



MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET

SVEA HOVRÄTT  
060207

INKOM: 2021-10-08  
MÅLNR: M 4446-21  
AKTBIL: 22

Svea Hovrätt  
Rotel 0602  
Mark- och miljööverdomstolen  
Box 2290  
103 17 Stockholm  
[svea.hovratt@dom.se](mailto:svea.hovratt@dom.se)

Mål M 4446-21  
Föreläggande 2021-09-10

### Yttrande i Mål M 4446–21

Motorhistoriska Riksförbunden (MHRF) ombetts lämna ett yttrande i ovan rubricerat ärende. MHRF får i anledning härav framföra följande:

### Sammanfattning

Motorhistoriska Riksförbundet anser att domslutet i målet vid Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt ska gälla.

### Motorhistoriska Riksförbundets skäl

Länsstyrelsen grundar sin överklagan på en tidigare dom, mål M 458-18, avseende utförelse av en VW-buss i Mark- och miljödomstolen i Växjö. Länsstyrelsen berör inte domslutet i det nu aktuella målet, M-3891-20, på annat sätt än att man inte delar domstolens bedömning och man anför tvivel om Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs Tingsrätt dömt rätt. Domen i Växjö överklagades utan att prövningstillstånd medgavs. MHRF anser att domslutet i mål M 458-18 fattats på felaktigt grund. Grunden för beslutet var tolkning av ELV-direktivets skäl (10). MHRF anser att det är den nationella lagstiftningen enligt Correspondents' Guideline no9 § 10b som är rätt grund. Målet avsåg vidare export och inte import och utförelseförbudet baserades delvis på andra grunder och andra beviskrav riktades till såväl köparen som säljande parts ombud, ett auktionsföretag.

### Dom i mål nr M 458-18, Mark- och miljödomstolen, Växjö tingsrätt

Mark- och miljödomstolen vid Växjö Tingsrätt ansåg att, "bilens ålder, skick, meddelat körförbud, utebliven kontrollbesiktning m.m.", talade för att det inte var fråga om en veteranbil utan avfall. Slutsatsen är motstridig enär en veteranbil antingen kan vara avfall eller inte vara det. Vad som avses med "m.m." framgick inte.

Bilens ålder anger otvetydigt att fordonet var en veteranbil, ett historiskt fordon, och att fordonet uppenbart hade ett värde för samlare då det var anledningen till köpet.

Fordonets skick kan inte heller tillmätas betydelse av flera skäl. Enligt ELV-D skäl (10) omfattas inte (kategori M1 och N1 fordon) om dessa är historiska fordon, fordon av värde för samlare och fordon avsedda för museer, av direktivet och det oavsett fordonens skick – alltifrån fullt användbara till helt

eller delvis demonterade. Köparen var därtill mycket tydlig med syftet med förvärvet: fordonet inhandlades för att renoveras.

### **Bakgrund, mål M-3891-20**

Krister Malm köpte det aktuella fordonet, en International 1210 av tidig 70-talsmodell, från Olav Hvalbye Berle i Norge under 2020. Fordonet har tidigare fungerat som brandbil i södra Sverige med registreringsnummer HAG233. Då fordonet aldrig registrerades i Norge när det köptes av Olavs Hvalbye Berle för ca 15 år sedan, och inte heller registerhållningsavgift betalades i Sverige, så försvann HAG233 administrativt ur vägtrafikregistret i Sverige.

Fordonet har förvarats i Norge under tak vilket framgår dels av fordonets skick, dels av det tydliga dammlager som fortfarande täckte vissa delar av karossen.

Fordonet har under transporten förvarats på ett miljömässigt korrekt sätt, tömd på vätskor, och lastsäkrad på en för ändamålet avsedd trailer. När det gäller motorn är det på det sättet att International inte tillverkade egna motorer utan att dessa köptes av andra tillverkare och monterades i fordonet vid tillverkningsstillfället. Motorn är därför av annat fabrikat om än med ventilkåpor märkta "International". Motorn var lastsäkrad med förskjutningsskydd på en lastpall och spännband liksom lastpallen i fordonet lastutrymme. Uttag för ingående axel på turbinen var damm och spillsäkrad. Under lastpallen fanns en absorberande matta placerad.

Krister Malm uppger att han köpt fordonet som samlarfordon. Fordonet uppfyller kraven på ett historiskt fordon efter som det är över 30 år. Upplysningsvis kan nämnas att, enligt MHRFs erfarenhet, de allra flesta fordon som säljs i Sverige för renovering flyttas inom landet på därför lämpligt transport i likhet med den nu aktuella.

När Olav Hvalbye Berle sålde fordonet till Krister Malm var det inte avfall han sålde utan ett fullt renoveringsbart fordon med svensk proveniens. Försäljning är typiskt för de särskilda transaktionerna utanför den ordinarie bilmarknaden för fordon för dagligt bruk. Krister Malm hade och har fortfarande ingen avsikt att kassera (göra sig av med) den inköpta Internationalen. Krister kontaktade inför hemtransporten såväl norsk som svensk tullmyndighet för att efterhöra förfarandet vid export/import. Beskedet beaktat såväl transporten som pågående pandemi var att det inte skulle möta några problem.

Tullen vid Svinesund stoppade emellertid transporten. Tullverket vände sig till Länsstyrelsen då man var osäkra på ifall fordonet klassas som avfall eller inte enligt de nya direktiven. Tullverket hade förstått dem som att en fackman måste gå igenom bilen om den inte är besiktigad. Det var en uppgift som inte meddelats Krister vid hans tidigare kontakt med Tullverket. MHRF har efterlyst information om direktivet från Tullverket. Något klagande från Tullverket förelåg inte då och föreligger inte när detta skrivs. Det framgick inte heller vid den aktuella tidpunkten på Tullverkets, Länsstyrelsens eller Naturvårdsverkets hemsidor. På Naturvårdsverkets hemsida fanns en generell information om fordon samt en länk till Correspondents' Guideline No9, CGno9, gällande från september 2011 I den finns särskild vägledning för veteranbilar och veteranfordon.

Vid Länsstyrelsens inspektion av transporten saknades omständigheter som utgjorde skäl för myndigheten att med tillämpning av avfallstransportförordningens artikel 50 ställa krav på sådan ytterligare dokumentation som Länsstyrelsen begärt. Frågeställningen borde inte ha uppstått om CGno9 följts. Naturvårdsverket har i augusti 2021 emellertid publicerat en kompletterande vägledning avseende fordon som först då inkluderade veteranbilar och veteranfordon. Den har senare i oktober genomgått ett större revision och som Naturvårdsverket avser att publicera skyndsamt.

Till yttermera visso har Krister Malm fått fordonet godkänt av Transportstyrelsen vid enhet för ursprungskontroll och förbereder således fordonet för registreringsbesiktning hos ett vidtalat besiktningsorgan för att erhålla en ny svensk registrering.

### **Definition avfall**

Avgörande för frågan vid den gränsöverskridande transporten är om fordonet utgör avfall eller inte. I EUs avfallsdirektiv, 2008/98/EC, definieras avfall som, "‘waste’ means any substance or object which the holder discards or intends or is required to discard". Motsvarande definition finns i Miljöbalken "Med avfall avses i denna balk varje ämne eller föremål som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med."

I Naturvårdsverkets Vägledning "gränsöverskridande transporter av avfall, tolkning av förordningen" från 2015-07-01 anges att definitionerna i avfallsdirektivet och miljöbalken av "avfall" överensstämmer till fullo. MHRF delar inte den uppfattningen då det är en fråga om vad man lägger för betydelse i orden "discards" respektive "göra sig av med". Det är innehavaren syfte som bör vara avgörande. Fånget liksom värdet kan varken inte i sak indikera eller avgöra om fordonet ska anses utgöra avfall då syftet inte varit att kassera fordonet enligt (EUs Direktiv 2008/98) eller göra sig av med Miljöbalken (1998:808).

Vad som är avfall måste avgöras med hänsyn till samtliga omständigheter i det enskilda fallet och med beaktande av avfallsdirektivets ändamål (EU-domstolens mål C-418/97). Vad som händer i framtiden med ett föremål eller en substans saknar, mål C-418/97), betydelse för om föremålet eller substansen utgör avfall, eftersom avfall enligt artikel 1 a i direktivet definieras med hänsyn till om innehavaren, kasserar, gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med föremålet eller substansen.

Fordonet kan inte heller anses utgöra avfall endast av den anledningen att det som följer av de särskilda avfallskategorier som räknas upp i avfallsförordningen 2020:614 bilaga 3.

I svensk lag har ELV-direktivet implementerats framför allt genom förordningen (2007:185) om producentansvar för bilar, och genom bilskrotningsförordningen (2007:186). Fordonet är inte en uttjänt bil enligt Bilskrotningsförordningen (2007:186) som utfärdats med stöd av Miljöbalkens 15 kap §§ 24, 32 och 33.

Enligt ELV-direktivet och Bilskrotningsförordningen är en "uttjänt bil: en personbil, buss eller lastbil vars totalvikt inte överstiger 3 500 kilogram och som är avfall," och "producent: den som är producent enligt förordningen (2007:185) om producentansvar för bilar."

Länsstyrelsen bedömningsunderlag ska vara relevant och ändamålsenligt och stödja syftet. MHRF anser att Länsstyrelserna i Skåne Län och Västra Götalands Län i skälen till beslut, grundat på att fordonen har sålts, går för långt. Det kan i sak inte utgöra skäl för att bedöma fordonet som avfall. Länsstyrelsen har angett det ringa värdet som en annan faktor, av Mål i EU 418/97 framgår att värdet inte har en självständig betydelse.

Fordonet är inte avfall enligt Miljöbalken eller EUs Avfallsdirektiv. Förordning 1013/2006 om avfallstransporter är därför inte tillämplig.

### **Gränsöverskridande transporter**

EUs förordning 1013/2006 om gränsöverskridande transporter av avfall för återvinning och bortskaffade gällande uttjänta fordon hänvisar till definitionen av avfall i direktiv 2006/12/EG. Direktivet är upphävt och ersatt av 2008/98/EC.

Artikel 4 i 2008/98/EC anger att "Medlemsstaterna ska se till att utvecklingen av avfallslagstiftning och politik är en helt transparent process, med beaktande av befintliga nationella regler om samråd och medverkan av medborgare och intressenter."

Till vägledning har för tillämpning av 1013/2006 har CGno9 tagits fram av generaldirektoratet för miljö, EU-kommissionens avdelning med ansvar för EU: s miljöpolitik. Direktoratet ska se till att medlemsstaterna tillämpar EU: s miljölagstiftning korrekt och representerar Europeiska unionen i miljöfrågor vid internationella möten. Naturvårdsverket var en Correspondenterna vid fastställandet av CGno9. Guidelinen publicerades 2011-09-01 och representerar medlemsstaters gemensamma syn på hur förordning 1013/2006 om "Shipments of Waste Vehicles" bör tolkas.

CGno9 saknar såvitt är känt för MHRF en samlad svensk översättning. I Naturvårdsverkets Vägledning i version från 2012-02-28 har valda delar av CGno9 översatts. Naturvårdsverket utelämnade dock kommissionens vägledning avseende veteranbilar och veteranfordon! Det är först med den kompletterande vägledningen som Naturvårdsverket publicerade i augusti 2021 som historiska fordon/veteranfordon beskrivs. Det är sannolikt orsaken till att Länsstyrelserna själva har valt att pröva egna kriterier. Dessa kriterier finner MHRF inte helt relevanta som bedömningsunderlag vid gränsöverskridande transporter.

Den 1 oktober 2021 hade MHRF ett Skype-möte med sakkunniga och generaldirektör Björn Risinger på Naturvårdsverket. På mötet presenterades ett utkast till ändringar i vägledningen från augusti där bland annat ett antal bedömningsgrunder tagits bort och kravet på vissa dokument ersatt med krav på uppgifter. Naturvårdsverket avsåg att publicera den reviderade vägledning skyndsamt. Detta har nu skett under vecka 40 2021.

### **CGno9, typ 1, 2 och 2a fordon**

MHRF delar inte Länsstyrelsernas och domstolen i Växjö's tillämpning av Correspondents' Guideline No9 avseende EU 1013/2006.

I CGno9 delas fordonen upp i typer. Typ 1, 2 och 2a som normalt sett inte ska anses utgöra avfall, typ 3 som normalt sett ska anses utgöra icke farligt avfall och typ 4 som normalt sett anses utgöra farligt avfall. Kriterier anges, tillsammans med bilagor, i §§-8-9 avseende typ 3 och 4 och i §10 avseende Typ 1, 2 och 2a. Typ 2a avser veteranbilar och veteranfordon med hänvisning till nationella regler, §10b. Begagnade fordon och historiska fordon kategoriseras olika vilket särskilt framgår av det faktum att inga särskilda krav eller indikatorer framställts avseende de historiska fordonen.

CGno9 §10b avser veteranbilar och veteranfordon som normalt sett inte ska anses utgöra avfall: "§10 b) if it is a vintage car or vehicle (type 2a) according to national provisions; cf. the description of this type in Appendix 1." Vägledande är de nationella reglerna. Typ 2a fordon bör lättare än typ 1 och 2 kunna bedömmas som "Such a vehicle is not a waste and will not be subject to the WSR controls." enligt bilaga 1 till CGno9.

Genom hänsynsregeln har veteranbilar och veteranfordon exkluderats vid sådana transporter som "non-waste".

I bilagan görs jämförelse om vad som definierar typ 2a fordon med skäl 10 i ELV-D och de nationella/internationella definitionerna som är olika. "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. "

ELV-direktivet avser att reglera vissa fordon, bilar upp till 3500 kg. Tyngre veteranbilar (t ex personbil klass II, tunga lastbilar och bussar) och övriga veteranfordon (t ex motorcyklar, släpvagnar, husvagnar och traktorer) utgör fordon som omfattas av CGno9 §10b men inte av ELV-direktivet. Även i det fall fordonet inte omfattas av skäl nr 10 innebär det inte att fordonet direkt eller indirekt att fordonet blir avfall det är fortfarande ägarens intentioner som är avgörande i det enskilda fallet.

Det är således den svenska definitionen, "*national provisions*" av veteranbilar och veteranfordon, §10b, som bör tillämpas, vilket förtydligas i bilaga 1. Enligt svensk rätt gäller det fordon som är 30 år och äldre. Hänvisningen till skäl 10 görs sannolikt på grund av korrespondenterna kunde enas om denna i stället för att lyfta fram de nationella skillnader som finns eller själva göra en egen uttolkning av vilka fordon som avsågs vara veteranbilar och veteranfordon. Samma ålderskriterium, 30 år, finns i EU direktiv 2014/45/EU om kontrollbesiktning och i EU kompletterande anmärkningar till tulltaxan, HS 9705.

Hade kommissionens vägledning följts hade frågan om Internationalen, liksom VW-bussen och de senare två aktuella fallen från april 2021 avseende fyra bilar importerade från USA sannolikt inte blivit föremål för rättsliga prövningar vid Mark- och miljödomstolarna!

### **CGno9 typ 3 och 4 fordon**

I CGno9 §8 a-f, med beskrivningar anges när ett fordon normalt ska anses vara uttjänt och avfall. I § 9 anges ett antal kriterier som kan anses indikera att det rör sig om fordon, typ 3 eller 4, som ska anses utgöra avfall. Kriterierna anges delvis även som indikatorer i bilaga 1 avseende typ 1 och 2 men inte för typ 2a fordon.

I §9d görs för typ 3 och 4 fordon ett undantag för fordon som utgör avfall eller farligt avfall om dessa är veteranbilar eller veteranfordon Det tydliggör att även historiska fordon som kan anses vara typ 3 eller typ 4 kan vara undantagna från tillämpning av WSR.

§9 (d): "The repair costs exceed the present value of the vehicle (exception: vintage cars or vehicles) and the possibility for repair cannot be assumed (repair costs in EU-Member State as basis for evaluation);"

### **Styrkande handlingar enligt CGno9**

I CGno9 § 11a och 11b anges vilka dokument och handlingar som bör kunna förevisas i samband med en tillsyn. Paragrafen anger tydligt vad som gäller typ 1, funktionsdugliga fordon, och typ 2, reparerbart fordon. Något uttryckligt krav avseende typ 2 a fordon, veteranbilar och veteranfordon, finns inte.

MHRF anser att det talar för att medlemsstaterna ansett att det normalt enbart krävs ett styrkande om årsmodell, fordon av värde för samlare och fordon avsedda för museer, för att klargöra att det är ett typ 2a fordon, som inte ska anses utgöra avfall.

Enligt CGno9 § 11c bör innehavaren kunna tillhandahålla: "A declaration by the holder who arranges the transboundary shipment stating that the vehicle is not waste (as defined in Article 3(1)" of the Waste Framework Directive)." Det anges inga formkrav eller vad en sådan deklarationen ska innehålla. Då annan särskild vägledning saknas avseende typ 2a får det antas vara en sådan deklaration som styrker avsikten med transporten och klargör för myndigheten att fordonet utgör "non-waste"

### **Om förvaring vid transporten**

En transport som sker på ett ur miljösynpunkt olämpligt sätt ska givetvis stoppas och inte tillåtas fortsätta med mindre än att bristerna är avhjälpta. Vid tillsyn av gränsöverskridande transporter av ett

typ 2a fordon kan inte tidigare eller kommande förvaring i framtiden utgöra grund för att avgöra om det är avfall. Frågan om annan förvaring än den som transporten utgör i sak kan enbart vara aktuellt om det rör sig om avfall. Det är helt enkelt inte proportionellt att köparen ska kunna påvisa hur fordonet har förvarats av annan eller framöver kommer förvaras av denne eller annan, tex en verkstad, sadelmakare eller billackerare, mot syftet med tillsynen av ett veteranfordon under transport över en landsgräns.

I mål M 458-18 ansåg rätten att det inte visats att fordonet, VW-bussen, förvarats på ett förnuftigt och miljöanpassat sätt i körklart skick, enligt skäl 10 i ELV-D, och att fordonet därför skulle anses vara avfall.

MHRF anser att domslutet inte har stöd genom ELV-D som även omfattar fordon som inte är körklara utan även sådana som är isärplockade. Vad som händer fordonet före och efter transporten hanteras i genom av annan lagstiftning. Det är miljöbalken 2 kap, flyttningslagarna och plan- och bygglagen som kan tillämpas. Miljöbalkens 2 kap ålägger var och en att iaktta omsorg om miljön och var och ens hälsa i det man gör. I Plan- och bygglag (2010:900) 8 kap. 15 § anges bland annat följande. "En tomt ska hållas i värdat skick och skötas så att risken för olycksfall begränsas och betydande olägenheter för omgivningen och för trafiken inte uppkommer." Tomten får således inte vara osynlig i betraktarens ögon eller utgöra en fara för miljö, hälsa eller trafik. Särskild reglering finns t ex avseende sk fordonsvrak, lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall. Vad som är ett fordonsvrak är väl definierat "fordon som med hänsyn till sitt skick, den tid under vilken det har stått på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergivet och som uppenbarligen har ringa eller inget värde". Det ska således vara övergivet och i det närmaste värdelöst.

Tillsyn faller vid dessa tillfällen på t ex kommun, polis och vägförvaltare och inte länsstyrelserna. Därför bör miljöbalkens 2 kap enbart kunna vara tillämpning i samband när transporten passerar den svenska gränsen och eventuell tillsyn enligt förordning 2013/2006, däremot varken före eller därefter det att gränsöverskridandet genomförts.

## **Om handeln med historiska fordon**

World Trade Organizations HS Code nummer 97.05 avser samlingar och samlarföremål och omfattar fordon som är av etnografiskt och historiskt intresse i syfte att stimulera utbytet mellan folk. HC kod 9705 omfattar historiska fordon (30 år och äldre), fordon som varit med om en särskild historisk händelse och kan således även avse samlarfordon och museifordon som är 30 år och yngre.

EU har avseende HS 9705 i "Explanatory Notes to the Combined Nomenclature (CN) of the European Communities" skapat verktyg för att klassificera varor för att uppfylla krav vid tillämpning av tullavgifter. Om ett fordon uppfyller tre kriterier, 1) 30 år och äldre, 2) av en modell som ej längre tillverkas och 3) i ursprungligt skick utan omfattande förändringar, så utgår ingen tullavgift och halva momsatsen ska tillämpas. Även andra krav anses då vara uppfyllda bl a 1) fordonet ska normalt inte användas för sitt ursprungliga ändamål och 2) vara föremål för särskilda transaktioner utanför den vanliga handeln med liknande bruksföremål. Dessa två senare förhållanden är typiska för den fordonshistoriska rörelsens handel med fordon och fordonsdelar till historiska fordon, fordon av värde för samlare och sådana som är avsedda för museer.

Det är beaktat WCOs och EUs syfte till stöd för det historiska och etnografiska utbytet mellan folk inte rimligt att nationell tillämpning av annan reglering, förordningen 1013/2006 om transport av avfall, motverkar det kulturarvsbevarande syftet med stöd av bland annat HS code 97.05.

Noteras bör att det är en omfattande global handel med historiska fordon, samlarfordon och sådana avsedda för museer. Till Sverige importeras mellan 5000 och 8000 fordon varje år. Exporten är mindre omfattande men ökande på grund av Sveriges Internationellt erkända höga kompetens på renoveringsområdet. Det är därför inte ovanligt att ett fordon, som importeras till Sverige som ett renoveringsobjekt från USA, färdig renovering exporterat tillbaka.

## **Kulturhistoriskt värde, MHRFs PM sammanfattning**

Varje fordon, komplett eller i delar, fungerande eller inte som är 30 år eller äldre samt delar till sådana fordon ska anses ha ett kulturhistoriskt värde. Fordon av kulturhistoriskt värde kan även vara ett yngre fordon som varit med om en särskild händelse.

Det är ur bevarandesynpunkt helt avgörande att det kulturhistoriska värdet får avgöras av var och en vid varje tidpunkt utan formkrav. Endast på så sätt kan det fordonshistoriska kulturarvet fortsätta att vara demokratiskt och tillgängligt.

Bilaga till remissvaret: MHRFs PM med en vägledning och ett enkelt system för kulturhistorisk värdering inom vägtrafikområdet och varför myndigheter ska anse det som självklart att det är civilsamhället, i form av föreningar, andra grupper eller den enskilde fordonsägaren, som avgör det kulturhistoriska värdet.

## **Länsstyrelsen beslut 2020-08-20 diarienummer: 566-38050-20202**

MHRF anser att Länsstyrelsen hade kunnat häva beslutet då de tre angivna punkterna nedan får anses vara uppfyllda:

- Kravet på tester inte anges för typ 2a fordon i CGno9 och kravet inte finns med i Naturvårdsverkets vägledning från 2021-08-19
- Att fordonet och motorn i lastutrymmet varit korrekt lastat
- Att fordonet var tömt på vätskor

## **Länsstyrelsens yttrande om omständigheterna i målet M4446-21**

Vad Länsstyrelsens anför i sitt yttrande på sidorna 3–6, motsägs av följande:

- Ett historiskt fordon är ett fordon som är 30 år eller äldre oavsett om det är komplett eller i delar, om det saknas delar, om enskilda delar inte fungerar, om det är krockskadat och oavsett om det i sak kan köras eller inte
- Kontrollbesiktningen har endast relevans i det fall fordonet ska framföras på allmän väg och påverkar inte definitionen av ett historiskt fordon i VVFS 2007:490, finns ej med CGno9, typ 2a-fordon, och finns inte med i Naturvårdsverkets vägledning från 2021-08-19
- Intyg på vad som behöver repareras och kostnaderna därför är inte tillämpligt enligt CGno9 vare sig för typ 2a fordon eller veteranfordon typ 3 och 4, CGno9 §9d av alla uppenbara skäl. Renovering görs oftast genom ägarens försorg utan någon övre ekonomisk begränsning. Det finns således ingen saklig grund för ett ekonomiskt resonemang när det handlar om kulturarvsbevarande och ett intresse.
- Hur länge ett fordon varit oregistrerat eller avställt påverkar inte definition av ett historiskt fordon! Ett fordon som aldrig blivit registrerat och är 30 år är likväl ett historiskt fordon. Ett fordon som varit avställt en längre tid erhåller har per automatik körförbud innebärande ett krav på kontrollbesiktning för att få brukas. Körförbudet har därför inte någon relevans vid bedömning om det är ett veteranfordon.

- Vilket utförande fordonet har vid ett givet tillfälle, som det lämnade fabrik eller senast godkänt utförande även med t ex byte av drivlina, kaross, bromsar påverkar inte definitionen av ett historiskt fordon, VVFS 2007:490 3 kap §§5–7.  
Av samma föreskrifter klargörs att kontrollbesiktning inte utgör krav för att definiera ett fordon som historiskt, dvs ett veteranfordon.

Länsstyrelsens beskrivning: att samtliga krav måste vara uppfyllda för en veteranbil saknar därför stöd i såväl nationella regler som förordning 1013/2006, avfallsdirektivet, CGno9 , Naturvårdsverkets vägledning från augusti 2021 samt den reviderade utgåvan vecka 40 2021 och kan i sak inte utgöra indikatorer eller vara en bedömningsgrunder för om ett fordonet ska anses vara avfall eller inte

Hägersten 2021-10-08



Kurt Sjöberg  
Förbundsordförande



Jan Tägt  
Generalsekreterare

### **För gårdagens fordon på morgondagens vägar**

Motorhistoriska Riksförbundet företräder den fordonshistoriska rörelsen i Sverige och arbetar med bevakning av politiska frågor, kontakter med myndigheter och organisationer samt rådgivning och information.

MHRF engagerar 100 000 medlemmar i 200 klubbar för målet att vårt fordonshistoriska kulturarv kan brukas, bevaras och utvecklas.