

Vägledning

angående gränsöverskridande transporter av begagnade fordon

(Texten nedan är ett förslag på omarbetning av [vägledning angående utförsel och export av begagnade fordon](#), på verkets hemsida)

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.

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 utförsel/export som för införsel/import av fordon.

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.

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.

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.

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 styrkta fackmannamässiga kunskaper om reparationer av ifrågavarande fordonstyp. En sådan person kan vara en behörig och yrkesverksam besiktningsman eller bilmekaniker.

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 bestämmas på flera sätt. Om fordonet inköpts i det skick det är när det ska repareras kan detta värde användas. Om fordonet inte inköpts i det skick det är vid tänkt utförelse/export kan aktuellt marknadsvärde beräknas enligt nedan:

$$\left[\text{Värdet för motsvarande fungerande fordon på gatan} \right] - \left[\text{Reparationskostnad} \right] = \text{Marknadsvärde för det fordon som ska repareras}$$

Marknadsvärdet för det fordon som ska repareras kan också bestämmas genom att anlita en oberoende värderingsman/besiktningssman, till exempel någon som förordnats av handelskammaren och är specialist på fordon eller någon av de värderingstjänster som erbjuds av bilauktionsföretag.

För att fordonet ska anses vara reparerbart ska reparationskostnaderna understiga (vara lägre än) det aktuella fordonets marknadsvärde i befintligt skick före reparationen:

$$\text{Marknadsvärde för det fordon som ska repareras} > \text{Reparationskostnaderna}$$

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 uppge:

- 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 besiktningssprotokoll 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 \(eng\)](#)

Fungerande, reparerbart 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 bilskrötning ska ske på auktoriserade bildemonteringsverksamheter.

Förutsättningar för utförelse och export av fordon:

- 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.
- Registreringsbevis eller annan skriftlig utsaga som kan styrka fordonets typ, identitet och härkomst.
- Handling som styrker att bilen är funktionsduglig. Det kan vara ett godkänt besiktningsprotokoll som är yngre än 14 månader, eller motsvarande undersökning utförd av en behörig bilverkstad med oberoende ställning.
- Fordonet får inte vara lastat med trasiga bildelar, elektroniskrot eller annat avfall.
- Fordon med skador, icke fungerande eller saknade delar innebär stor risk att kontrollerande myndigheter bedömer fordonet som avfall och förbjuder exporten.
- Under transporten samt vid lastning och lossning ska fordonet på lämpligt sätt vara skyddat mot skador.
- 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.
- Fordonet får inte innehålla delar eller vätskor som det är krav på att de omhändertas eller förbjuda att exportera enligt nationell- eller EU-lagstiftning. Exempelvis köldmedier som CFC 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.

Olaglig avfallstransport

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 införelse av fordon till Sverige, det vill säga att fordonen är fungerande eller reparable.

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.*

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.

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.

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

- Vem som är ägare av fordonet, med köpehandling, kvitto eller annan handling 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.
- 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).
- 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.

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](#).

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

- 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.
- 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 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.

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

- Intyg om reparerbarhet (se ovan) och dokument som styrker att det är ett historiskt fordon kunna uppvisas.
- Att mottagaren av fordonet tidigare reparerat/ renoverat historiska fordon eller låtit någon annan göra det för dennes räkning.
- att fordonet har förvarats och kommer att förvaras på ett för fordonet miljösäkert sätt.

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.

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:

- 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.

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.

Remissinstanser

Riksantikvarieämbetet, maria.adolfsson@raa.se

Motorhistoriska Riksförbundet, jan.tagt@mhrf.se

Motorhistoriska Sällskapet i Sverige, info@mhs.se

Motormännens Riksförbund, remiss@motormannen.se

Militärfordonshistoriska föreningen, mfhf.se@gmail.com

Tullverket, desk@tullverket.se