

SVEA HOVRÄTT
060207INKOM: 2021-10-14
MÅLNR: M 4446-21
AKTBIL: 25

Yttrande i mål M 4446-21 angående förbud att importera fordon, International 1210, till Sverige från Norge

Transportstyrelsen har av Mark- och miljööverdomstolen förelagts att inge skriftligt yttrande i målet gällande förbud att importera fordon, International 1210, till Sverige från Norge (aktbilaga 18). Med anledning av föreläggandet anför Transportstyrelsen följande.

Transportstyrelsens ställningstagande

Transportstyrelsen anser att det inte finns skäl att ändra Mark- och Miljödomstolens dom. Transportstyrelsen lämnar dock kommenterar på de krav på veteranfordon som framförts av Länsstyrelsen i Västra Götalands läns överklagan, daterad 2021-05-04. Krav ställs bland annat på kontrollbesiktning och villkor för definition av veteranfordon.

Definition av äldre fordon

Ordet "veteranfordon" används endast, vad Transportstyrelsen känner till, i skattelagstiftning och då inom parentes. Däremot förekommer "historiskt fordon" och "historiskt intressant fordon" något oftare. Nedan ges några exempel där dessa tre begrepp förekommer i lagstiftning om fordon och framförallt när det gäller reglering för bilar och motorcyklar.

Exempel på "veteranfordon" i lagstiftning

I 2 § vägtrafikskattelagen (2006:227) undantas fordon som är tillverkade för minst 30 år sedan från vägtrafikskatt. Dessa fordon omnämns i lagen som veteranfordon och lagstiftningen lyder:

Undantag från skatteplikt

2 § Följande fordon, vars ålder, beräknad som skillnaden mellan fordonsåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre, är inte skattepliktiga (veteranfordon):

- 1. motorcyklar, och*
- 2. bussar, lastbilar och personbilar som inte används i yrkesmässig trafik.....*

Exempel på "historiskt fordon" i lagstiftning

I de fall fordon ska registreras i vägtrafikregistret för användning på väg tillämpas fordonslagen (2002:574), fordonsförordningen (2009:211), vägtrafikdatalagen (2019:369) och vägtrafikdataförordningen (2019:382) samt de föreskrifter som meddelats med stöd av dessa lagar och förordningar.

Innan en ansökan om registrering kan prövas ska fordon som importerats först godkännas vid en ursprungskontroll som genomförs av Transportstyrelsen. Efter godkänd ursprungskontroll ska fordonet genomgå en registreringsbesiktning som inleds med en teknisk identifiering. Fordonet ska också genomgå en kontrollbesiktning innan det får användas på väg. I 5 § Vägverkets föreskrift (2007:490) om teknisk identifiering omnämns historiska fordon genom en förklarande text som lyder:

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.

Med utförande avses vid teknisk identifiering fordonets konstruktion, utrustning och beskaffenhet och inte fordonets skick.

Exempel på "historiskt intressant fordon" i lagstiftning

Bilar som ska användas i trafik ska vara godkända vid kontrollbesiktning enligt kraven i Transportstyrelsens föreskrift och allmänna råd (2017:54) om kontrollbesiktning. Denna reglering har sin grund i ett EU-direktiv och där finns en definition av "historiskt intressant fordon". Definitionen finns under punkt 7 i artikel 3 i direktiv 2014/45/EU¹ och lyder:

7. fordon av historiskt intresse: ett fordon som anses vara historiskt av den medlemsstat där fordonet är registrerat eller av en av dess utsedda organ för godkännande och som uppfyller samtliga följande villkor

- Det tillverkades eller registrerades för första gången för minst 30 år sedan.*
- Den specifika typen, i enlighet med definitioner i relevant unionsrätt eller nationell rätt, tillverkas inte längre.*
- Det är historiskt bevarat och i originalskick och inga betydande förändringar har gjorts i huvudkomponenternas tekniska karakteristika.*

Sammanfattning

I vissa länder förekommer en särskild registrering av "veteranfordon". I Sverige finns ingen särskild registrering för veteranfordon. Samtliga fordon betraktas dock som veteranfordon, historiskt fordon eller historiskt intressant fordon om de är 30 år eller äldre. Idag betraktas ca. 754.000 registrerade bilar (juni 2021) som "veteranfordon" utan ytterligare villkor än fordonets ålder.

Fordon som skrot eller avfall

Klassificering

Transportstyrelsen beslutar i klassificeringsärenden om vilket fordonsslag ett fordon ska tillhöra om det inte är uppenbart vilket fordonsslag fordonet tillhör med stöd av lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Bemyndigande för dessa klassificeringsbeslut bygger på 3 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och framgår av 3 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG

Eftersom avfall inte finns som ett fordonsslag kan inte ett fordon byta klassificering från exempelvis personbil till avfall. Ett fordon ska därför anses vara ett fordon enligt definitionerna i 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner eller med stöd av Transportstyrelsens klassificeringsbeslut.

Det framgår av lagen att ett fordon är *-anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.*

Det finns dock inte några krav på fordonets funktion i lagen. Det innebär att ett fordon betraktas som ett fordon ända tills det skrotats.

Skrotning och avregistrering av fordon

En bil anses skrotad när skrotningsintyg, definierat i 1 § bilskrotningslagen (1975:343), utfärdats i enlighet med 36 § bilskrotningsförordningen (2007:186) och åtgärder är vidtagna enligt 26 § 1-11 när det gäller fordonet. Punkt 1-11 handlar om demontering av farliga ämnen, vätskor med mera. Fordonet betraktas med andra ord fortfarande som bil till dess att det har monterats isär.

En bil kan endast avregistrerats efter att en anmälan om avregistrering gjorts och ett skrotningsintyg från auktoriserad skrotningsfirma skickats till Transportstyrelsen. Detta framgår av 6 kap.1 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning på följande sätt:

En bil med en totalvikt om högst 3,5 ton får, om det inte finns särskilda skäl för något annat, avregistreras på grund av någon omständighet som avses i första stycket 1 endast om ett skrotningsintyg enligt 36 § bilskrotningsförordningen lämnas in tillsammans med en anmälan om avregistrering.

I praktiken fungerar det så att fordonsägaren tar med sig registreringsbevis och lämnar in bilen för skrotning hos auktoriserad bilskrotare som, efter demontering, gör anmälan om avregistrering. Detta sker på initiativ av fordonsägaren när hen har för avsikt att göra sig av med bilen genom skrotning. Även försäkringsbolag har rätt av avregistrera fordon och se till att fordonet skrotas när de löser in sådana fordon som efter en kollision inte ska repareras. Kommuner får också låta avregistrera och skrota fordon om de betraktas som fordonsvrak. Detta framgår i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall. I 1 § 3 definieras fordonsvrak: *-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 bör observeras att det i sista meningen handlar om fordon av ringa eller inget värde.

En bil som avregistrerats och skrotats med intyg kan inte registreras på nytt. Detta framgår av 4 kap. 4 § Transportstyrelsens föreskrifter (2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret. Fordon som är avregistrerade före den 1 juni 2007 är dock undantagna. Detta innebär att äldre fordon kan registreras på nytt trots att de skrotats, om skrotning skedde innan juni 2007. Datumet den 1 juni 2007 är satt utifrån att reglerna beslutades gälla då.

Import av skrotade bilar

Importerade personbilar får inte heller registreras om de är skrotade den 1 juni 2007 eller senare.

Om syfte med importen är att bilen ska registreras i vägtrafikregistret måste den först genomgå ursprungskontroll, teknisk identifiering och registreringsbesiktning innan en ansökan om registrering kan göras. Om det framgår av dokumentation som ska visas vid ursprungskontroll att bilen skrotats i det land den senast var registrerad kan den inte heller registreras i Sverige. Det gäller exempelvis för fordon från USA med ett registreringsdokument där bilen beskrivs som "SCRAP", "JUNK" eller "DESTRUCTION". Dessa jämförs med den svenska definitionen av "skrotat med intyg" i bilskrotningsförordningen och kan inte registreras på nytt i Sverige.

Sammanfattningsvis vad gäller avfall

I hänvisad reglering, vägledning och information finns flera begrepp; avfall, skrotbilar, riktiga skrotbilar och fordonsvrak. Det är dock endast fordonsvrak som är tydligt definierat och reglerat i lagen 1982:129 om flyttning av fordon i vissa fall. Övriga regleringar och den vägledning som nu finns tillgänglig är otydlig, Transportstyrelsen ser gärna att förutsättningar blir tydligare reglerade i föreskriftsform och styrelsen kan i ett sådant arbete bidra med kunskap från sakområdet fordonsreglering.

Krav på kontrollbesiktning vid import/införsel

Enligt fordonslagen (2002:574) krävs att fordon ska ha genomgått kontrollbesiktning (periodisk kontroll) för att få användas på väg. Detta gäller även för fordon som är 30 år och äldre. Däremot finns inget krav på kontrollbesiktning för att äga ett fordon, ha ett fordon avställt eller för att importera ett fordon som anges i inlagan från Länsstyrelsen i Västra Götalands län daterad, 2021-05-04. Det finns inte heller krav på kontrollbesiktning för att transportera ett fordon på exempelvis en biltrailer. En besiktning som genomförts i annat land och fortfarande är giltig anses

även gälla som en giltig kontrollbesiktning besiktning i Sverige efter att ursprungskontroll, teknisk identifiering och registreringsbesiktning har genomförts. Fordonet kan därefter registreras och brukas.

I grundläggande lagstiftning om uttjänade fordon det så kallade ELV-direktivet 2000/53/EU² finns förslag om att eventuellt kräva en sorts besiktning i samband med att ett fordon förs ut ur ett land. Revideringen av direktivet är dock inte klar ännu.

I länsstyrelsens överklagan beskrivs ett antal ytterligare kriterier för att fordon ska betraktas som veteranfordon. Transportstyrelsen ser inte att dessa kriterier finns fastställda i någon reglering. Som vi uppfattat detta så har länsstyrelsens beslut i detta mål tagits utifrån tillämpningar av en intern vägledning. Denna tillämpning stämmer inte överens med de kriterier som länsstyrelsen i Västra Götalands län presenterar idag på sin hemsida under fliken ”Vad krävs enligt miljöreglerna för att jag ska få importera ett veteranfordon” Vägledningen om gränsöverskridande transporter av historiskt fordon finns att hitta på samma ställe under fliken ”Vill du läsa mer om import av veteranfordon”.

Enligt den nya vägledningen omfattas det aktuella fordonet av definitionen veteranfordon. Så vitt Transportstyrelsen kan bedöma har fordonsägaren av det aktuella fordonet gjort vad som behövs enligt det som anges i den nya vägledningen.

Transportstyrelsen vill ändå påpeka att de uppräknade kriterierna i den nya vägledningen från länsstyrelsen skiljer sig jämfört med de förhållanden som råder för samtliga registrerade fordon i Sverige. Transportstyrelsen anser också att de bör finnas en proportionalitet mellan de krav som gäller för fordon som redan är registrerade i landet och de som importeras.

I Sverige underkänns årligen 20-25%, av redan registrerade bilar som kontrollbesiktats. Det innebär att drygt en miljon bilar inte får användas på väg innan de reparerats och i vissa fall åter besiktats. Dessa fordon betraktas ändå inte som avfall utan får användas på nytt när de reparerats och därefter i vissa fall kontrollerats. Detta gäller oavsett hur många brister bilen hade vid kontrollbesiktningen. Kostnader för en reparation kan överstiga bilens värde men det är fortfarande fordonsägaren som tar ställning till om bilen är värd att reparera eller inte.

Att kräva en värdering av en auktoriserad verkstad är enligt Transportstyrelsens bedömning inte en framkomlig väg. Detta eftersom de auktorisationer som idag finns utgår ifrån att en reparerande verkstad

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänade fordon.

förbinder sig att använda delar från den ursprungliga fordonstillverkaren. Det är även så att en fordonstillverkare auktoriserar en verkstad inom de områden verkstaden reparerar. Det innebär att en auktoriserad verkstad kan ha en auktorisation för att exempelvis bara reparera rutor, däck eller delsystem hos fordonet lika väl som hela fordonet.

Krav på funktionalitet eller intyg om möjlig reparation som anges i vägledningen kan inte gälla veteranfordon eftersom dessa omfattas av definitionen även om fordonet är i ”*körklart skick eller isärplockat i delar*”. Detta framgår också av skäl 10 i ELV-direktivet 2000/53/EU. Om intyg och värdering ändå ska göras för icke veteranfordon (fordon som är nyare än 30 år) bör även detta regleras tydligare. Det är för närvarande otydligt om det är värdet före eller efter en reparation som ska ligga till grund för bedömningen. Rimligtvis höjs bilens värde varefter den repareras. Det ökade värdet möjliggör ytterligare reparation och så vidare.

Förslag till beskrivning av väsentliga fordonsdelar finns i det föreskriftsförslag till ändring av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:490) om teknisk identifiering som remitterats under vintern 2020-2021 med diarienummer TSF 2020-128. Detta förslag bygger på att delar som tillverkaren använt som identitetsbärare och som är märkta med fordonets identifieringsnummer ska kontrolleras i samband med ursprungskontroll för att hindra handel med stulna fordon och fordonsdelar. De delar som anses väsentliga utgörs oftast av fordonet ram, kaross eller motor på vissa äldre motorcyklar och bilar. Övriga delar som kan köpas över disk hos reservdelsfirmor, på bilskrotar eller från privatpersoner via annonser på internet eller i tidningar betraktas i förslaget till föreskrifter inte som väsentliga.

De kriterier som anges i vägledningen från länsstyrelsen om att inte tillåta krockskadade fordon stämmer enligt Transportstyrelsen inte med det som gäller för fordon i Sverige i allmänhet. Ett fordon anses vara ett fordon även om det är isärplockat för att i ett senare skede repareras och monteras ihop.

Ursprungskontrollsbeslut för ett importerat fordon gäller i fem år. Innan dess ska fordonet ha godkänts tekniskt och registrerats. Detta framgår av 2 kap 6 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning. Sker en registrering inte inom fem år måste fordonets ägare ansöka om en ny ursprungskontroll. Däremot ska personbilar som är krockskadade och skrotade i det land fordonet tagits in från, kunna jämföras med fordon skrotade med intyg i Sverige och i sådana fall nekas registrering.

Detta underlag har sammanställs av Anders Gunneriusson, fordonsexpert,
Ingela Sundin, utredare och Markus Högrud, jurist.

För Transportstyrelsen

Anders Gunneriusson