



MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET

# Gränsöverskridande transport av begagnade fordon och fordonsdelar

## Sammanfattning

På sid 9 i Guideline No 9 anges entydigt avseende Type 2a inte är avfall. Det faktum borde tidigare och nu räcka för att Naturvårdsverket och Länsstyrelsen för att fastställa att ett historiskt fordon inte är avfall om det är helt eller fullständigt isärplockat i delar liksom för fordon av värde för samlare och museer.

Om hur tillsynsmyndigheter fortsatt i strid med detta kommer att göra avväganden när det gäller historiska fordon kan det väsentligt försvåra möjligheten för den fordonshistoriska rörelsen, såväl i Sverige som internationellt, att bevara fordon och begagnade fordonsdelar. En förutsättning för bevarande och användande av fordon och delar som alltfjämt existerar är att dessa tas tillvara. Det rör sig om mellan 1 – 2 procent av de fordon som är 30 år och äldre och som en gång trafikerat vägarna.

Om ett fordon ska anses vara avfall ska ett avgörande bygga på saklig grund och bindande rättsakter. Den vägledande informationen från Naturvårdsverket ska vara korrekt. Naturvårdsverket har själva under lång tid ansett att informationen har brister och är otydlig. Naturvårdsverket önskade därför i mars 2018 att Motorhistoriska Riksförbundet sakkunskap skulle nyttjandegöras av den arbetsgrupp som skulle tillsättas för att förbättra informationen om gränsöverskridande transporter av historiska fordon och begagnade delar.

Arbetsgruppen består enligt remissunderlaget endast av Länsstyrelsen. Länsstyrelsen och berörda hade besparats mycket arbete om Länsstyrelsen på ett tidigt stadium också tagit kontakt med Motorhistoriska Riksförbundet i denna fråga.

Motorhistoriska Riksförbundet svar nedan är därför omfattande och till skydd för det rörliga kulturarvet. I avsnitt 1 – 10 finns en sammanställning över innebörden av olika begrepp. MHRFs förslag till vägledning finns i avsnitt 11. I avsnitt 12 – 30 finns MHRFs synpunkter och förslag avseende sidorna 4 – 6 i remissen som berör historiska fordon, fordon av värde för samlare och museer. Synpunkter på sidorna 1 – 3 i remissen finns i avsnitt 31 – 41.

20200313

Jan Tägt

Generalsekreterare MHRF

## Innehåll

Gränsöverskridande transport av begagnade fordon och fordonsdelar .....	1
Sammanfattning .....	2
<b>Definitioner av begrepp, sammanställning .....</b>	<b>5</b>
1. Vad är ett historiskt fordon.....	5
2. Vad är ett uppbyggt historiskt fordon .....	5
3. Skäl och överenskommelser, historiska fordon och fordon av värde för samlare och museer.....	6
4. Syfte med av- och påställning av fordon.....	6
5. Syfte med vägtrafikregisteravgift .....	6
6. Syfte med kontrollbesiktning.....	7
7. Vad är avfall .....	7
8. Om indikatorer av vad som kan anses utgöra avfall .....	7
9. När är ett fordon avfall.....	7
10. Ett uttjänt fordon kan upphöra att vara avfall.....	7
<b>11. MHRFs förslag till vägledning.....</b>	<b>8</b>
12. MHRF synpunkter på det remitterande underlaget .....	9
<b>Synpunkter rörande historiska fordon m fl .....</b>	<b>9</b>
13. Sid 4 inledande text .....	9
14. Sid 4 om sakkunnig i frågor rörande historiska fordon .....	11
15. Sid 4 rubriken .....	12
16. Sid 4 punkt 1 .....	13
17. Sid 4 punkt 2 .....	14
18. Sid 4 punkt 3 .....	16
19. Sid 5 stycke 1 .....	16
20. Sid 5 stycke 2 med tre punkter .....	17
21. Sid 5 stycke 2 punkt 1.....	17
22. Sid 5 stycke 2 punkt 2.....	17
23. Sid 5 stycke 2 punkt 3.....	18
24. Sid 5 stycke 3 med 3 punkter.....	18
25. Sid 5 stycke 3 punkt 1.....	19
26. Sid 5 stycke 3 punkt 2.....	19
27. Sid 5 stycke 3 punkt 3.....	19
28. Sid 5 stycke fyra .....	20
29. Sid 6 stycke ett .....	20
30. Sid 6 de 7 punkterna.....	21

<b>MHRF övriga synpunkter .....</b>	<b>23</b>
31. Sid 1 första stycket.....	23
32. Sid 1 andra stycket.....	23
33. Sid 1 tredje stycket.....	24
34. Sid 1 fjärde stycket.....	25
35. Sid 1 stycke fem.....	26
36. Sid 1 stycke 6.....	27
37. Sid 2 styckena 1 till 6 .....	28
38. Sid 2 stycke 7 till 11 med punkter .....	28
39. Sid 2 stycke 12 övergående på sid 3.....	29
40. Sid 3 de åtta punkterna .....	29
41. -Sid tre sista stycken .....	32

## Definitioner av begrepp, sammanställning

### 1. Vad är ett historiskt fordon

Ett historiskt fordon definieras i TSFS 2010:87 1 kap 4 § *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning* som fordon som är av **en årsmodell som är trettio år eller äldre och som i huvudsak överensstämmer med det utförandet fordonet hade när det lämnade fordonstillverkaren**”

Förtydligande av bestämmelsen finns i 4 kap VVFS 2007:490 *Vägverkets föreskrift om teknisk identifiering* i samband med registreringsbesiktning

**4 §** Ändringar i fordonets ursprungliga tekniska utförande skall godtas om de var typiska för en viss tidsperiod och har utförts på ett tidstypiskt sätt och med tidstypiska delar så att fordonet alltså överensstämmer med tidigare godkänt utförande.

**5 §** Med ett *historiskt fordon* avses fordon som är av en årsmodell som är trettio år eller äldre och som i huvudsak överensstämmer med det utförande fordonet hade när det lämnade fordonstillverkaren.

**6 §** Ett fordon anses överensstämma med ursprungsutförandet om dess identitetsbärare huvudsakligen är tillverkad under modellåret. Identitetsbärare är chassi eller ram, såvida inte den ursprungliga tillverkaren har utnyttjat annan fordons-del som identitetsbärare. Övriga fordonsdelar skall i allt väsentligt överensstämma med ursprungsutförandet i enlighet med vad som sägs i 4 §.

**7 §** För att styrka överensstämmelse och till ledning för fastställande av rätt årsmodell, bör ges in ett av Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) utfärdat ursprungsintyg i vilket eventuella avvikelser från det tidigare utförandet anges. Annat underlag kan vara fordonets historik i form av registrerings-skyltar, registreringshandlingar, tillverkningsintyg eller liknande.

### 2. Vad är ett uppbyggt historiskt fordon

Transportstyrelsens föreskrift, TSFS 2010:89 omfattar endast en paragraf:

**1 §** Ett fordon som är uppbyggt av delar från samma eller olika exemplar av fordon får vid registreringsbesiktning åsättas den årsmodell som motsvarande serietillverkat fordon har under förutsättning att

1. de delar som använts till största delen härstammar från fordon av motsvarande årsmodell,
2. fordonet så långt det är möjligt överensstämmer med motsvarande serietillverkat fordon av den årsmodell som åsätts,
3. det gäller ett så kallat samlarfordon som satts samman för att huvudsakligen användas vid utställning, veteranbilsrally eller liknande och som kan antas komma att brukas i trafik endast i mindre utsträckning, och
4. årtalet i årsmodellbeteckningen är 25 år eller äldre.

### 3. Skäl och överenskommelser, historiska fordon och fordon av värde för samlare och museer

**ELV** - Vägledning avseende historiska fordon\* eller fordon med värde för samlare eller avsedda för museer som förvaras på ett förnuftigt och miljöanpassat sätt, antingen i körklart skick eller isärplockade i delar, omfattas inte av definitionen på avfall enligt direktiv 75/442/EEG\*\* och faller inte inom det här direktivets tillämpningsområde

**Guideline No 9 Appendix 1 Type 2a: Vintage cars or vehicles - non-waste**  
– Vägledning avseende gränsöverskridande transport av fordon.

“It is referred to the description of vintage vehicles in recital 10 of the ELV Directive (see [Reference 7](#) in [Appendix 4](#)). Note there are differing definitions in Member States concerning what constitutes a vintage car or vehicle. Whether or not a car/vehicle is supposed to be a vintage (veteran) car/vehicle is normally regulated by national/international provisions and if in doubt the relevant authorities could be contacted.”

För Type 2a finns inte någon fotnot som hänvisar vidare till dokumentet vilket det gör för Type 1, 2, 3 och 4. För dessa finns flera olika vägledningsbegrepp ”quality” indicators” och ”in addition” liksom fotnoter hänvisande till olika paragrafer i guidelinen.

Guidelinen No 9 kan därför inte förstås på annat sätt än att det som står på sid 9 avseende Type 2a står helt fritt från vad som i övrigt anges i guidelinen. denna. I praktiken innebär det att historiska fordon och fordon av värde för samlare och museer inte ska anses vara avfall.

### 4. Syfte med av- och påställning av fordon

Om ett i Sverige svenskregistrerat fordon inte ska användas kan det ställas av. Efter en anmälan om avställning till Transportstyrelsen får fordonet inte köras på allmän väg. När ett fordon är avställt debiteras ingen fordonsskatt och kravet på trafikförsäkring upphör. Det omvända gäller när fordonet ställs på. Ett avställt fordon får t ex ändå köras till och från besiktning eller på ett inhägnat område.

### 5. Syfte med vägtrafikregisteravgift

Vägtrafikregisteravgift ras ut i samband med att fordonet första gången ställs på, därefter tas avgiften ut årligen i samband med att fordonsskatt debiteras. Avgiften avser att täcka de kostnader Transportstyrelsen har för att upprätthålla registret med data om fordonet och dess ägare.

## 6. Syfte med kontrollbesiktning

Enligt fordonslagen 2002:574 Kap 2 1 § "Kontroll om ett fordon är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik"

## 7. Vad är avfall

I Rådets direktiv 75/442/EEG av den 15 juli 1975 om avfall anges i Artikel 1 "waste" means any substance or object which the holder disposes of or is required to dispose of pursuant to the provisions of national law in force.

Av direktivet framgår att det är varje ämne eller föremål som innehavaren förfogar över och bortskaffar eller är lagstadgad skyldig att bortskaffa

## 8. Om indikatorer av vad som kan anses utgöra avfall

Då syftet med på- avställning, kontrollbesiktning och körförbud är till för helt andra förhållanden än att fastställa om ett fordon är avfall är dessa instrument inte tillämpliga för det senare ändamålet.

## 9. När är ett fordon avfall

Ett fordon är avfall, bilskrotningsförordningen 2007:186, om en bilskrotningsverksamhet har utfärdats ett skriftligt bevis om att en uttjänt bil har förvärvats för skrotning och ett skrotintyg har utfärdats som visar att åtgärder har vidtagits för en hälso- och miljömässigt godtagbar hantering av en uttjänt bil.

I Naturvårdsverket "En vägledning vid tillsyn av export av uttjänta fordon, reservdelar och däck" 2012-02-28 anges ett exempel på farligt avfall. "Exempel: Ett uttjänt fordon som ej är tömt på vätskor eller farliga komponenter betraktas som farligt avfall. Vid transport inom EU krävs därför att transporten först anmäls till berörda myndigheter i avsändar-, transit och mottagarland."

Av exemplet framgår att det måste röra sig om ett uttjänt fordon för att det ska vara fråga om farligt avfall. Samma förutsättning måste gälla om även då det handlar om avfall som inte är farligt. Det måste röra sig om ett uttjänt fordon, det kan inte vara vilket som helst.

Att Type 2a fordon inte omnämns i vägledningen kan beror på ett förbiseende eller att det var uppenbart att sådana fordon ej behövde beskrivas då de är undantagna. Oavsett kan det ha medverkat till sakfel och otydligheter på Naturvårdsverkets egen hemsida och därmed också osäkerhet om vad som gäller vid tillsyn när det gäller historiska fordon och fordon av värde för samlare och museer.

## 10. Ett uttjänt fordon kan upphöra att vara avfall

Ett fordon som skrotats enligt punkt 9. kan om skrotintyget utfärdats före den 1 juni 2007 åter registreras om det existerar.

## 11. MHRFs förslag till vägledning

Vägledning avseende undantag vid gränsöverskridande transport av särskilda fordon och begagnade delar till dessa.

Vid en gränsöverskridande transport av ett historiskt fordon (30 år och äldre) eller fordon med samlarvärde (oavsett årsmodell) eller avsedda för museer (oavsett årsmodell) som förvaras på ett förnuftigt och miljöanpassat sätt (under transporten), antingen i körklart skick eller isärplockade i delar (helt eller delvis och som enskilda begagnade delar) ska den som organiserar transporten i avsändarlandet kunna visa och styrka:

- 1) Vem som är äger fordonet alternativ den begagnade delen
  - a) Styrks med fångeshandling
    - Handlingen ska uppta köpare, säljare och datum för fånet<sup>1)</sup>
  - b)
  - c) Beskrivningen av fordonet ska omfatta:
    - Fabrikat
    - fordonsbenämning<sup>2)</sup>
    - fordonsår<sup>3)</sup> / årsmodell<sup>4)</sup>
    - fordonsidentifieringsnummer<sup>5)</sup>
  - d) Beskrivningen ska för begagnade delar omfatta:
    - Fabrikat, tex Volvo eller Jaguar (underleverantör ska ej anges t ex Lear Corporation eller BorgWarner Inc.
    - Benämning, tex styrväxel eller inredning
- 2) Vid all transport gäller att:
  - fordonet/ fordonsdelarna är lastsäkrade
  - fordonsdelarna är förpackade
  - den utförts på ett sådant sätt att den inte kan påverka miljön under lastning, transport och lossning och därmed inte förorsakar skada eller läcka

<sup>1)</sup> Fånget kan avse såväl försäljning, gåva som arv och handlingen kan vara avtal, kvittens, kvitto, gåvobrev, bouppteckning, arvsförfogande eller arvsintyg och styrker ursprunget

<sup>2)</sup> Fordonsbenämning t ex Opel Rekord DeLuxe 1900 eller Vincent Black Shadow

<sup>3)</sup> Med fordonsår avses den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordons årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i registret, avses med fordonsår det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.

<sup>4)</sup> Årsmodell, för ett fordon som är tillverkat den 1 juli eller senare ett år får nästkommande år anges som årsmodell).

<sup>5)</sup> Fordonsidentifieringsnummer eller motsvarande märkning för att identifiera fordonet, t ex ram-, chassi-, kaross-, motor- eller (chassinummer) eller annan specifik uppgift



## 12. MHRF synpunkter på det remitterande underlaget

Våra synpunkter nedan görs huvudsakligen stycke för stycke enligt Länsstyrelsen önskemål. Den remitterade texten återfinns inledningsvis i en särskiljande ruta. Viss text har också rödmarkerats. Till en sådan markering följer sedan MHRFs kommentarer. I de fall den remitterade texten upprepas eller huvudsakligen är i överensstämmelse med vad som tidigare angetts, görs en hänvisning till tidigare kommentar. MHRFs förslag återges mot gul bakgrund.

### Synpunkter rörande historiska fordon m fl

## 13. Sid 4 inledande text

### **Om Veteranfordon och historiska fordon**

I civilsamhället finns utbrett intresse för historiska transportmedel, ofta utifrån ett motorhistoriskt och kulturhistoriskt intresse. Det tar sig bland annat uttryck i att äga, underhålla, renovera och samla på äldre fordon, som inte längre tjänar som bruksfordon. Sett både ur miljörättslig men också kultur- och motorhistorisk synpunkt är det av intresse att fordon som utgör del av det **motorhistoriska kulturarvet** tillvaratas, renoveras och underhålls.

Vägledningen nedan syftar till att skapa tydlighet om hur man tillgodoser kraven om utförelse och export av **veteranfordon och historiska fordon**.

Det finns några olika begrepp, vars betydelse redogörs för nedan.

**Veteranfordon:** fordon av äldre årsmodell. När ett fordon blir ett veteranfordon kan varieras beroende på vem som tillfrågas.

Av information på Transportstyrelsens hemsida framgår att *det kan skilja mellan klassningen av "veteranfordon" mellan länder. I den engelska förordningstexten hänvisas till fordon som har en historisk status. Detta likställs i Sverige med de fordon som är skattebefriade på grund av ålder, alltså att de är 30 år eller äldre.*

**Historiskt fordon:** har definierats i Vägverkets författningssamling 2007:490 5 §, som följer. *Med ett historiskt fordon avses fordon som är av en årsmodell som är trettio år eller äldre och som i huvudsak överensstämmer med det utförande fordonet hade när det lämnade fordonstillverkaren.* Hur denna överensstämmelse ska kunna styrkas framgår av 7 § i samma föreskrift.

Enligt Direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon omfattar begreppet historiska fordon eller fordon med ett samlarvärde eller avsedda för museer utgörs av fordon som förvaras på ett förnuftigt och miljöanpassat sätt. Sådana fordon omfattas inte av bestämmelserna i avfallsdirektivet 75/442/EEG.

## **MHRFs synpunkter**

### **Fordonshistoriskt kulturarv**

När det rör vägfordon och de som framförs i terräng är det idag vedertagna samlade begreppet för dessa ur historiskt och kulturarvsperspektiv – det fordonshistoriska kulturarvet – och det utgör en del av det transporhistoriska kulturarvet dit även fordon till sjöss, i luften och rälsburna hör. För en konsekvent förståelse bör således inte begreppet ”det motorhistoriska kulturarvet” användas.

### **Historiska fordon**

Veteranfordon är ett ord med flera betydelser. I skattelagstiftning om fordonsskatt används begreppet veteranfordon men i övrig gäller historiska fordon som ett samlande begrepp såväl i Sverige som internationellt. I något sammanhang används begreppet Vintage t ex i ELV direktivets skäl nummer 10 där det har en breddare betydelse än att bara avse just de historiska fordonen då det även omfattar fordon av värde för samlare och museer, fordon som kan vara betydligt yngre än 30 år, de kan i praktiken komma direkt från tillverkaren och tex vara förseriefordon.

Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council of 18 September 2000 on end-of-life vehicles, recital 10: “Vintage vehicles, meaning historic vehicles or vehicles of value to collectors or intended for museums, kept in a proper and environmentally sound manner, either ready for use or stripped into parts, are not covered by the definition of waste laid down by Directive 75/442/EEC and do not fall within the scope of this Directive.”

### **Correspondents' guideline No 9**

MHRF föreslår att lydelsen i ELV används för att exemplifiera vilka fordon som ska undantas enligt Avfallsdirektivet 75/442/EEC och I Correspondents' guideline No 9 Appendix 1 Type 2 A med hänvisning till nationell lagstiftning

### **ELV och den svenska översättningen**

(10) Veteranfordon, det vill säga historiska fordon eller fordon med samlarvärde eller avsedda för museer som förvaras på ett förnuftigt och miljöanpassat sätt, antingen i körklart skick eller isärplockade i delar, omfattas inte av definitionen på avfall enligt direktiv 75/442/EEC och faller inte inom det här direktivets tillämpningsområde.

Den svenska översättningen är inte korrekt då Vintage har översatt med Veteranfordon vilket inte är detsamma och ”of value to collectors” har översatts med ”av samlarvärde” varvid personerna (fysiska såväl som juridiska) har utelämnats.

### **MHRF förslag**

- att historiska fordon följer den definition som MHRF framfört under avsnitt 1 och 2.

## 14. Sid 4 om sakkunnig i frågor rörande historiska fordon

**Motormännens riksförbund** definierar ett veteranfordon som ett fordon (en personbil) **i originalskick** (för privat hobbybruk) som ska ha en ålder på minst 30 år. Bilen får inte köras till vardags eller i brukstrafik och körsträckan är därför max 1 000 mil per år. För att få försäkra ett fordon som veteranfordon med det avtal Motormännens riksförbund förhandlat fram, behöver fordonet vara 30 år eller äldre.

### **MHRFs synpunkter**

#### **Riksförbundet M**

Motormännens Riksförbund, M, är Sveriges största konsumentorganisation för bilister. M anger som sin roll "att visa vägen mot framtidens bilism i ett mobilt och hållbart samhälle". Således en organisation vars uppgift inte är i närheten av den kulturarvsbevarande verksamhet som bedrivs av MHRF, våra medlemsföreningar, systerförbund och FIVA. Det hindrar inte och är dessutom lämpligt att Länsstyrelsen efterhör hur Riksförbundet M ställer sig till gränsöverskridande transporter av fordon och begagnade delar då det sannolikt är av lika stort intresse för M:s medlemmar som för MHRFs att hantering kan ske på ett enkel och transparent sätt.

#### **MHRF ber Länsstyrelsen om svar/förklaring**

MHRF ber Länsstyrelsen förklara varför MHRF inte konsulterats när det gäller definition av historiska fordon.

MHRF ber även Länsstyrelsen förklara varför villkor i den begränsade försäkringslösningen som Riksförbundet M kan tillhandahålla sina medlemmar för vissa fordon, bilar i originalskick, ska utgöra vägledning och där Länsstyrelsen särskilt trycker på det senare "i originalskick".

### **MHRFs förslag**

- att historiska fordon följer den definition som MHRF framfört under avsnitt 1 och 2.

## 15. Sid 4 rubriken

**Vid en gränsöverskridande transport av ett fungerande veteran- och/eller historiska fordon behöver den som organiserar transporten i avsändarlandet kunna visa och styrka:**

### **MHRFs synpunkter**

#### **Undantag på funktionskrav för särskilda fordon vid gränsöverskridande transport**

MHRF anser att rubriken är olämplig då det av såväl ELV-direktivet, Avfallsdirektivet som Guideline No 9 entydigt framgår att historiska fordon är undantagna liksom fordon av värde för samlare och museer.

Undantaget omfattar såväl fordon körklara som isärplockade i delar. Det innebär att ett fordon kan vara såväl komplett och körklart som vara delvis eller fullständigt i delar. Därmed omfattas även enstaka begagnade fordonsdelar.

#### **Förvaring på ett förnuftigt och miljöanpassat sätt**

En förutsättning för att ska vara undantagna är att de förvaras på ett förnuftigt och miljöanpassat sätt enligt ELV-direktivet som styr biltillverkarnas ansvar för att ta hand om de fordon de satt på marknaden när dessa har tjänat ut.

Analogt kan gränsöverskridande transport av historiska fordon inte förstås med mindre än att fordonet under transporten ska uppfylla motsvarande krav. Det ska således vara väl förankrat, skyddat och inte utgöra en risk för miljön.

Av det följer att det vid transporttillfället inte kan finnas skäl att efterfråga hur fordonet har varit förvarat fram till det lastades. Det kan inte heller finnas skäl att efterfråga hur det kommer förvaras då det lastas av då svaret i sig är hypotetiskt och det därtill är destinationslandet som har att i det enskilda fallet avgöra om förvaringen strider mot gällande regler

### **MHRFs förslag**

- att funktionskrav och kraven på förvaring vid gränsöverskridande transport av historiska fordon eller fordon med samlarvärde eller avsedda för museer följer MHRFs förslag till vägledning under avsnitt 11.

## 16. Sid 4 punkt 1

• Handlingar som visar vem äger som fordonet, med köpehandling, **kvitto** eller annan **handling som visar vem som äger** och **förfogar** över fordonet. Av köpehandlingen ska det framgå att det är ett kvitto, vem som är säljare respektive köpare, vad som sålts och datum för försäljningen. Identifieringsnummer (chassinummer) eller annan specifik uppgift för fordonet behöver vara angivet på **köpehandlingen eller kvittot**.

### MHRFs synpunkter

#### Köpehandling och kvitto

Köpehandling och kvitto är två olika handlingar

Ett **kvitto** är en bekräftelse att en person har betalat för en vara eller en tjänst, kvittot kan vara såväl fysiks som digitalt i original eller en kopia.

Köpehandlingen torde i normalfallet vara ett avtal och kvittot ett verifikat på att det i avtalet angivna beloppet betalts helt eller delvis. Det är också vad som anges i sista meningen där köpehandling och kvitto anges som två skilda handlingar.

Enligt generaldirektören, Karl Falkenberg, för DG Environment "Guidance on the interpretation of key provisions of Directive 2008/98/EC on waste WFD, Juni 2012 görs ingen åtskillnad baserat på om ämnet / föremålen kan säljas eller inte enär bortskaffande kan omfatta positiva, neutrala eller negativa kommersiella värden.

Värdet är således inte avgörande för om ett ämne eller föremål är avfall.

#### Förfoga

Den som förfogar över fordonet vid utförelse/export tillfället är transportören. MHRF undrar varför och hur det ska styrkas "Denne" kan förvisso vara ägaren men mer vanligt torde vara att det är olika parter. Oavsett detta torde det därför uppenbart framgå utan särskild handling vem som förfogar över fordonet, transportören och mer undantagsvis ägaren. I något fall vid kvarhållande av fordonet kan den personen var Polismyndighet, Tullverket eller Länsstyrelsen.

Kravet på att styrka vem som förfogar över ett fordon helt eller isärplockat i delar eller begagnade fordonsdelar vid en gränsöverskridande transport inte behöver styrka det med särskild handling. Sedvanligt fraktdokument alternativt legitimation ska räcka för att styrka förfogandet. Någon särskild handling därutöver behövs inte och det behöver inte heller anges i vägledningen då sådana handlingar alltid ska finnas tillgängliga.

#### MHRFs förslag

- att värdet ej beaktas vid gränsöverskridande transport av historiska fordon eller fordon med samlarvärde eller avsedda för museer.

## 17. Sid 4 punkt 2

- Registreringsbevis eller annan skriftlig utsaga som kan **styrka fordonets typ, identitet och härkomst**. Den senare utsagan kan t ex vara ett **FIVA Identitetskort** (Federation Internationale Vehicules Anciens).

### MHRFs synpunkter

#### Registreringsbevis

Av registreringsbeviset framgår förvisso om det är en t ex en bil eller motorcykel men är det inte av större intresse om det är t ex en Volvo eller en Saab och av vilken modell. MHRF anser att tillsynsmyndighetens behov av registreringsbevis som är en personlig handling som man ska vara ytterst aktsam väger mindre än ägarens behov av kontroll över dokumentet och att det inte kan fyller något särskilt behov för att göra en eventuell bedömning om fordonet vid export/utförsel kan anses utgöra avfall.

Enligt gällande regler på den inre marknaden ska de svenska fordonsregistreringshandlingarna del 1 och 2 insändas till införsellandets registreringsmyndighet.

#### Fordonsidentifieringsnummer

Med identitet antar MHRF att det är fordonsidentifieringsnummer eller annan märkning för identifiering.

#### Härkomst

MHRF anser att det vedertagna begreppet ursprung är mer lämpligt. Köparen kan inte lämna annan upplysning än vem som försålt fordonet alternativt på vems uppdrag fordonet försålts.

Om fordonet är registrerat finns uppgifterna även tillgängliga hos Transportstyrelsen då de tre senaste ägarna med nuvarande bostadsadress finns lätt tillgängliga.

FIVA Indetity Card, FIC, kan låta tilltalande när det beskrivs vilka uppgifter som ett sådan kan innehålla, ägarhistorik, historiska händelser, tekniska uppgifter och eventuella avvikelser, nuvarande ägare med adress och fordonets registreringsnummer. Det är dock långt ifrån alltid det är så. Syftet med i första hand till för att arrangörer av internationella träffar och regularity tävlingar i sin inbjudan ska kunna rikta den till fordon av visst utförande och bevarande.

Men det är inte den avgörande invändningen mot FIC som dokument. Det är andra skäl som gör att FIC inte är en lämplig handling.

1. FIC är FIVAs egendom
2. FIC giltighetstid är upp till 10 år
3. FIC följer ägaren, dvs när fordonet säljs så är det inte längre giltigt och ska skickas till FIVA

4. FIC ska korrigeras om fordonet ändrats och vid omfattande ändring dras det in och ett nytt utfärdas
5. Det är i det land som ägaren till fordonet har sin hemvist som utfärdar FIC

Det innebär att ett FIC inte längre är giltigt i samma ögonblick som ett fordon försäljs. Om den nya ägaren, till det fordon som ska lämna Sverige, ska kunna genom Transportören visa upp sitt FIC måste han ansöka om det separat.

I samband med ansökan ska han lämna en mängd uppgifter vilka alla ofta inte är kända vid köpet. Fordonet ska också fysiskt inspekteras normalt av en person, i andra fall av två personer och i speciella fall ska underlaget, ansökan, bilder, styrkande dokument och inspektionsrapporterna granskas av FIVA tekniska kommitté.

I praktiken innebär det att en process för ett FIC kan inledas först när fordonet finns tillgängligt i ägarens hemland. Handläggningstiden är sällan kortare än 3 - 6 månader ibland kan det ta betydligt längre tid än så. Sammantaget är FIC av alla dessa skäl inte lämpligt att tillämpa för ändamålet att avgöra om ett fordon ska anses utgå avfall. Alldeles särskilt som de fordon som berör normalt ska vara undantagna.

### **Sammanfattning**

- Fordonets fabrikat och modell i de fall det inte uppenbart framgår av fordonet att det ska styrkas
- Fordonets identitet framgår av fordonet säkrare än uppgiften i ett dokument, det räcker således med att granska fordonet
- Ursprung framgår av fångsthandling och behöver inte styrkas särskilt
- FIVAs Identity Card är direkt olämpligt

### **MHRFs förslag**

- att FIVA Identity Card eller registreringsbevis inte ska utgöra en handling vid gränsöverskridande transport av historiska fordon eller fordon med samlarvärde eller avsedda för muséer.

## 18. Sid 4 punkt 3

- Att fordonet genomgått en oberoende trafiksäkerhetskontroll (Köp- och säljtest/Bildiagnos/ Begagnat test, etc) för mindre än 14 månader sedan och att kontrollen visat att fordonet är fullt fungerande.

### **Fordonet helt eller i delar liksom begagnade delar**

Då fordonet kan vara delvis eller helt demonterade eller helt kompletta eller att det rör sig om en begagnad fordonsdel så finns inget skäl att styrka att fordonen är fullt fungerande.

### **Besiktningsperiod och befrielse från sådan**

När det gäller trafiksäkerhetskontroll av historiska fordon så har de en inställelseperiod på 24 månader. Men om det är en motorcykel som är 40 år och äldre så är dessa besiktningsbefriande och är det en personbil, lastbil, buss släpvagn som dras av dessa, en A-eller Epa-traktor som är 50 år och äldre så är dessa besiktningsbefriade

### **MHRFs förslag**

- att kraven på sådana handlingar vid gränsöverskridande transport av historiska fordon eller fordon med värde för samlare eller avsedda för muséer utgår.

## 19. Sid 5 stycke 1

### **Gränsöverskridande transport av ett icke fungerande historiskt fordon**

För veteran- och/eller historiska fordon kan reparations- och renoveringskostnaderna ofta komma att överstiga fordonets marknadsvärde i befintligt skick. För sådana fordon finns ett undantag från tillämpningen vad som föreskrivs i EG förordning 1013/2006 om transport av avfall, i EG direktiv 2000/53 om uttjänta fordon. En vägledning kring tillämpningen av detta undantag finns angående sk typ-2a fordon i Correspondents' guidelines No 9.

### **Undantag**

Undantaget i Guideline No 9, EG förordning 1013/2006 om transport av avfall och ii EG direktiv 2000/53 om uttjänta fordon har ingen koppling till om fordonet är fungerar eller inte, Det är ett generellt undantag.

### **MHRFs förslag**

att informationen på sid fem i stora delar utgår och ersätts av MHRFs förslag under avsnitt 11.



## 20. Sid 5 stycke 2 med tre punkter

Först behöver organisatören av transporten kunna styrka att det är fråga om ett historiskt fordon. Det kan göras via:

### **Fordon av värde för samlare och museer**

Vad som är av värde för en fordonssamlare kan inte bedömas av annan än samlaren själv. Skälet är det enkla då samlaren och även andra samlare av samma ämne eller föremål sätter värde på dem samtidigt som det inte finns ett allmänt värde, d v s det som personen sätter värde på gör få andra.

Att det rör sig om ett museum framgår av fångeshandlingen.

### **MHRFs förslag**

att definitionen av ett historiskt fordon följer MHRFs förslag under punkt 1 och att fordon av värde för samlare och museer omfattas där det är samlaren som avgör vilka ämnen eller föremål som är av värde för denne.

## 21. Sid 5 stycke 2 punkt 1

• Registreringsbevis eller annan skriftlig utsaga som kan styrka fordonets typ, identitet och härkomst. Den senare utsagan kan t ex vara ett FIVA Identitetskort (Federation Internationale Vehicules Anciens), och är också till nytta för att styrka följande två punkter.

### **MHRFs förslag**

- att kraven på handlingar vid gränsöverskridande transport av historiska fordon eller fordon med värde för samlare eller avsedda för muséer följer MHRFs förslag till vägledning under avsnitt 11.

## 22. Sid 5 stycke 2 punkt 2

• Att fordonet är minst 30 år och i samma utförande som det var när det lämnade tillverkaren, oavsett om det är renoverat eller har bevarats utan renovering.

### **Om samma utförande som när det lämnade tillverkaren**

Det saknar relevans om det utförande fordonet har i samband med en gränsöverskridande transport för att avgöra om fordonet är avfall.

Under punkt 1 respektive 2 klargörs att ett fordon kan med stöd av gällande regelverk avvika avseende utförandet: att ett fordon avviker från dess ursprungliga utförande kan t ex var lagkrav, att fordonet har anpassat till särskilda behov, att fordonet byggts om för annat ändamål eller p g a tycke och smak. Det kan också ha ändrats från att vara personbil till t ex lastbil, buss eller traktor.

Att utförandet har ändrat kräver ibland registreringsbesiktning men inte alltid då det i Transporstyrelsen föreskrifter framgår när en ändring inte kräver en registreringsbesiktning.

Det kan också röra sig om ett fordon som byggts om till rallybil, byggts om delvis eller fullständigt.

Det innebär att mängder med fordon inte är i utförande som när de lämnade tillverkaren. De är många gånger av ett särskilt historiskt intresse.

### MHRFs förslag

- att kravet på "i samma utförande som det var när det lämnade tillverkaren" utgår. Definitionen av ett historiskt fordon ska istället följa gällande regelverk för registrering av fordon enligt avsnitt 1 och 2.

### 23. Sid 5 stycke 2 punkt 3

- Om det modifierats, att så skett på ett för fordonstypen tidstypiskt sätt, och vara gjort för minst 20 år sedan. Tillbehör ska vara tidstypiska och i ett utförande som fanns att tillgå för minst 20 år sedan.

### MHRFs förslag

- att kravet på "vara gjort för minst 20 år sedan utgår. Definitionen av ett historiskt fordon ska istället följa gällande regelverk för registrering av fordon enligt avsnitt 1 och 2.

### 24. Sid 5 stycke 3 med 3 punkter

- Om det är fråga om ett historiskt fordon som inte är fullt fungerande och som ska repareras måste organisatören kunna visa/styrka:

### MHRFs förslag

- att kravet utgår i enlighet vad MHRF ovan anført med hänvisning till med ELV-direktivet, Avfallsdirektivet samt Guideline No 9

## 25. Sid 5 stycke 3 punkt 1

- Intyg om reparerbarhet (se ovan) och dokument som styrker att det är ett historiskt fordon kunna uppvisas.

### **MHRFs förslag**

- att kravet utgår i enlighet vad MHRF ovan anfört med hänvisning till med ELV-direktivet, Avfallsdirektivet samt Guideline No 9

## 26. Sid 5 stycke 3 punkt 2

- Att mottagaren av fordonet tidigare reparerat/ renoverat historiska fordon eller låtit någon annan göra det för dennes räkning.

### **MHRFs förslag**

- att kravet utgår då det inte finns något rättsligt stöd om kan förplikta köparen att styrka vare sig kompetens tidigare renoveringar eller att ägaren har låtit annan utföra detta

## 27. Sid 5 stycke 3 punkt 3

- att fordonet har förvarats och kommer att förvaras på ett för fordonet miljösäkert sätt.

### **MHRFs synpunkter**

Det är väl ändå inte miljölagstiftningens roll att skydda fordonet, Här måste det blivit fel då det är miljön som ska skyddas.

### **MHRFs förslag**

- att kravet utgår då det inte finns något rättsligt stöd som kan förplikta köparen att styrka vare sig hur fordonet har förvarats av tidigare ägare eller hur det kommer att förvaras av köparen eller den person som kan komma att förvara fordonet för t ex uppställning eller renovering. Det enda relevanta är att transportören av fordonet ska förvara fordonet på ett miljöanpassat sätt.

## 28. Sid 5 stycke fyra

Mottagarens förutsättningar att reparera/låta reparera fordonet kan också styrkas genom att verifiera medlemskap i någon motorhistorisk förening eller genom en för fordonet lämplig verkstad. Föreningen eller fordonsverkstaden kan i sådana fall gärna styrka mottagarens förutsättningar att äga/reparera/renovera det aktuella fordonet. Uppvisande av FIVA-intyg för andra fordon som mottagaren äger kan också styrka dennes förutsättningar att se till att fordonet blir reparerat.

Federation Internationale Vehicules Anciens (FIVA) utfärdar vid ansökan identitetskort för fordon som är äldre än 30 år, som styrker deras autenticitet, ursprung och att det är fråga om ett historiskt fordon.

### **MHRFs synpunkter**

Ett FIVA Identity Card styrker inte på något sätt att ägaren har de förutsättningar som Länsstyrelsen vill ta del av.

### **MHRFs förslag**

- att kravet utgår enligt vad som tidigare angetts då det inte finns någon juridisk förpliktelse och då FIVA Identity Card är direkt olämpliga.

## 29. Sid 6 stycke ett

Vägledning angående gränsöverskridande transporter av begagnade fordonsdelar (Ersätta: Information till dig som exporterar reservdelar till fordon)  
För gränsöverskridande transporter av begagnade fordonsdelar (även kallat reservdelar) gäller motsvarande krav som ställs på transporter av andra begagnade varor. Den i avsändarlandet som anordnat transporten eller är avsändare av fordonsdelarna ska vid en kontroll av transporten kunna styrka/visa:

### **MHRFs synpunkter**

MHRF anser att samma regler som kan tillämpas vid gränsöverskridande transporter av historiska fordon eller fordon med värde för samlare eller avsedda för museer som transporteras på ett förnuftigt och miljöanpassat sätt, antingen i fungerande skick eller isärplockade i delar, omfattas inte av definitionen på avfall

### **MHRFs förslag**

- att kraven på handlingar vid gränsöverskridande transport av begagnade delar till historiska fordon eller fordon med värde för samlare eller avsedda för museer följer MHRFs förslag till vägledning under avsnitt 11.

### 30. Sid 6 de 7 punkterna

- Fordonsdelens fabrikat, typ, vilka fordon den passar till.
- Fordonsdelens ursprung, genom att kunna uppvisa kvitto eller annat dokument som visar var delen är köpt/demonterad och av vem (inkluderat kontaktuppgifter).
- Handling visande ägande- och förfoganderätt hos den avsändande parten, samt uppgifter om mottagare och köpeskillingen – om fordonsdelarna är sålda till någon i mottagarlandet.
- Fordonsdelens funktion, genom att uppvisa dokumentation som visar att delen är testad/undersökt med avseende på funktion, inkluderat av vem, när, hur, testresultat och kontaktuppgifter till den som utfört testet/undersökningarna. Det behöver framgå att fordonsdelen är hel och komplett och kan användas utan att renoveras.
- Att fordonsdelen är ren och inte innehåller några föroreningar eller förbjudna ämnen.
- Att fordonsdelen inte läcker några vätskor.
- Att fordonsdelen/delarna är förpackade och lastsäkrade på ett sådant sätt att de inte kan skadas under lastning, transport och lossning.

### **MHRFs synpunkter**

Punkt 1. Fabrikat och vad det är för objekt kan beskrivas men långt ifrån alltid att ange till vilka fordon det passar är inte görligt. Alla tillverkare håller sig med underleverantörer och deras varumärke/namn kan finnas på objektet. Det sannolika är att säljare och köpare vet till vilket fordon objektet kan passa men de kan ha olika uppgifter och samtidigt rätt båda två då samma objekt användes av flera tillverkare på olika fabrikat, modeller och fordonsår. Om uppgiften anses nödvändig är det i många fall inte görligt att ange fabrikat.

Uppgiften borde begränsas till att ange "växellåda BMW", även om växellådan är av fabrikat Borg Warner.p

Punkt 2. Här används begreppet ursprung vilket MHRF anser är bra. Kvitto ofta visas upp då köp vid gränsöverskridande transporter ofta sker i nära anslutning till transporten. Däremot torde det vara svårare om inte rent omöjligt att kunna påvisa vem som demonterat delen och ännu svårare att i dessa fall ha tillgång till kontaktuppgifter. Begagnade delar till historiska fordon har inte sällan en lång historia bakom sig där de vandrat mellan ägare under lång tid.

#### Punkt 3

Handling visande ägande- och förfoganderätt hos den avsändande parten, samt uppgifter om mottagare och köpeskillingen – om fordonsdelarna är sålda till någon i mottagarlandet.

## **MHRFs förslag**

- att kraven på handlingar vid gränsöverskridande transport av begagnade delar till historiska fordon eller fordon med värde för samlare eller avsedda för museer följer MHRFs förslag till vägledning under punkt 11.

## **Olagliga avfallstransporter**

Om riktlinjerna inte följs kan transporten bedömas som en olaglig avfallstransport. Det kan innebära att du fullföljandet av transporten förbjuds och att avsändaren ska ta fordonsdelarna i retur, eller att de ska lämnas till en godkänd avfallsanläggning.

## **MHRF synpunkter**

MHRF anser att det enda skäl till att en transport av historiska fordon, fordon med värde för samlare eller museer eller fordonsdelar ska kunna stoppas är om de utgör en fara för miljön eller människors hälsa beaktat hur de förvaras och hanteras vid lastning, transport och avlastning.

MHRF kan inte heller finna rättsligt stöd för tillsynsmyndigheten att kräva att fordonsdel eller fordon helt eller fullständigt i delar ska lämnas till en godkänd avfallsanläggning.

## MHRF övriga synpunkter

### 31. Sid 1 första stycket

#### **Fordon behöver vara funktionsdugliga och trafiksäkra**

Bilar och andra fordon som ska transporteras över landsgränser behöver vara **funktionsdugliga och trafiksäkra** för att inte riskera uppfattas som avfall. Det är du som anordnar transport av fordon som enligt gällande miljölagstiftning har bevisbördan att **styrka att fordonet ifråga är fungerande och trafiksäkert**. Om du inte kan det och fordonet är äldre, skadat eller sönder kan det komma att betraktas **som farligt avfall**. Gränsöverskridande transporter av fordon som är farligt avfall är förbjudet till många länder, och omfattas av särskilda krav på förhandsgodkännande och omfattande dokumentation vid transporter inom EU.

Rent generellt anser MHRF att frågan om fordonet är funktionsdugligt och trafiksäkert inte kan avgöra om fordonet som sådant är att betrakta som avfall. Ett icke fungerande fordon liksom ett fordon som vid en given tidpunkt inte uppfyller trafiksäkerhetskraven kan därför inte per automatik vara avfall. Transportören ska rimligen i det enskilda fallet kunna styrka att fordonet inte är avfall.

Fordonet ålder har ingen betydelse för att avgöra om fordonet är avfall. Faktum är att ju äldre ett fordon är desto mer sannolikt är det att fordonet inte är avfall emedans de fordon som just tagits i trafik i 49 fall av 50 kommer att sluta som avfall.

Att fordonet är "äldre, skadat eller sönder" innebär inte att det i sig är farligt avfall: Fordonet behöver av inte ens vara avfall och i de fall fordonet är avfall behöver det inte vara farligt enligt Avfallsförordningen 2011:927 bilaga 4.

### 32. Sid 1 andra stycket

Bilar och andra fordon som betraktas som avfall (**skrot**) får inte exporteras till länder i till exempel Afrika, Asien eller Mellanöstern. **Skrotbilar** och andra fordon som betraktas som avfall ska skrotas på anläggningar som är godkända för det och det ska ske i Sverige eller annat land som är medlem i EU eller OECD. Ska du transportera avfall inom EU eller OECD gäller särskilda regler. **Information om avregistrering och skrotning av fordon finner du hos Transportstyrelsen**. De krav som ställs på den som organiserar eller låter transportera ett fordon över en eller flera landsgränser är i generell mening tillämpliga för både utförelse/export som för införelse/import av fordon.

MHRF förslår att ordet "skrot" tas bort. MHRF föreslår även att ordet "skrotbilar" ersätts med uttjänta bilar då begreppet skrotbil är uttrangerat ur svensk rätt sedan 2007 då begreppet uttjänt bil i Bilskrotningsförordningen 2007:186 ersatte skrotbil i den upphävda Bilskrotningsförordningen 1975:348. MHRF anser att det är viktigt att de begrepp som har en juridisk bindande innebörd används i stället för folkliga uttryck.

Om ett fordon avregistrerats genom skrotning med mottagningsbevis och ett skrotningsintyg utfärdats så är det ett uttjänt fordon och som sådant avfall. Ett sådant fordon kan ha körts på egna hjul, skattat och kontrollbesiktigt till bildemonteringsföretaget.

Omvänt kan ett fordon som skrotats med skrotintyg åter registreras enligt Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2015:63 Kap 4 4 § och upphör i sådant fall att vara ett uttjänt fordon och avfall.

### 33. Sid 1 tredje stycket

Ett trafikdugligt fordon som inte fått körförbud på grund av underkänd eller utebliven kontrollbesiktning kan föras ut från Sverige och även exporteras från EU som begagnat fordon. Du måste som exportör kunna visa upp ett giltigt godkännande från fordonets senaste besiktning. Transportören behöver kunna styrka att fordonets ägare har för avsikt att låta transportera fordonet från ett land till ett annat, om någon annan genomför transporten än ägaren.

MHRF anser att begreppet trafikdugligt öppnar upp för en subjektiv bedömning då det inte framgår vad som definierar ett sådant fordon.

Självklart att ett fordon vara dugligt för trafik även om körförbud inträffar. Det är däremot inte lagligt att framföra fordonet i trafik på egna hjul varför fordonet istället transporteras på annat sätt.

Att ett fordon kan hindras från att från att föras ut från Sveriges eller exporteras enbart p g a att det har fått körförbud har inte något lagligt stöd. Av det skälet finns inte heller stöd för att exportören ska kunna visa upp ett giltigt godkännande från fordonets senaste besiktning.

Ägarens avsikt framgår med all sannolikhet av transportuppdraget. Är tanken här att det utöver fraktsedeln ska finnas en avsiktsförklaring från ägaren, en köpare i t ex Portugal eller Japan eller att fordonet ska restaureras, byggas om eller ställas ut i t ex Polen, Tyskland eller U.S.A. MHRF förstår inte på vilket sätt avsiktsförklaringen kan ha betydelse avseende frågan om det transporten utgörs avfall och ber därför Naturvårdsverket om en förklaring.



### 34. Sid 1 fjärde stycket

#### **Mindre reparationsbehov**

Bilar och andra fordon som efter **mindre reparationer** kan visas bli trafikdugliga kan under vissa förutsättningar få föras ut ur Sverige som begagnade fordon. Sådana fordon kan också få exporteras utanför EU. Mindre reparationer är exempelvis byte av vindruta, lyktor, bromsar eller koppling..

MHRF anser att behovet och omfattningen av eventuella reparationer inte kan avgränsas till en viss schabloniserad nivå. Att avgöra om ett fordon ska anses utgöra avfall måste ske på ett mer rättssäkert sätt. De angivna exemplen på mindre reparationer är mycket snävt avgränsade och ger stort utrymme till subjektiva bedömningar. Exempelen avser uteslutande detaljer som normalt får anses utgöra delar som på ett fordon över tid utses för normalt slitage när det brukas. MHRF menar att det således inte handlar om reparationer då delarna som omnämns normalt sett bytts ut och således inte repareras. Det handlar i stället om sådant som vid en given tidpunkt kan behöva åtgärdas, normalt i samband med återkommande service av fordonet.

MHRF anser att om ett fordon ska klassas som avfall måste det uppenbart vara det. Att vindrutan eller lyktglas har blåstrats eller rent av har en spricka på g a stenskott påverkar inte fordonets duglighet i trafik. Lika lite som bromsarnas eller kopplingen gradvisa förslitning. Alla fordon som är till försäljning och finner en utländsk köpare säljs i befintligt skick och kommer om det inte är fabriksnytt uppvisa olika tecken på förslitning. Sådan förslitning kan inte kvalificera fordonet till att anses utgöra avfall.

I samband med att deltagarna på ett möte 8 july 2011 enades om en gemensam tolkning, "Corrosesponets' Guidelines No9", för alla medlemsstater i enlighet med artikel 57 i Föreskrift (EG) nr 1013/2006 om transport av avfall framförde ACEA missnöje med definition av mindre reparationer, att ett köpeavtal som följer fordonet ska utgöra bevis om att det inte är avfall och att ett testprotokoll medför mer byråkrati utan nytta ur miljösynpunkt.

MHRF ansluter till dessa synpunkter och anser att Guidelines No9 som inte är juridiskt bindande går för långt i ambitionen att klargöra om fordonet är avfall eller inte.

Medlemsstaternas kontaktorgan ansåg vid mötet att tillämpningen av Appendix 1 – Type 2 under "Quality" tillsammans med fotnot 12 skulle överlåtas till den enskilda tjänstemannen att bedöma med tillämpning av sunt förnuft.

MHRF anser att det är högst otillfredsställande att ett dokument som inte har rättskraft ska tillämpas med sunt förnuft.

## 35. Sid 1 stycke fem

För att räknas som mindre reparation behöver kostnaden för att reparera fordonet, i Sverige, till kördugligt skick, vara lägre än det aktuella fordonets **marknadsvärde**, i befintligt skick, i Sverige. Om så är fallet är bilen reparerbar men om **reparationskostnaden** överstiger fordonets marknadsvärde i befintligt skick är det en indikation på att fordonet är att betrakta som ett avfall.

Slutsatsen om marknadsvärde relaterat reparationskostnaderna utgår ifrån att varje investerad krona ska vara lönsam. Det är ett förhållande som gäller inom försäkringsbranschen vid skadetillfället. Det resonemanget kan dock inte analogt appliceras på ett enskilt fordon som fortsatt avses att bevaras eller användas. Om frågan om de kronor som investeras i ett fordon överhuvudtaget ska utgöra en parameter för att avgöra om ett fordon utgör avfall eller inte måste de investerade kronor beaktas utifrån ett flertal faktorer. Utgiften måste ses i relation till nyttan.

- 1) Nyttan kan var antalet kommande mil
- 2) Nyttan kan också vara rent emotionell
- 3) Nyttan kan var kulturarvsbevarande
- 4) Nyttan kan var helt irrationell

Det torde vara känn för alla som äger eller har ägt ett fordon att om jag köper nya däck, byter vindrutan, gör en större service, byter ut bromsarna, lacker eller renoverar det ner på skruv- och mutternivå så ökar inte fordonet normalt inte i värde i motsvarande grad.

På samma sätt förhåller sig det oftast när du köper ett begagnat fordon, säljaren talar sällan om de brister som kan finnas och köparen hoppas på ett bra köp och priset blir ofta därför för högt men sällan för lågt. Det finns en enkel sanning och det är om prislappen är för bra för att vara sann är den oftast det.

Sist men inte minst är marknadsvärdet vad ett fordon säljs för vid en given tidpunkt och det är det sist sålda likvärdiga fordon som kan styrka eller ge en annan bild av marknadsvärdet än vad det aktuella fordonet kostade och därefter borde utgöra underlaget. Problemet är då att det kommer visa sig att marknadsvärdet inte är stabilt när det gäller äldre fordon.

Slutsatsen måste bli att marknadsvärdet och eventuella reparationskostnader inte kan utgöra underlag vid bedömning om ett fordon är avfall eller inte.

### 36. Sid 1 stycke 6

Om du vill föra ut eller exportera fordon som inte är trafikdugligt, men som kan bli det efter mindre reparationer, måste du som exportör kunna styrka att bilen är reparerbar. Ett sätt att styrka att en bil är reparerbar är att du uppvisar protokoll från en kontrollbesiktning (ej äldre än 14 månader), som klargör vilka fel den har. Därtill behöver du kunna uppvisa ett trovärdigt intyg avseende fordonets reparerbarhet, det vill säga vad som behöver repareras och vad det i Sverige kostar för att få fordonet trafikdugligt igen. Kostnaderna bör vara specificerade avseende materialkostnad respektive arbetskostnad. Ett sådant intyg avseende reparerbarhet behöver vara upprättat av någon med styrka fackmannamässiga kunskaper om reparationer av ifrågakarande fordonstyp. En sådan person kan vara en behörig och yrkesverksam besiktningsman eller bilmekaniker.

MHRF förstår inte varför en exportör måste styrka att en bil, till skillnad från andra fordon, kan repareras.

MHRF förstår inte heller varför reparerbarheten ska styrkas eftersom alla fordon i princip kan repareras.

Ett kontrollbesiktningsprotokoll anger brister på ett fordon med avseende på utrustning och beskaffenhet och om bristen är enkel eller allvarlig. Däremot klargör den inte själva felet. Om t ex en blinkers inte fungerar så kan man av besiktningsprotokollet inte avgöra om det är glödlampan, oxid vid lampsockeln, dålig jordning, skadat kablage, defekt relä /ECU, defekt blinkersreglage, defekt eller oxiderad säkring.

MHRF anser att ordet trovärdigt inte tillför något i sak. Ett intyg är ett intyg och ska i det enskilda fallet, om intyg överhuvudtaget ska behövas, utgöra en del av ett samlat bedömningsunderlag.

MHRF undrar vem som styrker de fackmannamässiga kunskaperna och hur ett sådant förhållande kan säkerställas i det enskilda fallet och kopplingen till fordonstyp.

Fordonstyp är inte särskiljande när det gäller fackmannamässiga kunskaper. Med fordonstyp ska enligt svensk lag förestå motordrivet fordon, släpfordon, efterfordon, cyklar, sidvagnar, hästfordon och övriga fordon. Fordonstyperna delas med avseende krav på utrustning och beskaffenhet upp i flera underkategorier, fordonskategorier enligt Transportstyrelsen föreskrifter och enligt UNECE och utgörs idag av följande, G, L, L1 – L7, M, M1 -M3, N N 1 – N3, O O1 – O4, T m fl special fordonstypskategorier. MHRF anser att det fordonstyp inte är avgörande i det enskilda fallet. Om en bedömning ska ske måste den utgå ifrån det aktuella fordonet och inte att det är t ex är en bil av typ buss med en vikt överstigande 3500 kg för högst 8 passagerare, d v s en lastbil registrerad som buss för att lagligt få framföra en trailer i 110 km/h.

Med en behörig besiktningsman antar MHRF att här avses en person verksam hos ett kontrollbesiktningsorgan. En sådan person får inte ha ett sådant uppdrag vid sidan av sin anställning. Om personen åtar sig sådant uppdrag riskerar personen sin behörighet att verk som besiktningsmekaniker/besiktningsingenjör.

Personen har sannolikt inte heller den kunskap som krävs.

### 37. Sid 2 styckena 1 till 6

”Reparationskostnaden ska jämföras med **marknadsvärdet** på det fordon som ska repareras. Marknadsvärdet motsvarar det pris för vilket fordonet kan säljas i befintligt skick, och kan ...  
Om **reparationskostnaden** överstiger fordonets marknadsvärde i befintligt skick är det en indikation på att fordonet kan vara ett avfall

Se under avsnitt 35, angående marknadsvärde och reparationskostnader.

### 38. Sid 2 stycke 7 till 11 med punkter

Om reparationskostnaden överstiger fordonets marknadsvärde i befintligt skick är det en indikation på att fordonet kan vara ett avfall.

Vid upprättande av ett intyg avseende reparerbarhet behöver en **fordonsverkstad** med behöriga mekaniker, i vart fall uppgge:

- **Chassinummer**
- **Märke och årsmodell**
- **Mätarställning**
- **Fordonets marknadsvärde i befintligt skick, i Sverige**
- Beskrivning av eventuella skador
- **Kostnad i Sverige för de reparationer som behövs, specificerat avseende kostnad för material och kostnad för arbete med uppskattad tidsåtgång och timpris.**

\*Med behörig mekaniker avses här någon som kan undersöka fordonet fackmannamässigt i enlighet med **tillverkarens anvisningar**.

Saknas besiktningsprotokoll eller intyg som visar att fordonet är reparerbart, för ett fordon som påvisar behov av reparation, får fordonet troligen inte föras ut/exporteras.

En mall på intyget hittar du nedan.

- Intyg om reparerbarhet mall (sv)
- Intyg om reparerbarhet mall (eng)

MHRF anser att om ett intyg enligt ovan ska upprättas så bör i första hand fordonets registreringsnummer anges för chassinummer och märke och årsmodell.

MHRF anser att mätarställning inte har någon relevans i fråga om fordonet är avfall eller inte.

MHRF anser att det inte är givet att verkstaden har kunskap om fordonets marknadsvärde

MHRF anser att det är försvårande att krav att undersökningen ska ske enligt tillverkarens anvisningar. Det kan möjligen fungera på en på en fri marknad rörande fordon som är relativt nya men inte för de 24000 tidigare nämnda tillverkare som existerat. Även för så nya fordon som i det sena 1990-talet, kan det idag saknas anvisningar från tillverkaren.

### 39. Sid 2 stycke 12 övergående på sid 3

#### **Fungerande, reparabelt eller uttjänt fordon?**

Ett fordon räknas som avfall och får inte exporteras till land utanför EU eller OECD om det är i ett sådant skick att det inte är lämpligt att reparera eller om viktiga delar är skadade. Transport av sådana fordon inom EU och mellan OECD-länder förutsätter att transport och omhändertagande förhandsanmälts till den behöriga myndigheten, i Sverige, Naturvårdsverket. Bilar och andra fordon som en gång **lämnats in för skrotning får aldrig mer komma ut i trafik** och får därför självklart inte heller exporteras. **All bilskrotning** ska ske på auktoriserade bildemonteringsverksamheter.

Även fordon som lämnats in till skrotning kan åter tas i trafik och fordon kan avregistrerats när de helt demonterats av annan än auktoriserad bildemonteringsverksamhet. Det senare gäller främst avregistrering av personbilar som skrotats men där ägaren inte kan styrka detta genom ett skrotningsintyg. Ett exempel är personbilar som används inom folkrace ett annat där ägaren själv demonterat fordonet, återanvänt delar, försålt andra och lämnat annat på återvinningscentral. Anmälan sker via registreringsbeviset som ska kompletteras med handlingar som styrker att fordonet ska avregistreras

### 40. Sid 3 de åtta punkterna

#### **Förutsättningar för utförelse och export av fordon:**

- Handlingar som visar vem äger fordonet, med köpehandling, **kvitto** eller annan **handling som visar vem som äger** och **förfogar** över fordonet. Av köpehandlingen ska det framgå att det är ett kvitto, vem som är säljare respektive köpare, vad som sålts och datum för försäljningen. Identifieringsnummer (chassinummer) eller annan specifik uppgift för fordonet behöver vara angivet på **köpehandlingen eller kvittot**.

Öppna frågor från MHRF: Varför ska transportören tillhandahålla kvittot?

Köparen lär behålla originalkvittot, räcker det då med att köparen tillställt transportören en kopia. Kvittot är väl dessutom bara aktuellt för att verifiera värdet på det köpta om fordonet exporteras och då är det myndigheterna i

importlandet som har intresse av det. Vid utförsel råder fri rörlighet inom EU och något kvitto ska då inte behövas.

Den som förfogar över fordonet vid utförsel/export tillfället är transportören. MHRF undrar varför och hur det ska styrkas.

Handling som visar vem som äger fordonet är köpehandlingen. Hur kan det framgå att köpehandlingen är ett kvitto. Köpehandlingen torde i normalfallet vara ett avtal och kvittot ett verifikat på att det i avtalet angivna beloppet betalats helt eller delvis. Det är också vad som anges i sista meningen för köpehandling och kvitto är två skilda handlingar.

• Registreringsbevis eller annan skriftlig utsaga som kan styrka fordonets typ, identitet och härkomst.

Av registreringsbeviset framgår förvisso om det är en t ex en bil eller motorcykel men är det inte av större intresse om det är t ex en Volvo eller en Saab och av vilken modell.

Med identitet antar MHRF att fordonsidentifieringsnummer eller annan märkning för identifiering.

Vad avses med härkomst? Rimligen kan köparen som exporterar fordonet inte lämna annan upplysning än vem som försålt fordonet alternativt på vems uppdrag fordonet försålts. Föreligger en registreringshandling så framgår det av densamma. Men det är inte säkert att köparen får den då den ska skickas in till transportstyrelsen för eventuell avregistrering. MHRF anser vidare att det vedertagna begreppet ursprung är mer lämpligt.

Om fordonet är registrerat finns uppgifterna tillgängliga hos Transportstyrelsen. MHRF anser att tillsynsmyndighetens behovet av registreringsbevis som är en personlig handling som man ska vara ytterst aktsam väger mindre än ägarens behov av kontroll över dokumentet och att det inte kan fyller något särskilt behov i fråga om export/utförsel av ett registrerat fordon.

Den svenske fordonsägaren anmäler i samband med försäljning till annat land avregistreringen på registreringsbeviset som tillsammans med bilens registreringsskyltar och en exporthandling skickas till Transportstyrelsen.

• Handling som styrker att bilen är funktionsduglig. Det kan vara ett godkänt besiktnings-protokoll som är yngre än 14 månader, eller motsvarande undersökning utförd av en behörig bilverkstad med oberoende ställning.

MHRF anser att besiktningsprotokoll inte kan styrka om ett fordon kan anses vara avfall eller inte.

- Fordonet får inte vara lastat med trasiga bildelar, elektronikskrot eller annat avfall.

Fordonet ska givetvis inte vara lastat med avfall. Ett fordon som är lastat med avfall torde i sig utgöra avfall då det inte fyller annan funktion än som förvaring. Däremot anser MHRF att enskilda bildelar som är avsedda för fordonet underhåll eller reparation ska kunna vara lastade i fordonet. Sådan del kan även vara defekt i det enskilda fallet för att möjliggöra service eller reparation. Sådan del som skickas med fordonet ska vara paketerat på sådant sätt att varken delen, fordonet eller miljön utsätts för risk att skadas.

- Fordon med skador, icke fungerande eller saknade delar innebär stor risk att kontrollerande myndigheter bedömer fordonet som avfall och förbjuder exporten.

Punkten är inte en förutsättning för utförelse eller export av fordon utan en upplysning om en viss konsekvens utifrån myndigheternas agerande och bör därför utgå.

- Under transporten samt vid lastning och lossning ska fordonet på lämpligt sätt vara skyddat mot skador.

Självklart ska fordonet vara lastat och förankrat på så sätt att det är skyddat mot skador och för att minimera konsekvenser för miljö och hälsa.

Under transporten får det inte finnas någon risk att oljor eller andra vätskor läcker ut. Om det finns oljor och vätskor i fordonet bör det kunna styrkas att dessa och eventuella oljefilter är utbytta inför transporten.

För att ett fordon ska kunna bevaras och användas brukas förutsätts att det inte förvaras eller transporteras med tömda system för oljor och vätskor. MHRF kan inte förstå miljönyttan med att byta oljor och vätskor eller filter då varje byte utgör en liten men ändå miljöbelastning. Detta givetvis förutsatt att fordonet inte har t ex en skadad oljefilterpackning. I sådant fall ska givetvis alltid ett byte ske alldeles oavsett om fordonet ska exporteras eller brukas i landet.

- Fordonet får inte innehålla delar eller vätskor som det är krav på att de omhändertas eller förbjudas att exportera enligt nationell- eller EU-lagstiftning. Exempelvis köldmedier som eller HCFC från luftkonditioneringsanläggningar. Luftkonditioneringsanläggningar som tömts men som dock är beroende av CFC eller HCFC för sin funktion får inte exporteras ut ur EU.

MHRF förutsätter att export av historiska fordon, fordon av värde för samlare och museer inte omfattas av förbudet, oavsett om systemen är intakta eller tömda.

## **Olaglig avfallstransport**

### **41. -Sid tre sista stycken**

Om dessa riktlinjerna inte följs kan transporten bedömas som en olaglig avfallstransport. Det kan innebära att den gränsöverskridande transporten av fordonet/fordonen förbjuds. Transporten kan även stoppas av myndigheter i andra länder och då kan det ställas krav på att transporten tas tillbaka till Sverige. För sådant återtagande och kostnader till följd av det, ansvarar du som exportör.

Motsvarande regler gäller också för införsel av fordon till Sverige, det vill säga att fordonen är fungerande eller reparable.

## **MHRF synpunkter, samma som under avsnitt 30**

MHRF anser att det enda skäl till att en transport av historiska fordon, fordon med värde för samlare eller museer eller fordonsdelar ska kunna stoppas är om de utgör en fara för miljön eller människors hälsa beaktat hur de förvaras och hanteras vid lastning, transport och avlastning.

MHRF kan inte heller finna rättsligt stöd för tillsynsmyndigheten att kräva att fordonsdel eller fordon helt eller fullständigt i delar ska lämnas till en godkänd avfallsanläggning.

---

20200313

Jan Tägt, Generalsekreterare MHRF