

Svea hovrätt, Mark- och
miljööverdomstolen

SVEA HOVRÄTT
060207
INKOM: 2021-10-01
MÅLNR: M 4446-21
AKTBIL: 20

Yttrande

Datum 2021-09-30

Dnr RAÄ-2021-2257

Ert dnr Mål M 4446-21

Avdelning Kulturmiljöavdelningen

Enhet Förvaltningsärenden och
bidrag

Mål M 4446-21 gällande förbud att importera fordon, International 1210, till Sverige från Norge

Ärendet

Svea hovrätt (Mark- och miljööverdomstolen) har förelagt Riksantikvarieämbetet att yttra sig i mål M 4446-21 som gäller förbud att importera fordon, International 1210, till Sverige från Norge.

Sammanfattning

Riksantikvarieämbetet bedömer att fordonet inte är att anse som avfall enligt miljöbalken. Fordonet är ett historiskt fordon och därmed undantaget från avfallsreglerna. Importörens syfte är att fordonet ska renoveras och användas som rörligt kulturarv.

Det betydelsefulla kulturarvsarbete som civilsamhället utför genom att bevara, använda och utveckla historiska transportmedel bör inte försvåras genom omotiverade krav och hinder.

Synpunkter

Fordonet omfattas inte av definitionen av avfall

Avgörande för om ett föremål, i det här fallet ett fordon, ska motsvara definitionen av avfall enligt 15 kap. 1 § miljöbalken är om innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med det. I målet framkommer inget som ger stöd för antagandet att importören avser att göra sig av med fordonet eller att dess beskaffenhet är av den arten att importören skulle vara *skyldig* att göra sig av med fordonet. Importören köpte fordonet i Norge enbart i syfte att bevara och renovera det som ett historiskt fordon. Enligt Riksantikvarieämbetet är fordonet i sådant fall inte att anse som avfall och importören kan inte heller anses vara "avfallsinnehavare".

Fordonet är sällsynt och dess proveniens som tjänstgöringsfordon i Skurups brandförsvär är känd och dokumenterad. Att fordonet renoveras och bevaras är i sig en väsentlig kulturarvsgärning, men insatsen bidrar även till att bevara vår gemensamma kunskap om utvecklingen och organiseringen av samhällsviktiga

Riksantikvarieämbetet
Box 1114
621 22 Visby
Tel 08-5191 8000
E-post registrator@raa.se
Hemsida www.raa.se
Org.nr 202100-1090
Bankgiro 5052-3620

institutioner. Att fordonet dessutom hålls rörligt innebär att kulturarvet blir ytterligare tillgängligt och levandegjort.

Historiska fordon är undantagna från avfallsregler

De gränsöverskridande transporter av avfall regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall, här kallat EU-förordning om transport av avfall. Enligt artikel 50 punkt 4a denna förordning ska den som är importör visa att en begagnad vara inte ska klassas som avfall. Syftet bakom reglerna om gränsöverskridande transporter är att säkerställa att dessa inte orsakar skada på hälsa och miljö.

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon, här kallat ELV-direktivet, anges i skäl 10 att *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, inte omfattas av definitionen på avfall. Historiska fordon är således undantagna från avfallsreglerna.

Till stöd för tillämpningen av EU-förordningen om transport av avfall antogs 2011 den så kallade *Correspondent Guidelines No 9*. I denna vägledning tydliggörs att begagnade fordon och historiska fordon utgör skilda kategorier och har olika beteckningar, det vill säga type 1 (Operational used vehicle) respektive type 2a-fordon (Vintage cars or vehicles). Det går därmed inte att kräva att en importör av ett historiskt fordon, utöver att styrka detta, dessutom ska lämna styrkande dokument som visar att det är ett fungerande begagnat fordon.

Om undantaget i ELV-direktivet för historiska fordon ska kunna användas måste det tolkas och tillämpas på ett sätt som gör det möjligt för enskilda att uppfylla. Kraven ska vara ändamålsenliga. Riksantikvarieämbetet bedömer att krav som innebär att fordonet ska ha förvarats på ett förnuftigt och miljöanpassat sätt före importen inte är ändamålsenligt. Om en enskild förvärvare behöver styrka hur föremålet förvarats – alltså inte *förvaras vid själva transporten* – framstår utredningsansvaret för den enskilde som oproportionerligt stort. Det framstår inte heller som befogat eller berättigat med hänsyn till syftet att säkerställa miljösäkra gränsöverskridande transporter. Det väsentliga för utredningen vid import av fordon måste vara omständigheterna vid importtillfället.

Inte heller finns det författningsstöd för krav på originalmotor i ett fordon eller att ett fordon inte får vara krockskadat om det ska vara en veteranbil. Riksantikvarieämbetet vill understryka att ett fordons skick inte är relevant för en bedömning av om det är historiskt eller inte. Ett dåligt skick är heller inte relevant för bedömningen av om ett fordon kan återställas till originalutförande eller inte. En sådan bedömningsprincip tillämpas inte i andra sammanhang där kulturarv renoveras och restaureras, till exempel inom byggnadsvården.

Riksantikvarieämbetet bedömer att fordonet i det aktuella målet är ett historiskt fordon som omfattas av undantaget i ELV-direktivet. Importen av fordonet bör därför inte försvåras genom omotiverade krav och hinder.

Renovering av historiska fordon som ideellt kulturarvsarbete

Riksantikvarieämbetet vill framhålla att det är ett utpräglat globalt fenomen att renovera, bevara och hålla äldre transportmedel i rörelse. Verksamheten engagerar ett mycket stort antal människor i alla åldrar. I vissa fall stöder staten, genom Riksantikvarieämbetets bidrag enligt förordningen (2017:628) om statsbidrag till kulturarvsarbete, insatserna att renovera historiska fordon ekonomiskt eftersom det har en stor betydelse för både det materiella och det immateriella kulturarvet.

Intresset för historiska fordon och att genom mer eller mindre omfattande renoveringsinsatser bevara och använda dem är ingen ny företeelse. Automobilhistoriska klubben i Sverige bildades redan år 1950 och Motorhistoriska Riksförbundet 1969. Den internationella prägeln på kulturarvsarbetet är stark. Gränsöverskridande transporter av fordon och fordonsdelar är ofta, de facto, en förutsättning för att renoveringar av historiska fordon ska gå att genomföra liksom att engagemanget och hobbyverksamheten hållas vid liv.

Som ansvarig myndighet för frågor om kulturföremål har Riksantikvarieämbetet i återrapporteringen av regeringsuppdraget *Det rörliga kulturarvet – förutsättningar för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet* (KU2017/000942/KL) genomfört en kartläggning av regler som på ett *omotiverat sätt* orsakar problem och hinder för att bevara och använda historiska transportmedel. Vi kunde då konstatera att det endast i ett fåtal sammanhang tas hänsyn till kulturarvets särskilda förutsättningar.



Detta beslut har fattats av riksantikvarien Joakim Malmström efter föredragning av handläggaren Maria Adolfsson. Även överantikvarien Knut Weibull, avdelningschefen Marja-Leena Pilvesmaa, chefsjuristen Maria Westergren och enhetschefen Solveig McKenzie har varit med om den slutliga handläggningen.

Joakim Malmström

Maria Adolfsson

Detta yttrande har beslutats elektroniskt och saknar därför namnunderskrift.