

YTTRANDE
2017-10-23

Miljö- och energidepartementet
103 33 Stockholm

Remissyttrande

Kommentar till Naturvårdsverket Rapport 6772

”Redovisning av regeringsuppdrag om källor till mikroplaster och förslag på åtgärder för minskade utsläpp i Sverige”

Yttrande

Däckbranschen Sverige AB vill nedan lämna sina synpunkter på ovanstående rapport. Däckbranschen Sverige AB uttalar sig i detta ärende även för Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) samt Däck-, Fälg-, och Tillbehörleverantörernas Förening (DFTF). Yttrandets stöds till fullo även av Scandinavian Tyre and Rim Organisation (STRO). Däckbranschen kommenterar i detta yttrande endast punkterna som berör slitagepartiklar från däck. Däckbranschen ställer sig helt bakom remissyttrandet från Svensk Däckåtervinning AB avseende partiklar från konstgräsplaner.

Sammanfattning

Däckbranschen anser att frågan om mikroplaster är viktig och att risken för generering och spridning av dessa minimeras.

Det är samtidigt viktigt att sätta frågan i ett större perspektiv att se till alternativen till att använda hjul till landtransporter i aktuella hastigheter. Däckbranschen är inte aktiva i att utvärdera alternativa transportmedel men medlemmarna arbetar intensivt för att utveckla bättre produkter och bättre anpassning till fordon, körsätt och övriga behov.

- En viss mängd slitagepartiklar från däck och väg är oundvikliga eftersom de är kopplade till den säkerhetsmässigt nödvändiga friktionen mellan däck och underlag.
- Mer studier behövs om vad som händer med slitagepartiklar från däckslitage men idag finns det inget som tyder på att de verkligen hamnar i havet och ställer till problem.
- Det finns ett antal möjliga åtgärder som kan minska däckslitage.
- Däckbranschen ställer sig positiv till mer forskning och till åtgärder för minskat slitage och är beredd att ställa sin kunskap till förfogande i sådana projekt utöver vad som redan görs i branschen.

Bakgrund

Som uppfinning är hjulet med däck kanske mänsklighetens viktigaste och mest miljöbesparande uppfinning så som samhället idag är uppbyggt. Det finns idag ett stort antal tillverkare av däck och de verkar på en global och mycket konkurrensutsatt marknad. De produkter som idag finns är därför representativa för vad som idag är tekniskt och marknadsmässigt möjligt att åstadkomma. Tusentals produktutvecklare arbetar dagligen för att utveckla däckets prestanda och minimera miljöpåverkan.

Däck överför kraft mellan fordon och underlag samt skapar väggrepp så att fordonet kan manövreras (starta, svänga och bromsa). Det bör här understrykas att däck är en del av det fordon där det är monterat och att däck står för en stor del av väghållningsegenskaperna på fordon. Det är därför viktigt att se på helheten och hur även fordonen konstrueras och används om man vill minimera däckslitage.

Frågan om slitagepartiklar från däck är en för Däckbranschen viktig fråga. Även om det råder oklarhet om hur stort ett eventuellt problem med däckpartiklar är så verkar branschen för att minimera att materialet orsakar problem. Det finns ett antal åtgärder som kan minska genereringen av slitagepartiklar, vilka beskrivs nedan, men först gör ges här en introduktion till branschen och frågan.

”Däckbranschen verkar för att möjliggöra landförflyttning av människor, djur och materiella ting på ett säkert, bekvämt/skyddande och miljöekonomiskt sätt genom att utveckla, tillverka och marknadssätta däck, rekommendera rätt däck till rätt tillämpning (utifrån fordon, körförhållanden,

last, klimat mm), korrekt montera och kontrollera samt, efter livslängden, återta däckerna på ett ansvarsfullt sätt för fortsatt användning av ingående material med största samhällsnytta”.

Däck är en väsentlig del av det moderna hjulet som i sin tur är en förutsättning för det samhälle vi lever i; för att kunna cykla till jobbet, att få mat till affärerna, att resa på semester, att ... osv. Däck är därför en oöverträffad möjliggörare i många delar av det mänskliga livet.

Däckbranschen har därför ett särskilt ansvar för en av samhällets grundfunktioner. Därför verkar däckbranschen för ständig produktutveckling, forskning kring och minimering av påverkan på människa och miljö, transparens och spårbarhet, utbildning, samarbeten med myndigheter och organisationer samt för informationsspridning gällande frågor relaterade till branschen.

För att skapa väggrepp måste friktion finnas och friktion leder till nötning. Man kan här tänka sig det omvända; om ingen, eller snarare mycket liten, nötning ska ske så måste två ytor glida mycket lätt mot varandra och troligen smörjas väl. Greppet blir också nästan obefintligt.

Partiklar kan således lossna från däckets friktionen är större mot underlaget än den kraft som partiklarna sitter fast i däckets med. Dessa partiklar kan storleksbestämmas genom tester och den totala mängden partiklar som lossnar kan överslagsmässigt beräknas utifrån den viktnedgång som förekommer under ett däckets livslängd. Exempelvis väger ett slitet personbilsdäck ca 1 kg mindre än ett nytt. Det är rimligt att anta att en avgörande del av dessa partiklar hamnar i närområdet kring däckets användningsplats, ofta en väg. Undersökningar har gjorts gällande fördelning mellan luftburna partiklar samt sådana som följer med (regn-)vatten ut i diken mm och huvuddelen blir inte luftburna.

Frågan som inställer sig är då:

- Var hamnar dessa partiklar?
- Utgör partiklarna någon fara för hälsa eller miljö?
- Vad kan göras för att minska genereringen av partiklar?

Studier pågår för närvarande i Europa för att utröna svaret på dessa frågor. Bland annat har ETRMA (European Tyre and Rubber Manufacturers Association -vilket är däckproducenternas europeiska organisation) tagit initiativ till sådana studier. Det finns idag således inte några säkra svar men vi kan konstatera:

- att däck har använts under lång tid på våra vägar och frågeställningen om partiklar till havet har inte aktualiserats tidigare, troligen därför det inte har upplevts som ett reellt problem
- däckslitagepartiklar har såvitt vi kunnat utröna inte påvisats i havet eller i havslevande organismer
- sannolikt stannar däckslitage i närområdet kring vägar där de endera bryts ned (sakta) av mikroorganismer eller ligger kvar som naturliga deponier
- innehållet i däck är reglerat i REACH och kemiskt mycket hårt bundet (jämför med legeringsämnen i rostfritt stål som ju inte heller normalt kommer ut från materialet utan kraftfull kemisk, termisk eller fysisk påverkan). Regleringen i REACH är satt utifrån exponeringar av ämnen i obunden form vid tillverkningen. I färdigt däckgummi är de ingående komponenterna mycket hårt kemiskt bundna i och med den vulkanisering som görs i tillverkningen.
- läckaget av olika ämnen är per tidsenhet därför extremt lågt i normal miljö. Det krävs synnerligen starka lösningsmedel för att extrahera t ex PAH ur däckgummi.
- densiteten för däckgummi är något högre än för vatten vilket medför att materialet sedimenterar om det kommer i vatten (dvs förflyttas sannolikt inte över längre sträckor)
- ECHA har undersökt om däckgummi skulle utgöra ett hot mot människors hälsa vid användning som underlag i konstgräsplaner och funnit att så inte är fallet

Det finns ett flertal sätt att minska slitaget från däck:

- Däck behöver skötas på rätt sätt, dvs användas med rätt lufttryck (vilket underlättas av införandet av TPMS -Tyre Pressure Monitoring System- i fordonen) och hela hjulen behöver hållas rena så att inte obalans uppträder
- Hela hjulet måste balanseras för att minska vibrationer och slitage
- Fordonets hjulinställning måste vara korrekt för att slitaget ska minimeras
- Körsätten påverkar slitaget på ett avgörande sätt, genom att undvika kraftig acceleration och bromsning, anpassa hastigheten i kurvtagning, lasta fordonet rätt osv kan slitaget minskas
- Sänkt hastighet medför mindre slitage
- Motorstyrka, vridmoment, kraftöverföring samt hjulupphängning påverkar alla däckslitage.
- Val av rätt däck till rätt fordon och tillämpning förlänger oftast livslängden
- Val av däck utifrån livslängd efter att grundfunktion med säkerhet mm uppfyllts

Det saknas idag tester och information för konsumenter så de kan välja däck utifrån väggrepp i hela livslängden samt erhålla information om verifierad livslängd.

Generellt kan dock sägas att det är bättre ur slitagesynpunkt med däck som anpassats efter körbehov och klimat. Auktoriserade däckfirmor, till exempel medlemmar i Däckspecialisternas riksförbund (DRF) har möjlighet att rådgiva konsumenter gällande detta och större tillverkare, vilka har en bredd i sortimentet och satsar mycket på utveckling och miljö, exempelvis medlemmar i DFTE, arbetar aktivt för att ta fram optimerade produkter. Det är därför viktigt att seriösa företag som arbetar inom däckbranschen och som med rätt produkter och rekommendationer kan minska slitagepartiklarna, inte konkurreras ut av tillfälliga aktörer som kanske utan utbildning och med möjliga produkter som inte anpassats till svenska förhållanden tar marknad även genom genvägar i arbetsmiljö, säkerhet mm.

Förslag

Däckbranschens förslag till Regeringen omfattar:

- Ge berörda myndigheter uppgiften att genomföra informationskampanjer angående skötsel av däck
- Ge berörda myndigheter uppgiften att genomföra informationskampanjer om miljömässigt körsätt även utifrån slitagefrågan
- Ge understöd till en nationell utbildningssatsning för däcktekniker
- Ge berörda myndigheter uppdrag att genomföra kontroller på företag som verkar inom däckmarknaden så att inte otillbörlig konkurrens mot seriösa aktörer försvårar dessas arbete för att rekommendera och montera rätt däck på rätt sätt
- Medverka för att via berörda myndigheter lyfta statusen på yrken inom däckbranschen så att kompetens kan säkerställas och utvecklas och därmed möjliggöra förbättringar inom ovan beskrivna områden både gällande produkter, optimering till fordon och användning, konsumentrådgivning, information mm.
- Utöka kontrollen av importerade däck som ej tillverkats inom EU och är kontrollerade utifrån kraven i REACH.
- Om Regeringen utvärderar möjligheten till ett initiativ gällande framtagning av kriterier och märkning för livslängdsinformation kopplat till väggrepp under hela däckens livslängd så bör det göras inom ramen för ett Europeiskt samarbete där frågan även bör adresseras till ETRMA (European Tyre and Rubber Manufacturers Association).

ETRMA's Position Paper om däck- och vägsitage är tidigare distribuerad men kan rekvideras från Däckbranschen.

Däckbranschen Sverige AB



Fredrik Ardefors, VD

Yttrandet understöds i sin helhet även av

- Däckspecialisternas Riksförbund (DRF)
- Däck-, Fälg-, och Tillbehörleverantörernas förening (DFTF)
- Scandinavian Tyre and Rim Organisation (STRO)

Däckbranschen Sverige AB, Box 124, 185 22 Vaxholm, info@dackbranschen.se