



Nemndsvedtak i sak 2022/4

Klager: Axel Klanderud
Pb 25, Joker Eiksmarka
1332 Østerås

Innklaget: PIRELLI TYRE NORDIC, NORWAY BRANCH
Gustavslundsvägen 141
16714 Bromma, Stockholm
Sverige

Saken gjelder

Krav om informasjon om antall bildekk Pirelli Tyre Nordic (Pirelli) selger i Norge, anslag utslipp av mikroplast fra bildekk med oversikt over andelen forskjellige typer syntetiske polymerer, hva virksomheten gjør for å begrense utslippene og om de har planer om å fase ut eller begrense salg av produkter som forårsaker utslipp og gå over til nedbrytbare alternativer.

Saksgang og partenes anførsler

Klager henvendte seg til 23.11.2021 til Pirelli og viste til at Pirelli er en av verdens største produsenter av bildekk, og Norge er et av mange land hvor dekkene selges. Klager viste til at bildekk fører til utslipp av mikroplast gjennom generell bruk, og at det ikke finnes gode måter å fange disse små plastpartiklene opp på. Mikroplasten kan være skadelig for mennesker, og det er påvist skader i dyr som får plasten i seg. I tillegg kan mikroplast utgjøre en trussel mot matsikkerheten. Konsekvensen av bruk av bildekkene er at mikroplasten havner i havet, naturen og i atmosfæren hvor de pustes inn av mennesker og dyr. Klager viser til at kildene til mikroplast er mange og at plasttypene varierer, men bildekk utgjør en betydelig andel av de samlede utslippene. Klager ønsket følgende informasjon etter miljøinformasjonsloven:

"1. En oversikt over hvor mange bildekk Pirelli selger i Norge, og et anslag på utslippene av mikroplast fra bildekk som er produsert av Pirelli, med oversikt over den ulike andelen av forskjellige typer syntetiske polymerer som utgjør Pirelli sine relaterte utslipp.

2. Innsyn i hva Pirelli i dag gjør for å begrense denne type forsøpling og forurensning.

3. Svar på hvorvidt Pirelli har planer om å fase ut eller begrense salg produkter som forårsaker slike utslipp og gå over til større bruk av nedbrytbare alternativer."

Ettersom klager ikke mottok svar etter 4 uker ble det sendt en purring, som klager heller ikke har mottatt svar på. Klager opplyser at det har vært vanskelig å komme i kontakt med Pirelli da de kun tillater å bli kontaktet gjennom sin nettside og at det originale kravet ble der fremsatt gjennom deres kontaktskjema.

Klager sendte 29.01.2022 en klage til Klagenemnda for miljøinformasjon (nemnda). Klagen ble sendt til Pirelli for uttalelse 08.02.2022. Pirelli bad i e-post 22.02.2022 om utsatt frist for å svare og fikk ny frist 25.03.2022. Pirelli gav tilsvar på engelsk 25.03.2022 og sekretariatet for klagenemnda bad samme dag om at tilsvaret ble oversatt til norsk. Norsk oversettelse av tilsvaret ble sendt inn fra Pirelli 28.03.2022. Klager fikk oversendt tilsvaret 25.03.2022 og 28.03.2022 (norsk oversettelse). Sekretariatet sendte en ny henvendelse til Pirelli 29.03.2022 hvor det ble orientert om at nemnda måtte vurdere om etterspurt informasjon var miljøinformasjon og at virksomheten kunne komme med ytterligere begrunnelse for hvorfor noe av informasjonen anføres å være



forretningshemmeligheter innen 06.04.2022. Pirelli har i e-post 05.04.2022 utdypet hvorfor de mener informasjonen er forretningshemmeligheter. Informasjonen er oversendt til klager 08.04.2022.

Klagers anførsler

Klager har ønsket innsyn i Pirellis kunnskap og innsatsfaktorer rundt sine salg av bildekk som fører til utslipp av mikroplast gjennom bruk av bil, hvor det i dag ikke finnes måter å fange disse små plastpartiklene opp på.

Klager viser til at det er anslått at en vanlig norsk personbil hvert år medfører 1,9 kg utslipp av mikroplast som tilsvarer vekten til ca. 130 plastposer. Mikroplast er en samlebetegnelse som ifølge Store norske leksikon er "små partikler av plast som har størrelse mellom 0,001 og 5 millimeter". Mikroplasten kan være skadelig for mennesker, og det er påvist skader i dyr som får platen i seg. I tillegg viser klager til at utslipp av mikroplast kan utgjøre en trussel mot matsikkerheten.

Innklagedes anførsler

Pirelli har opplyst at de dessverre først ble kjent med informasjonskravet gjennom brevet fra klagenemnda, og ber om unnskyldning for at anmodningen ikke er besvart på riktig måte. Det har ikke vært Pirellis intensjon å ikke svare.

Informasjonen er ikke miljøinformasjon

Pirelli mener at deler av den etterspurte informasjonen er knyttet til konkrete estimater og tall, samt forretningsmessige og fremtidige strategiske planer, og at informasjonen ikke omfattes av miljøinformasjonsloven § 2. Videre mener Pirelli at sakene fra nemnda som omhandler import av kjøtt og antall bestillinger til en nettbutikk, skiller seg fra foreliggende sak. I foreliggende sak gjelder det rene salgstall som ikke nødvendigvis gir uttrykk for noe som påvirker miljøet og har dermed heller ikke direkte sammenheng med det som naturlig kan betraktes som miljøinformasjon, jf. Ot.pr.nr. 116 (2001-2002) s. 216. Pirelli mener at dette er lagt til grunn i nemndas tidligere saker, jf. sak 2005/10 og sak 2007/05, hvor innsyn i spesifikke salgstall og enhetspriser har blitt avvist. Det er også vist til at Klima- og miljødepartementet sine retningslinjer (side 14) har fastslått at "rene salgstall" ikke er miljøinformasjon.

Informasjonen er forretningshemmeligheter

Pirelli anfører at antall dekk solgt av Pirelli Norge, samt Pirellis strategiske og fremtidige planer om salg av bildekk i Norge, er forretnings sensitiv informasjon. Pirelli viser til at markedet for salg av bildekk i Norge er et svært konsentrert marked ("a highly concentrated market") og at informasjon knyttet til hvor mange bildekk Pirelli Norway selger er forretnings sensitiv informasjon. Dersom slik informasjon blir gitt til en konkurrent eller offentliggjøres, vil det utgjøre en risiko for å skade Pirellis posisjon i det norske markedet og "reduere strategisk usikkerhet i markedet og dermed eventuelt krenke konkurranselovgivningen". Når det gjelder antall solgte bildekk i Norge anbefaler Pirelli klageren å henvende seg til Dekkimportørenes forening.

Pirelli vil videre ikke dele informasjon om sammensetningen av dekk fordi dette er drifts- og forretningshemmeligheter. Pirelli har gitt generell informasjon gjennom en generell illustrasjon av sammensetningen av et bildekk, som er validert av dekkprodusenter, inkludert Pirelli, i European Tyre Industry Association (ETRMA).

Pirelli har utdypet anførselene om forretningshemmeligheter slik:

"1) Salgstall. Faktiske salgstall gir uttrykk for Pirelli's omsetning, kapasitet og posisjon i det norske markedet, og vil gi uttrykk for konkrete markedsandeler. Dette er informasjon som ikke er offentlig kjent og som det er av konkurransemessig betydning for Pirelli å hemmeligholde. Markedsandeler er



dessuten informasjon som, så fremt de ikke er offentlig kjente, normalt anses for å ligge i kjerneområdet av hva som er forretningshemmeligheter etter forvaltningsloven – og dermed også miljøinformasjonsloven.

2) *Pirelli's fremtidige strategi for bildekk i Norge. Opplysninger om hvilke strategier en virksomhet har for fremtidig produktutvikling eller markedsføring i et marked, er ett av kjerneområdene i "drifts- og forretningshemmeligheter". Offentliggjøring av slik informasjon vil redusere usikkerhet i markedet og gi konkurrenter tilgang på informasjon som de kan utnytte i egen virksomhet. Informasjonen er åpenbart ikke offentlig kjent og vil ha konkurransemessig betydning for Pirelli å hemmeligholde.*

3) *Sammensetningen av innholdet i dekkene er vesentlig konkurranseparameter, og er informasjon som har kommersiell verdi nettopp fordi de holdes hemmelige. Utlevering av den type informasjon vil fjerne et viktig usikkerhetsmoment blant konkurrenter i markedet. Å levere gode bildekk er en sentral forutsetning for å kunne konkurrere effektivt i et marked, og dersom de individuelle komponentene av hva bildekkene til Pirelli består av røpes for offentligheten, vil Pirelli miste sitt konkurransefremtrinn og lide et økonomisk tap/ redusert gevinst som følge av at konkurrenter åpenbart vil utnytte denne informasjonen i egen virksomhet."*

Om mikroplast og dekk- og veislitasjepartikler

Pirelli viser til at dekk- og veislitasjepartikler (TRWP) er små rester blanding av dekkbane og veimateriale som et resultat av nødvendig friksjon mellom dekk og veidekke. Det finnes ikke en global akseptert definisjon av mikroplast. Imidlertid vil slike dekk- og veislitasjepartikler mindre enn 5 mm som inneholder noe polymert materiale, i henhold til noen definisjoner kvalifisere som en form for mikroplast. Ifølge Pirelli skiller TRWP seg fra den tradisjonelle plasten som brukes i flasker, syntetiske tekstiler og emballasje, ved at TRWP nedbrytes mye raskere. 50 % av TRWP blir nedbrutt etter 16 måneder, mens tradisjonell plast nedbrytes først mellom ti til hundrevis av år.

Det er ifølge Pirelli svært vanskelig å måle mengden dekk- og veislitasjepartikler (TRWP) fordi de genereres av friksjonen mellom dekket og den aktuelle veien, og denne friksjonen er av avgjørende betydning for dekkgrep og trafiksikkerhet. Pirelli skriver videre at:

*"Selv om den kan oppfattes annerledes, er TRWP-generasjonen ikke bare et spørsmål om dekkprodusenter: En rekke andre faktorer (og som dermed også påvirker interessentene) bidrar direkte til dens utvikling."*⁵

Faktorer som påvirker dekkbanens slitasjehastighet (den totale mengden masse som går tapt per avstandsenhet fra dekkbaneoverflaten som følge av friksjon med veien):

- **Dekkdirig** (f.eks. sammensetningen av dekktrinnet, dekkstrukturen og slitebanemønsterdesignet, faktorer som er involvert i fordelingen av friksjonskreftene mellom dekket og veien, og som til slutt bidrar til dekkslitasje);
- **Kjøretøyegenskaper** (f.eks. vekt, fordeling av last, plassering av drivhjul og fjæringstyper);
- **Veidekke** (f.eks. materiale, avrenningsdesign, grovhet; i Norden: også is-/snøflater der dekkslitasjehastigheten er betydelig lavere enn en ren "svart" asfaltert vei);
- **Vær** (f.eks. fuktig eller tørt, varmt eller kaldt);
- **Veitopologi** (f.eks. kupert eller flatt, svingete eller rett);
- **Kjøreatferd** (f.eks. sporty eller jevn kjøring, høy eller moderat hastighet, som respekterer riktig dekktrykk, bremsing)."

Pirelli viser til at de "eksterne faktorene", som kjøreatferd, vei- og kjøretøyegenskaper, totalt kan ha en mye større innvirkning på hvor raskt TRWP dannes enn dekkdesignet alene. Pirelli opplyser videre:

"I lys av antall faktorer og interessenter som påvirker TRWP-fenomenet, fremmet ETRMA i 2018 opprettelse av den europeiske TRWP-plattformen som involverer alle de viktigste organene som er



involvert i TRWP (ETRMA, ACEA, Europakommisjonen; Veiforeningen, Vannbehandlingsforeningen, frivillige organisasjoner osv. også forskningsentre fra Norden, f.eks NIVA, VTI). Plattformen fokuserer på identifisering av reduksjonshandlinger på TRWP-generering og TRWP-opptak og fjerning. For klarhetens skyld lanserte ETRMA også i 2019 et nettsted på TRWP (www.tyreandroadwear.com).

TRWP er en sak som Pirelli og dekkprodusenter studerer nøye, spesielt innen ETRMA, Tire Industry Project (TIP) fra World Business Council on Sustainable Development (WBCSD)⁶ og CenTiRe⁷, en gruppe dekk- og dekkrelaterte bransjemedlemmer med to universiteter i verdensklasse (Akron, Virginia)"

Pirelli skriver følgende om TRWP-måling:

"Det er viktig å understreke at en anerkjent internasjonal standardisert testmetode for måling av dekkslitasje per i dag ikke er tilgjengelig ennå. Dette innebærer selvsagt også at det i dag ikke er mulig å sammenligne ulike dekk på markedet på en objektiv og internasjonalt anerkjent måte.

Dette er grunnen til at, i tillegg til enkeltsektors FoU-innsats, dekkindustrien er proaktivt engasjert i samarbeid med offentlige myndigheter for å støtte utviklingen av standardiserte metoder for måling av dekkslitasje. Innenfor EU har det blitt opprettet en dedikert aktivitet med støtte fra European Tyre and Rim Technical Organization (ETRTO).

Reduksjon av slitasjepartikler er innebygd i Pirelli Produktutviklingsstrategi og FoU-aktiviteter på materialer og dekkdesign, med sikte på å kontinuerlig forbedre dekkslitasje og dermed minimere sitt bidrag til spørsmålet om TRWP. Videre er alle de nevnte kildene til vitenskapelig og teknisk informasjon på høyt nivå på TRWP kjerneverdier for Pirelli FoU for å forbedre og optimalisere dekkslitasjemotstanden, og alltid balansere den aktuelle avveiningen med andre viktige dekkytelser som rullestand, tørt/vått grep og støy (alle viktige elementer når det gjelder dekkenergieffektivitet og sikkerhet for folk på veien). Akselerasjon på virtualisering, investeringer og målinger under reelle kjøreforhold er også kjerneaktiviteter for Pirelli mot rask fremgang på prestasjoner.

Basert på Pirellis interne metoder (som nevnt er det ingen standardisert metodikk som eksisterer per dags dato) har nye produktlinjer som er lansert i 2021 en slitasjesatsforbedring på opptil 30 % sammenlignet med forrige generasjon. For eksempel er Cinturato P7, som selges på det norske markedet, utviklet med en slitasjeforbedring på 17 % sammenlignet med en tidligere modell.

Pirelli vil fortsette sin FoU-innsats for å forbedre dekkslitasjen, samt engasjementet i industrien og myndighetene for å fremme kunnskapen og reduksjonen av TRWP, og mot en standardisert internasjonal målemetode. Vi fremmer, støtter og understreker også -- [the criticality embedded] i engasjementet til de forskjellige interessentene som direkte påvirker TRWP."

Nemndas vurdering

Denne saken er behandlet i samme nemndsmøte som sak 2022/5 som gjelder en tilsvarende klage på en annen virksomhet som omsetter dekk.

Klagefrist

Det følger av miljøinformasjonsloven § 19 andre ledd at klagefristen er tre uker etter at virksomheten har avslått kravet. Dersom den som har bedt om miljøinformasjon ikke har fått svar fra virksomheten innen to måneder, anses dette som et avslag som kan påklages.



Klager sendte sin første henvendelse 23.11.2021. Klager fikk ikke svar på denne henvendelsen. Kravet må anses som avslått 23.01.2022. Klage til klagenemnda er datert 29.01.2022. Klagen er sendt innen fristen på tre uker etter avslaget, og nemnda tar saken til behandling.

Hvilken lov skal kravet vurderes etter, og hvem skal regnes som pliktsubjekt?

Miljøinformasjonsloven § 16 første ledd gir enhver rett til miljøinformasjon om forhold ved virksomheten, herunder dens innsatsfaktorer og produkter, som kan medføre en ikke ubetydelig påvirkning på miljøet. Produktkontrollloven § 10 første ledd gir rett til informasjon om komponenter eller egenskaper ved det enkelte produkt, såkalt produktspesifikk informasjon.

Informasjon om hvor mange bildekk Pirelli selger i Norge, og et anslag på utslippene av mikroplast fra disse bildekkene (med oversikt over den ulike andelen av forskjellige typer syntetiske polymerer), gjelder ikke produktspesifikk informasjon, men er et spørsmål om miljøinformasjon fra virksomheten. Det samme gjelder klagers øvrige spørsmål om hva virksomheten gjør for å begrense utslippene og om virksomheten har planer om å fase ut eller begrense salg produkter som forårsaker utslipp. Klagen skal derfor i sin helhet behandles etter miljøinformasjonsloven.

Kravet ble opprinnelig sendt inn via nettstedet til Pirelli Tyre¹ for Norge. Informasjon om klagen er av nemnda sendt til Pirelli Tyre Nordic, Norway Branch og dette selskapet har også svart på klagen. Virksomheten er et norskregistrert utenlandsk foretak. Norskregistrerte utenlandske foretak som omsetter varer på det norske markedet regnes som virksomhet som er etablert i Norge og miljøinformasjonsloven gjelder for disse virksomhetene, jf. miljøinformasjonsloven § 4 og nemndas vedtak i sak 2021/2 (Zalando-saken).

Gjelder miljøinformasjonskravet miljøinformasjon om forhold ved virksomheten som kan medføre en ikke ubetydelig påvirkning på miljøet?

Det følger av miljøinformasjonsloven § 16 at enhver har rett til miljøinformasjon fra virksomhet om forhold ved virksomheten, herunder dens innsatsfaktorer og produkter, som kan medføre en ikke ubetydelig påvirkning på miljøet. Retten til miljøinformasjon er knyttet opp mot virksomhetens plikt til å ha kunnskap om miljøforhold i egen virksomhet, jf. miljøinformasjonsloven § 9.

Hva som er miljøinformasjon, følger av miljøinformasjonsloven § 2. Etter § 2 første ledd bokstav b) er faktiske opplysninger og vurderinger om faktorer som påvirker eller kan påvirke miljøet å anse som miljøinformasjon. Som faktorer som påvirker eller kan påvirke miljøet regnes i første rekke menneskelig aktivitet som påvirker utviklingen i miljøtilstanden, for eksempel utslipp av forurensende stoffer. Informasjon om administrative avgjørelser og tiltak, herunder enkeltavgjørelser, avtaler, regelverk, planer, strategier og programmer, samt tilhørende analyser, beregninger og forutsetninger om faktorer som påvirker miljøet regnes også som miljøinformasjon. Produkters egenskaper regnes videre som miljøinformasjon.

Informasjonskravet gjelder utslipp av mikroplast fra Pirellis produkter. Mikroplast omtales ofte som en samlebetegnelse på små plastfragmenter som er mindre enn 5 millimeter. I rapporten Norske landbaserte kilder til mikroplast fra Miljødirektoratet defineres mikroplast som faste syntetiske polymerpartikler under 5 mm med lav vannløselighet og lang nedbrytningstid i naturen. I rapporten opplyses det videre at:

"Mikroplastpartikler kan på samme måte som større plastgjenstander inneholde ulike tilsetninger som

¹ <https://www.pirelli.com/tyres/no-no/contact-us>



for eksempel fyllstoff, pigmenter, mykgjørere og flammehemmere. Disse iboende hjelpestoffene medregnes nå i utslippsvolumene.

Eksempelvis bildekk inneholder en blanding av syntetisk og naturlig gummi og en rekke andre forbindelser. Dekkstøvet og -granulat vil i sin helhet her benevnes som mikroplast og oppgis volumenslag for."

Partiklene er små, svært vanskelig å fjerne og de kan de lett tas opp i organismer slik at de kommer inn i næringskjeder. Mikroplast kan også spre miljø- og helseskadelige stoffer, fordi plasten i seg selv inneholder slike stoffer og fordi miljøgifter kan feste seg på overflaten til mikroplasten. Mikroplast kan derfor være en kilde til opptak av miljøgifter i organismer. Dekkslitasje og veistøv står for omtrent 40 prosent av det totale utslippet av mikroplast. Slitasje av bildekk antas å være den største kilden til mikroplast fra land. Utslipet i Norge er beregnet til å være på ca. 8000 tonn mikroplast hvert år.²

Er salgstill miljøinformasjon?

Pirelli har vist til at salgstill ikke er miljøinformasjon og vist til nemndas vedtak i tidligere saker 2005/10 og 2007/05 om tropisk tømmer. I førstnevnte sak kom nemnda til at salgstill i seg selv ikke vil være noen faktor som påvirker miljøet ettersom det kunne være ulik grad av bruk av tropisk tømmer i hver enkelt båt. Sak 2007/05 gjaldt også regnskogtømmer og nemnda kom her til at virksomheten måtte oppgi antall innkjøpte hagemøbler som inneholdt tropisk trevirke, men at innkjøpspris ikke var informasjon som klager hadde rett til å få etter loven. Nemnda er derfor ikke enig i at disse sakene innebærer at salgstill ikke kan være miljøinformasjon.

Nemnda mener at rene salgstill i seg selv ikke er miljøinformasjon. Hvorvidt informasjon om omsetning er å anse som miljøinformasjon må vurderes ut fra de spørsmålene som er stilt og om omsetningen er en faktor som kan si noe om påvirkningen på miljøet.

I sak 2015/1 var nemnda delt i spørsmålet om omsetning av legemiddelet hydrogenperoksid som brukes for avlusning i oppdrettsnæringen var å anse som miljøinformasjon. Flertallet viste til at det ikke var uttalelser i forarbeidene til loven som tydet på at lovgiver hadde tenkt seg at informasjon om omsetning av helse- og miljøfarlige kjemikaler kan være miljøinformasjon som allmennheten har rett til å få utlevert etter miljøinformasjonsloven § 16 første ledd. Flertallet viste bl.a. til at virksomheten var omsetter og ikke hadde innflytelse på legemidlets sammensetning eller den videre håndteringen av dette.

Nemnda har i flere senere saker kommet til at salgstill er miljøinformasjon. I sakene om miljøgiften D5 ble omsetter pålagt å gi informasjon om den samlede mengden D5 som virksomheten brakte på det norske markedet gjennom omsetting av produkter (bl.a. sak 20017/4). I sak 2019/12 kom nemndas flertall til at mengde hvalkjøtt som ble solgt fra virksomheten var miljøinformasjon, og i sak 2020/4 kom nemnda til at informasjon om mengde biodrivstoff basert på palmeolje eller soya som ble omsatt i 2019 var miljøinformasjon. I sak 2021/6 ble mengde import av kjøtt ansett som miljøinformasjon og i 2021/2 ble antall bestillinger i netthandel ansett som miljøinformasjon.

Nemnda kan ikke se at foreliggende sak skiller seg vesentlig fra de nevnte sakene når det gjelder spørsmålet om salgstill er miljøinformasjon, selv om hver sak må vurderes for seg. Nemnda mener at antallet dekk som selges i Norge av virksomheten vil si noe om miljøpåvirkningen fra virksomhetens produkter som selges i Norge, og kan sammenholdes med mengden mikroplast fra de samme dekkene, og vil videre kunne si noe om andre miljøforhold, som f.eks. fremtidig avfall. Salgstall anses derfor som en faktor som påvirker miljøet.

² Avsnittet <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/mikroplast>



Nemnda legger vekt på at nemndas praksis i sammenlignbare saker anser omsetning som en faktor som kan påvirke miljøet og som miljøinformasjon. Miljøinformasjonslovens forarbeider sier videre at loven legger en vid definisjon til grunn for hva som er miljøinformasjon, se Ot.pr.nr. 116 (2001-2002), merknadene til § 2 på s. 143.

Nemnda anser derfor at en oversikt over hvor mange bildekk Pirelli selger i Norge som miljøinformasjon.

Er beregning av utslipp mikroplast miljøinformasjon?

Mikroplast innebærer spredning av små partikler i naturen og disse vil i tillegg kunne inneholde eller ta opp i seg miljøgifter. Miljøinformasjonsloven § 2 sier eksplisitt at beregninger om faktorer som påvirker miljøet er miljøinformasjon. Nemnda anser beregninger av utslipp av mikroplast fra dekk som miljøinformasjon.

Klager ønsker også en oversikt over hvilke andeler det er av ulike polymerer, og det må derfor vurderes om andel polymertypene av utslippene er miljøinformasjon. Polymerer er i henhold til SNL (Store Norske Leksikon) kjemiske forbindelser som består av kjedeformede molekyler. Syntetiske polymerer lages i laboratoriet og er hovedkomponenten i plastprodukter. Naturlige polymerer fremstilles i levende organismer. Bildekk inneholder syntetiske polymerer bl.a. i syntetisk gummi.

EU-kommisjonen gjennomfører for tiden en offentlig høring av revisjon av Reach-regelverket, med mål om tilpasning til ambisjonene i EUs kjemikaliestrategi for bærekraft.³ Reach er en EU-forordning som skal sikre at produksjon, omsetning og bruk av kjemikalier ikke utgjør en fare for mennesker og miljø, og er implementert i norsk rett. Registreringsplikten under Reach er foreslått utvidet til å omfatte visse polymerer, som er byggesteiner som brukes i plast. I tillegg foreslår EU-kommisjonen å utvide kravene til informasjon så det blir lettere å identifisere stoffer med kritiske helseeffekter.⁴

Nemnda viser til at EU-kommisjonen har en økende bevissthet rundt bruk av polymerer og miljøvirkninger fra slike, samt utslipp av mikroplast.

Nemnda finner det klart at informasjon om hvilke syntetiske polymerer som slippes ut som mikroplast og deres andel er miljøinformasjon.

Gjelder spørsmål 2 og 3 miljøinformasjon?

Miljøinformasjonsloven § 2 sier eksplisitt at planer og strategier er miljøinformasjon når de gjelder faktorer som påvirker miljøet. Nemnda anser at informasjon om hva Pirelli gjør for å begrense denne type forsøpling og forurensning, som miljøinformasjon. Det samme gjelder for om Pirelli har planer om å fase ut eller begrense salg produkter som forårsaker slike utslipp og gå over til større bruk av nedbrytbare alternativer.

Gjelder kravene forhold som kan medføre en "ikke ubetydelig påvirkning på miljøet"?

Det er også et krav om at miljøinformasjonen skal medføre en "ikke ubetydelig påvirkning på miljøet". Det er i forarbeidene til miljøinformasjonsloven uttalt at slik loven er formulert er det

³ <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/fagmeldinger/2022/januar-2022/kjemikalierregelverket-reach-revideres/>

⁴ <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/internasjonalt/gronn-giv/kjemikaliestrategi-for-et-giftfritt-miljo/>



virkingen på miljøet som er avgjørende. "Ikke ubetydelig" er noe mer enn ubetydelig skade, men mindre enn vesentlig miljøpåvirkning.

Utslipp av mikroplast til miljøet har vist seg å være et betydelig miljøproblem. Pirelli omsetter bildekk på det norske markedet og er en del av markedet som bidrar til utslipp av mikroplast gjennom salg av sine produkter. Selv om utslippene skjer ved bruk av dekkene, har Pirelli plikt til å ha kunnskap om sine produkter i hele livsløpet. Nemnda anser at kravet gjelder miljøinformasjon om forhold som kan medføre en ikke ubetydelig påvirkning på miljøet og at informasjonen er et forhold ved Pirellis virksomhet.

Plikter virksomheten å gi informasjon om utslipp av mikroplast fra dekkene?

Retten til miljøinformasjon er den samme som virksomhetenes plikt til å ha kunnskap om miljøforhold ved egen virksomhet, jf. miljøinformasjonsloven § 9. Utgangspunktet er at virksomheten må ha kunnskap om miljøvirkninger fra egne produkter og dette omfatter også informasjon om mikroplast som produktene kan generere. Hvor detaljert miljøinformasjon som kan kreves og hvor langt virksomheten må gå i å imøtekomme krav om miljøinformasjon må vurderes konkret. Retten til miljøinformasjon gjelder imidlertid både vurderinger og fakta. Den som mottar et krav om miljøinformasjon, må etter beste evne og innenfor rimelighetens grenser svare og formidle informasjonen på en forståelig måte. Hvor grensen går kan variere både med spørsmålet, og med ressurser og kvalifikasjoner til den som spør og den som gir informasjon, jf. Ot.prp. nr.116 (2001-2002) s. 169.

Pirelli har svart at å måle mengden dekk- og veislitasjepartikler er svært vanskelig. Det er vist til at utslipp skapes av friksjonen mellom dekket og den aktuelle veien, og denne friksjonen er av avgjørende betydning for dekkgrep og trafikksikkerhet. Utslipp av mikroplast er ikke bare et spørsmål om selve dekkene, men utslippene beror også på en rekke andre faktorer som dekkdesign, kjøretøyegenskaper, veidekke, vær, veitopologi og kjøreadferd. Pirelli har videre anført at de "eksterne faktorene", som kjøreatferd, vei- og kjøretøyegenskaper, kan totalt ha mye større betydning for TRWP enn dekkdesignet alene. Pirelli understreker at en anerkjent internasjonal standardisert testmetode for måling av dekkslitasje per i dag ikke er tilgjengelig og at det derfor ikke er mulig å sammenligne ulike dekk på markedet på en objektiv og internasjonalt anerkjent måte. Pirelli har også opplyst at de har egne interne metoder og at nye produkter har slitasjeforbedringer sammenlignet med tidligere modeller, på opptil 30 %.

I rapporten Norske landbaserte kilder til mikroplast (2020) fra Miljødirektoratet er landbaserte kilder til mikroplastkilder i Norge kartlagt, og det er gitt estimater på utslipp fra ulike kilder. I rapporten fremgår det (på side 17) at anslagene på utslippskilden biltrafikk er godt dokumentert:

"Det er viktig å huske at anslagene for den dominerende utslippskilden biltrafikk (over 40 % av utslippene) regnes å være spesielt godt dokumentert. Og viktig: her er tallet det samme ved flere ulike beregningsmetoder, og veldig likt i ulike lands rapporter selv med ulike inngangsstudier."

Nemnda mener at plikten til å gi miljøinformasjon om dekkslitasje ikke forutsetter at det finnes en standardisert test som gjør det mulig å sammenligne produkter i markedet. Slike standardiserte tester synes også være noe som vil kunne være utviklet i nær fremtid, jf. informasjon fra The European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) sine nettsider hvor det står at det pågår arbeid med å utvikle en pålitelig og reproducerbar metode for å måle dekkslitasjehastighet for passasjerers bildekk knyttet til europeisk bruk innen 2023.⁵

⁵ [Hjem - Dekk og Roadwear \(tyreandroadwear.com\)](https://www.tyreandroadwear.com/)



Dekkslitasje har ikke bare betydning for utslipp av mikroplast til naturen, men har også betydning for dekkenes holdbarhet. Dette er forhold som det for bildekkprodusentene er vesentlige å ha kunnskap om. Pirelli har også opplyst at de har egne metoder for å beregne utslipp av mikroplast.

Bildekkprodusenter har et ansvar for at dekkene møter kravene i EUs bestemmelser for dekkmerkeordninger. Dette inkluderer i dag egenskaper som sikkert veggrep, lav rullemotstand og minst mulig hjulstøy. Dekkenes slitasjeegenskaper inngår imidlertid ikke i denne ordningen, grunnet mangel på standardiserte tester. EU-kommisjonen har imidlertid lagt ut en spørreundersøkelse om mulige tiltak mot utilsiktede utslipp av mikroplast, hvor det bl.a. spørres om mikroplastutslipp fra dekk bør reguleres eller inngå i merkeordningen.⁶

Nemnda viser til at plikten til å gi miljøinformasjon gjelder miljøpåvirkningen som virksomheten bidrar til og som virksomheten har plikt til å ha kunnskap om etter miljøinformasjonsloven § 9. Beregninger og analyser omfattes av plikten til å gi miljøinformasjon. Nemnda mener som følge av dette at virksomheten plikter å gi informasjon om sine beregninger av mikroplastutslipp fra dekk som de selger.

Spørsmålet er videre om Pirelli plikter å opplyse om andelen utslipp av ulike polymerer. Bildekk er blant de risikoprodukter som kan gi miljøgiftfull mikroplast.⁷ Pirelli har gitt informasjon om hovedmaterialene som bildekk vanligvis består av etter informasjonen fra European Tyre Industry Association (ETRMA) som angir at 60 - 70 % av de elastiske delene av bildekkene består av syntetiske gummi, mens i lastebildekk utgjør denne komponenten 20 - 40 %.

Dette gir ikke svar på klagers spørsmål om andel polymerer som slippes ut fra Pirellis dekk og nemnda mener at Pirelli også som utgangspunkt har plikt til å svare på dette spørsmålet.

Gjelder informasjonskravet forretningssensitiv informasjon som kan unntas fra informasjonsplikten, jf. miljøinformasjonsloven § 17 første ledd bokstav c)?

Nemnda må ta stilling til om informasjonen er å anse som forretningshemmeligheter og dermed er unntatt fra informasjonsplikten.

Miljøinformasjonsloven § 17 første ledd bokstav c) fastslår at et krav om miljøinformasjon kan avslås dersom det gjelder drifts- eller forretningsforhold som det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde av hensyn til den som opplysninger angår. Bestemmelsen har samme virkeområde som forvaltningsloven § 13 første ledd nr. 2 om taushetsplikt for forretningshemmeligheter.

Kjerneområdet for taushetsplikten for forretningshemmeligheter er informasjon om produksjonsmetoder, nye produkter som er under utvikling og lignende som konkurrenter kan bruke på tilsvarende måte i egen virksomhet. Forarbeidene til miljøinformasjonsloven legger til grunn at det er først og fremst i de tilfellene der miljøinformasjonen vil avdekke sammensetningsopplysninger, produksjonsmetoder og lignende som ikke allerede er kjent, at taushetsplikten vil gjøre seg gjeldende. Det står videre i Ot.prp. nr. 116 (2001-2002) på s. 160:

⁶ <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/fagmeldinger/2022/mars-2022/tiltak-mot-utilsiktede-utslipp-av-mikroplast-pa-eu-horing/>

⁷ Norske Landbaserte kilder til mikroplast, Miljødirektoratet (2020)



"Det stilles her krav både til opplysningenes art (drifts- eller forretningsforhold) og den eventuelle virkningen av at opplysningene gis ut (konkurransmessig betydning). En rekke forskjellige opplysninger vil regnes som drifts- eller forretningsforhold. Den sentrale begrensningen i taushetsplikten ligger i at det må ha "konkurransmessig betydning" for virksomheten at opplysningene hemmeligholdes. Dette innebærer at offentlighet omkring opplysningene må kunne føre til økonomisk tap eller redusert gevinst for virksomheten, enten direkte eller ved at konkurrenter utnytter opplysningene."

I veileder til offentleglova (Justis- og politidepartementet) står det følgende på side 84:

"Opplysningar om drifts- eller forretningsforhold vil omfatte opplysningar som direkte gjeld utøving av næringsverksemd, slik som informasjon om produksjonsmetodar, produkt, kontraktsvilkår, marknadsføringsstrategiar, analyser, prognosar eller strategiar knytte til verksemda.

Den sentrale avgrensinga av teieplikta ligg i vilkåret om at det må vere av «konkurransmessig betydning» for verksemda at opplysningane blir haldne hemmelege. For at opplysningane skal vere underlagde teieplikt, må det med andre ord kunne føre til økonomisk tap eller redusert gevinst for verksemda dersom dei blir kjende, anten direkte eller ved at konkurrentar kan utnytte dei."

Salgstall

Pirelli har vist til at faktiske salgstall gir uttrykk for virksomhetens omsetning, kapasitet og posisjon i det norske markedet og konkrete markedsandeler. Dette er informasjon som ikke er offentlig kjent og som Pirelli mener det er av konkurransmessig betydning for Pirelli å hemmeligholde. Det anføres at markedsandeler normalt er i kjerneområdet av hva som er forretningshemmeligheter etter forvaltningsloven, og dermed også miljøinformasjonsloven.

Nemnda viser til Justis- og politidepartementet veilederen som på s. 87 viser til at opplysninger om produksjonskapasitet og -kvantum faller utenfor taushetsplikten, med mindre de indirekte avdekker produksjonsmetoder eller andre forhold som er underlagt taushetsplikten. Nemnda har i tidligere saker lagt til grunn at informasjon om omsetning som viser historiske og aggregerte (sammenslåtte) tall, ikke er å anse som forretningshemmeligheter. Nemnda kan vanskelig se hvordan informasjonen er forretningshemmeligheter, jf. forarbeidene til miljøinformasjonsloven som sier at det må ha "konkurransmessig betydning" for virksomheten at opplysningene hemmeligholdes. Offentlighet av opplysningene må kunne føre til økonomisk tap eller redusert gevinst for virksomheten. Pirelli har opplyst at markedet for bildekk i Norge er svært konsentrert. Nemnda oppfatter dette som at markedet for salg av bildekk er knyttet til få produsenter. Nemnda kan likevel ikke se at informasjon om samlet salgstall av de ulike bildekkene som virksomheten selger, kan føre til økonomisk tap eller redusert gevinst for Pirelli i fremtiden. Nemnda viser også her til saker som er omtalt over, hvor tilsvarende informasjon i andre saker ikke er ansett som forretningshemmeligheter.

Konkurranselovens § 10, som Pirelli viser til, gjelder konkurransebegrensende avtaler mellom foretak. Nemnda kan ikke se at denne bestemmelse er treffende for innsynskravene i vår sak eller at konkurranselovgivningen vil stenge for en utgivelse av salgstall på sammenstilt måte.

Fremtidige strategi

Nemnda mener at detaljerte opplysninger om planer og strategier vil kunne ligge i kjerneområdet for hva som anses som forretningshemmeligheter, jf. også det som følger av forarbeidene til miljøinformasjonsloven og Justis- og politidepartementets veileder. Spørsmålet om Pirelli har planer om å fase ut eller begrense salg av produkter som forårsaker mikroplastutslipp og gå over til større bruk av nedbrytbare alternativer, anses som et generelt og overordnet spørsmål. Virksomheten kan etter nemndas syn svare generelt på dette uten å gå inn i detaljerte opplysninger, som vil kunne være forretningshemmeligheter.



Sammensetningsopplysninger

Pirelli viser til at sammensetningen av innholdet i dekkene er vesentlig konkurranseparameter, og er informasjon som har kommersiell verdi nettopp fordi de holdes hemmelige. Utlevering av den type informasjon vil fjerne et viktig usikkerhetsmoment blant konkurrenter i markedet. Å levere gode bildekk er en sentral forutsetning for å kunne konkurrere effektivt i et marked, og dersom de individuelle komponentene av hva bildekkene til Pirelli består av røpes for offentligheten, vil Pirelli miste sitt konkurransefortrinn og lide et økonomisk tap/redusert gevinst som følge av at konkurrenter åpenbart vil utnytte denne informasjonen i egen virksomhet.

Nemnda forstår Pirelli slik at når virksomheten opplyser om beregning av andel ulike polymerer som slippes ut, vil dette også si noe om andel ulike polymerer i dekkene. Som tidligere nevnt gir produktkontrollen § 10 enhver rett til informasjon om et produkt inneholder komponenter eller har egenskaper som kan medføre helse- eller miljøskade og hvilke komponenter eller egenskaper dette er. Det betyr at virksomheter må opplyse om komponenter i produktet som kan medføre helse- eller miljøskade, herunder hvilke stoffer i produktet som har slike egenskaper. Nemnda har i tidligere saker også lagt til grunn at det på forespørsel også må opplyses om mengde. Unntaket for forretningshemmeligheter i produktkontrollen § 10 femte ledd bokstav b har samme innhold som unntaket i miljøinformasjonsloven § 17.

Nemnda oppfatter at informasjon om andeler ulike polymerer som klager ønsker informasjon om, vil si noe om sammensetningen av dekkene som Pirelli selger på et overordnet nivå, men vil ikke gi detaljerte opplysninger om sammensetningen av de enkelte produktene som virksomheten selger. Hvilke konkrete polymerer som anvendes, kan imidlertid etter nemndas vurdering være forretningshemmeligheter. Pirelli kan derfor bare pålegges å gi informasjon om polymerandel på et sammenslått/aggregert nivå. Det innebærer at Pirelli må gi anslag over andelen polymerer av det totale utslippet av mikroplast, men at Pirelli ikke plikter å opplyse om hvilke polymerer de benytter og andelen av hver enkelt polymertype. Nemnda anser at informasjon om andelen polymerer av det totale utslippet av mikroplast ikke vil avsløre sammensetningsopplysninger som kan være forretningshemmeligheter.

Klager har etter dette ikke krav på informasjon om de ulike andelene av forskjellige typer syntetiske polymerer som slippes ut som mikroplast, men bare informasjon om andelen polymerer som slippes ut på en overordnet og sammenslått nivå.

Har virksomheten svart på spørsmålene?

Pirelli har ikke svart på spørsmål 1 om salgstall og utslipp av mikroplast og andel polymerer som slippes ut.

Spørsmål 2 gjelder hva Pirelli i dag gjør for å begrense denne type forurensning og forurensning, og spørsmål 3 handler om Pirelli har planer om å fase ut eller begrense salg produkter som forårsaker slike utslipp og gå over til større bruk av nedbrytbare alternativer. Nemnda har kommet til at dette kan besvares på generelt nivå uten å avsløre forretningshemmeligheter. Detaljert informasjon om fremtidige planer og strategier, vil Pirelli ikke være forpliktet til å gi ut fordi dette kan avsløre forretningshemmeligheter. Nemnda viser også til at det går en grense mht. hvor detaljert informasjon som kan kreves, jf. omtalen av dette over.

Pirelli har svart at reduksjon av slitasjepartikler er innebygd i Pirelli Produktutviklingsstrategi og FoU-aktiviteter på materialer og dekkdesign, med sikte på å kontinuerlig forbedre dekkslitasje og dermed minimere sitt utslippsbidrag. Og videre at vitenskapelig og teknisk informasjon om dette inngår i kjerneverdier for Pirelli FoU for å forbedre og optimalisere dekkslitasjemotstanden, og alltid balansere den aktuelle avveiningen med andre viktige dekktytelser som rullestand, tørt/vått grep



og støy (alle viktige elementer når det gjelder dekkenergieffektivitet og sikkerhet for folk på veien). Pirelli svarer videre at de bl.a. vil fortsette sin FoU-innsats for å forbedre dekkslitasjen, samt engasjementet i industrien og myndighetene for å fremme kunnskapen og reduksjonen av TRWP, og mot en standardisert internasjonal målemetode. Nemnda vurderer at Pirelli med dette har svart på spørsmål 2.

Spørsmål 3 gjelder hvilke planer de har fremover. Pirellis svarer at de jobber for kontinuerlig forbedre dekkslitasje og at de balansere dette mot andre viktige dekktytelser. Nemnda anser dette, sammenholdt med øvrig informasjon om hvordan Pirelli jobber med utslipp av mikroplast, som et tilstrekkelig svar på spørsmålet om Pirelli har planer om å fase ut eller begrense salg produkter som forårsaker slike utslipp og gå over til større bruk av nedbrytbare alternativer. Det kan ikke kreves for detaljert informasjon om fremtidige planer og strategier, jf. over om forretningshemmeligheter.

Vedtak

Med hjemmel i lov om rett til miljøinformasjon og deltakelse i offentlige beslutningsprosesser (miljøinformasjonsloven) § 19 fattes følgende vedtak:

Pirelli Tyre Nordic, Norway Branch plikter innen 30 dager å gi Axel Klanderud følgende informasjon:

- 1. En oversikt over hvor mange bildekk Pirelli Tyre Nordic, Norway Branch, selger i Norge.**
- 2. Et anslag på utslippene av mikroplast fra bildekkene som Pirelli Tyre Nordic, Norway Branch selger i Norge og et anslag over andelen syntetiske polymerer av det totale utslippet av mikroplast.**

Klager gis ikke medhold i krav om informasjon om de ulike andelene av forskjellige typer syntetiske polymerer.

Vedtaket er avsagt etter møte i Klagenemnda 28.04.2022 og senere utveksling av tekst til vedtak på e-post. Vedtaket er datert den dagen alle medlemmene har gitt sitt samtykke til teksten.

Vedtaket er endelig og partene har ikke klagerett.

Tvist om plikter og rettigheter etter mil. kapittel 4 kan bringes inn for domstolene ved søksmål.

Partene i søksmålet vil være den som har fremsatt det omtvistede kravet og den virksomheten kravet retter seg mot, jf. forskrift 14. desember 2003 nr. 1572 om Klagenemnda for miljøinformasjon § 10.

05.05.2022

Arne Oftedal
leder

Sigrid Andersen Cabot
nestleder

Martin Leander Brandtzæg
Elin Vestrum

Yngve Holth
Andreas Pihlstrøm