningen är kopplat till en eller flera specifika stommar som alltid måste användas. Vikten inom samma stommtyp är redan likvärdig och kravet tillför inget ytterligare. Att ha ett kontrollsystem för detta ger endast en fördyrande effekt.

STRO: Följer man de tidigare kraven om identifiering av stommen så bör samma stommar ha samma ursprungsvikt.

Svenska Miljödäck (Macripper): Om viktvariation ska vara ett krav så berör det i lika stor grad nydäcksproduktion som regummering av däck.

Branschmöte: Kravet kan ersättas med ett (tydliggörande) krav om att samma stomme måste användas vid miljömärkning av regummerade däck.

Svar: Alla remissvar verkar eniga i att vi ska stryka kravet om viktvariation till förmån för ett krav om hur stommtypen identifieras. Ett tydligt krav på hur stommarna identifieras kommer istället att införas.

4.14 K12 – Stommärkning C2 och C3 reg.

4.15 K13 – Våtgrepp

Gröna Bilister: Här saknas mycket i Svanens krav

Goodyear R&D: Harmonisera kategorierna med EU lagstiftning EC regulation 2008_316. Var inte så vaga när det gäller testning av vinterdäck

AGI Däck: Oklart hur och med vilka däck som jämförelser ska göras. ”Alla egenskaper bör vara med (våt och torr grepp, is och snö) Problematiskt att det inte finns standarder som är heltäckande här.

Kommunikationsministeriet: Typgodkännande reglerna ECE 117 går bra att använda som krav för sommardäck. Vinterdäck saknar ännu bra testmetoder.

STRO: Våtgrepp bör testas enligt ECE R.117 på samma sätt som EU kräver i kommande energimärkning. Att jämföra med ”andra motsvarande däck på marknaden” anser vi vara ett stort frågetecken. Vad är motsvarande?

För tester på Is och Snö finns ännu inte någon bra standard att hänvisa till. Det finns några publicerade testmetoder av DOT och ETRO, men de är tyvärr så komplicerade och dyra att de är orimligt att ha som krav.

Svenska Miljödäck (Macripper): Det låter bra, men kan vara svårt att dokumentera

Statens Forurensingstilsyn: Det saknas krav till greppvärde för våt väg i kraven. Efter som kravet har med säkerhet att göra blir det extra viktigt att ha ett fastställt greppvärde i kravet.

Branschmöte: Tveksamheter i kravet om mot vilka däck man ska jämföra med?

Miljömärkningen menar att regummerat däck jämförs med regummerat och nydäck med nydäck. Goodyear protesterar eftersom de tycker att regummerat måste klara samma säkerhetskrav som nydäck (ur konkurrenssynpunkt).

Miljömärkningen ber om inspel om fast gräns, som varje företag enskilt kan svara på när de lämnar sina remissvar.

Att ha fasta krav på däckens friktionsegenskaper (d v s våtgrepp för sommardäck eller grepp på is/snö för vinterdäck) är det enda rimliga.

Språklig rättning av text: ”Provning utförs på ensamt hjul eller enligt ECE punkt 13, direktivet 71/320/EEC eller annan motsvarande provning.

Svar: Alla remissvar verkar eniga i att vi ska införa en nivå i förhållande till EU:s kommande direktiv. Vi kommer att justera kravet så att alla C1-däck ska testas och uppfylla kraven enligt ECE R.117.

Dock vill vi även ha kvar möjlighet till jämförandetester för vinterdäck på is och snö då det ännu inte finns bra användbara standardiserade metoder att hänvisa till.

4.16 K14 - Hållbarhet

Gröna Bilister: Kravet på hållbarhet måste var kopplat till att däckets även uppfyller rullmotstånds och bullerkrav efter 3000mil.

AGI Däck: Regummerade däck kan vara godkända i endera ECE reglemente 108 eller 109.

Svenska Miljödäck (Macripper): Det låter bra, men kan vara svårt att dokumentera

Branschmöte: Lägg även till ECE 109- regummerade lastbilsdäck.

Svar: Vi är medvetna om att däckets egenskaper förändrats när det slits. Tyvärr finns det idag inga bra jämförbara testmetoder att hänvisa till och då kan vi inte heller ställa något sådant krav. Vi lägger till ECE 109.

4.17 K15 – Lagar och förordningar

Gröna Bilister: Krav på sociala aspekter i tillverkningen borde finnas.

Svar: Svanen jobbar i huvudsak med yttre miljöfrågor. Men vi har ett uppfångningskrav under K15 där licenssökaren måste styrka att "gällande bestämmelser för säkerhet, arbetsmiljö, miljölagstiftning och anläggningsspecifika villkor/koncessioner" följs.

4.18 K15 – Ansvarig för svanen

4.19 K15 – Dokumentation

4.20 K15 – Kvalitet

AGI Däck: Företag som vill svanenmärka däck bör ha så väl ISO 14 000 alt. EMAS som ISO 9000.

Svar: Vi kan inte ha det som krav, men det underlättar givetvis vid licensiering.

4.21 K15 – Ändringar

4.22 K15 – Avvikelser

4.23 K15 – Spårbarhet

4.24 K15 – Retursystem

Branschmöte: Hänvisa till respektive nations förordning istället för organisationerna som har hand om dücksåtervinningen. Kravet kan vara formulerat så att man ska ha ett avtal med något godkänt återvinningssystem.

Svar: Vi ändrar kravet så att det hänvisar till förordningarna och justerar dokumentationskravet så att man måste ha ett avtal med ett godkänt återvinningssystem.

4.25 Marknadsföring

Gröna Bilister: Kraven är inte tillräckligt hårda och tester som visar att kriterierna klaras bör offentliggöras. Marknadsföring av svanenmärka däck som ”miljödäck” eller liknande bör förbjudas.

Svar: Vi kan bara följa marknads lagstiftningen. I övrigt hänvisar vi till Regler för Nordisk Miljömärkning som finns att läsa och ladda ned från respektive sekretariats hemsida.

4.26 Efterkontroll

Gröna Bilister: Efterkontroller borde ske oftare och även marknadsföring borde kunna efterkontrolleras.

STRO: Mycket viktigt att det inom miljömärkningen avsätta pengar till att utföra kontroll på att kraven följs.

Svar: Ja efterkontroll är mycket viktigt och vi har implementerade rutiner för det.

4.27 Bilaga 1

Gröna Bilister: Ändra textrubriken i bilagan

Svar: Det ska vi göra, den ska vara densamma som namnet på kriteriedokumentet (Fordonsdäck).

5 Kommenterar till bakgrunden, i detalj

Gröna Bilister: Krav på råvarutillverkning i linje med kriterierna för Drivmedel fattas helt i kriterierna.

Svar: Miljövinster i den här produktgruppen (sett ur livscykel perspektiv) görs i första hand i användningen av däcken och i viss mån även i tillverkningen av däcken. Vilka miljövinster som går att göra i de olika råvaruframställningsprocesserna eller vilken möjlighet det finns att ställa fungerande krav har ej utvärderats. Det är dock inte uteslutet att krav på råvarutillverkning kan komma med i framtiden.

AGI Däck: Fördelarna med regummerat saknas, för mycket fokus läggs på rullmotstånd trots att det finns andra lika viktiga bitar. Närproducerade däck har en miljöfördel jämfört med de som fraktas långa sträckor från fabrik till återförsäljare. AGI menar att det är bättre att förlänga de befintliga kriterierna istället för att hasta fram version 3.0. Det nya förslaget innebär att däcken måste testas mer än tidigare samtidigt har kostnaderna för att testa gått upp. Sammantaget utgör detta en risk att små aktörer inte har råd att ta fram underlag till en licensansökan.

Svenska Miljödäck (Macripper): Att regummerade däck ger en material besparing finns beskrivet av (Pré consultants i Holland). Tidigare hade regummerade däck en fördel på 5% avseende rullmotstånd. Varför har det tagits bort?

Colmec: Fördelarna med regummerat saknas, för mycket fokus läggs på rullmotstånd och buller trots att det finns andra lika viktiga bitar. Närproducerade däck har en miljöfördel jämfört med de som fraktas långa sträckor från fabrik till återförsäljare. Att regummerade däck har fördelar av återanvändning av däcksstommar i Livscykelanalyser av däck borde kunna kompenseras i viktade kravnivåer.

Svar: Att regummering av däck innebär en material besparing är orsaken till att vi även miljömärker regummerade däck. Ur ett konsument perspektiv har vi upplevt att miljövinsten av regummerade däck är svår att kommunicera med högre gränsvärden för rullmotstånd. Vi vill dessutom inte sätta andra gränser för krav som rullmotstånd eller säkerhet än de den gällande eller kommande EU-lagstiftningen använder.

Vägverket: Tveksamt underlag och analys till kriterierna. Vänta med revideringen och samarbeta med oss och Ulf Sandberg på VTI istället.

Svar: Nordiska Miljömärknings Nämnden har beslutat att vi inte kan vänta längre med att publicera reviderade kriterier. Vi är fortsatt intresserade av ett samarbete till kommande utvärdering av de nya kriterierna (2010).

Energimyndigheten: Korrekt lufttryck i däcket är helt avgörande för att såväl miljö- som säkerhets krav ska kunna uppfyllas. Därför anser vi att lufttrycket är en mycket viktig parameter att ställa krav på.

Svar: Vi är medvetna om lufttryckets inverkan på miljö och säkerhet. Men att ställa krav till att rätt lufttryck i däcken är idag tyvärr inte tekniskt möjligt efter som det är användare och inte producenter som kontrollerar och justerar luften i däcken.

Branschmöte: Miljömärkningen ställde frågan om vad mötesdeltagarna känner till om nanoteknologi i däck. Man menar att det kan förekomma, men kunskapen är för dålig. Tillräckliga FOU-kunskaper om detta finns knappast i Norden idag. Man menar att det inte är relevant att ställa krav om nanoteknologi i dagsläget. Frågan bör lyftas vid nästa revision av kriterierna.

Svar: Det här ser vi som en mycket lämplig fråga att titta på i nästa revision.

6 Analys av kommentarerna

Vi har fått in många bra kommentarer under den här remissen. Till största delen stödjer remiss svaren de reviderade kriterierna. Endast två svar förkastar kriterierna och de gör de med argumentationen att vi istället för att publicera nya kriterier bör vänta tills beslut om en kommande energimärkning av däck fattas av EU i höst. En stor del av remissvaren handlar om att vi bör anpassa tester och krav mot EU:s gemensamma regler, både de som finns och de som kommer att börja gälla från och med 1:a november 2012.

Kraven som rör rullmotstånd, buller och säkerhet är de kravområden som vi fått flest kommentarer om. Vi kommer att genomföra vissa förändringar i de kraven till följd av remissvaren.

De kraven som fick hårdast kritik var det om PAH:er i Kimrök samt det om viktvariation av regumnerade däck. Dessa krav har vi ändrat ganska mycket för att bemöta remissvaren.

Vi har även fått kommentarer från regumnerare att vi har tagit bort fördelar som de tidigare har haft i kraven. Samt att kostnaderna för de tester som krävs har blivit dyrare.

7 Diskussion och slutsatser

Vi önskade få remissvar angående vilka aktuella testmetoder som vi bör hänvisa till i kraven. Tack vare många bra remissvar på det området så har flera av kraven justerats efter remissvaren.

Kravet som rörde viktvariation av regummerade däck har ersatts med ett krav för stommidentifiering istället och kravet om PAH:er i kimrök har ersatts av ett krav om PAH:er i all olja i däcket.

De branschmodte som vi höll under remissen var både lärorikt och givande.

Vi har också fått remissvar som pekar på områden att undersöka vid nästa revidering så som att:

Det borde kopplas krav till organiska lösningsmedel och arbetsmiljö.

Överväg om fabriken energiförbrukning ska ha ett krav.

Undersöka om kravet Milj.- hälsofarliga ämnen går att ha även för C1-däck.