

Regeringskansliet
Klimat- och näringslivsdepartementet
Kemikalieenheten, Kemikalier och avfall
103 33 Stockholm
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.ke.remissor@regeringskansliet.se

KN 2023/030704
2023-07-14

Remissvar: EU-kommissionens förslag på förordning om cirkularitetskrav för fordonsdesign och om hantering av uttjänta fordon.

MHRF har tagit del av förslaget kan i anledning av detta framföra följande om hantering av uttjänta fordon:

- förslaget från kommissionen är omfattande, komplicerat och konsekvenserna kan svårligen överblickas
- förslaget bör i sin helhet omarbetas

Våra viktigaste invändningar framgår nedan. I bilagor föreslår vi lösningar och anger våra skäl, konsekvenser och avslutar med frågor till Regeringskansliet.

Definitionen av historiskt fordon

Definitionen av historiska fordon är för den fordonshistoriska folkrörelsen av väsentlig betydelse. Förslaget innebär att många, rent av flertalet historiska fordon, inte kommer anses historiska beroende på den inskränkande definitionen av begreppet historiskt fordon i Artikel 2 2.(d) och Artikel 3 2. (d) som hänvisar till direktiv 2014/45/EU Artikel 3 (7).

Definitionen strider mot den svenska definitionen av sådana fordon i såväl praxis, föreskrifter, förordningar som lag. MHRF förordar i stället bland annat nuvarande lydelse i skäl nr 10 i ELV-direktivet kompletterat med en tydlig hänvisning till nationell reglering i medlemsstaterna, se vidare bilaga 1.

Begagnat eller uttjänt fordon

Kriterierna för att fastställa vad som är ett uttjänt fordon i förslaget är oprecisa och kan svårligen ligga till grund för en objektiv tillämpning, bilaga 1 A och 1B. MHRF förordar den vägledning som Naturvårdsverkets fastställt för veteranfordon och historiska fordon som baserats på Correspondents' Guideline No 9. Vägledningen fastställdes så sent som hösten 2021 i dialog med bland annat Transportstyrelsen och Motorhistoriska Riksförbundet och efter en dom i Mark- och miljööverdomstolen avseende avgörande mellan vad som är ett begagnat fordon och ett uttjänt sådant, se vidare bilaga 2

Inskränkning av äganderätten

Otydligheterna i artikel 26 bör klargöras kring skyldigheten för fordonsägaren att, skyndsamt efter mottagen information att fordonet möter kriterierna i bilaga 1 till förordningsförslaget, lämna in fordonet till auktoriserad bildemonterare, utan ersättning och under straffansvar enligt artikel 48. Enligt artikel 37 gäller detsamma för en fordonsägare vid försäljning, se vidare bilaga 3.

Handel med reservdelar

Inskränkningen i den enskildes möjlighet och rätt att handla med reservdelar och komponenter enligt artikel 32 samtidigt som medlemsstaterna ska uppmuntra till återanvändning etc. artikel 31 och 33 är kontraproduktivt, se vidare bilaga 4.

Försäljning och export

Kravet på kontrollbesiktning, artikel 37 och 38, innebär en kraftig begränsning vid försäljning och export av ett historiskt fordon som är i olika stadier av renoveringen, restaurering, konservering eller stått uppställda under lång tid, se vidare bilaga 3 och 5.

Naturvårdsverkets konsekvensutredning

Utredningen har inte beaktat fordonsägarens intressen, 2022/23:FPM133. Fokus har enbart varit att redovisa de teoretiska konsekvenserna för fordonsägarna av de mycket långt gående förslagen från EU kommissionen. De frågor som Transportstyrelsen i PM TSV 2023-7746 avseende bland annat artiklarna, 24, 26, 37 och 38 lyft till Naturvårdsverket syns inte ha beaktats.

Naturvårdsverket har, punkt 7.6. sid 49, med hänvisning till tillämpning av EU-förordningen om gränsöverskridande transporter av avfall, EG/1013/2006, inte analyserat innebörden i den av kommissionen förslagna bilagan. Skälet anges vara att det i nuläget är svårt att analysera konsekvenserna! MHRF delar den uppfattningen och det är oklart varför det utöver EG 1013/2006 även skulle krävas en parallell reglering i ELV-förordningen av export av fordon, se vidare bilaga 2 och 5.

De berörda

Motorhistoriska Riksförbundet företräder den samlade fordonshistoriska rörelsen som tillsammans med Sveriges entusiastfordonsrörelse omfattar en folkrörelse som engagerar uppåt en halv miljon människor. En lokalt mycket aktiv rörelse sedan mer än 70 år som skapar meningsfullhet för enskilda, civilsamhället och därtill sysselsättning för många små och medelstora företag i hela landet. Förbundet har drygt 200 klubbar anslutna som engagera 100 000 medlemmar.

Motorhistoriska Riksförbundet står givetvis till förfogande för fördjupad information.

Bilagor:

| | |
|-------------------------------------|--------|
| Definition: historiska fordon m fl. | Bil 1. |
| Begagnat eller uttjänt fordon | Bil 2. |
| Inskränkning av äganderätten | Bil 3. |
| Inskränkning av äganderätten | Bil 4. |
| Export | Bil 5. |
| Handel med reservdelen | Bil 6 |

Hägersten 2023-11-01



Kurt Sjöberg
Förbundsordförande



Jan Tägt
Sakkunnig fordon och regelverk

Definition: historiska fordon m fl.

MHRF föreslår att Artikel 2 2.(d), gäller även 3 2. (d) som av oklara skäl finns med i förslaget med samma lydelse, ersätts med skäl nr 10 i ELV-direktivet 2000/53/EC i sin fulla lydelse och att den kompletteras med nationell tillämpning.

“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 Regulation.”

“Historic vehicle: means any vehicle which is considered to be historical by the Member State of registration or one of its appointed authorising bodies.

Motivering

Skäl nr 10 fångar upp alla historiska fordon oavsett dess status ” ready for use or stripped into parts”. Det självklara kravet på att sådana fordon förvaras väl och på ett miljömässigt bra sätt saknas i EU-kommissionens förslag liksom det berättigade undantagen för de fordon som är av intresse för samlare eller avsedda för museum oavsett årsmodell.

Genom att tillämpa det befintliga skälet (nr 10) som en artikel tillgodoses de historiska fordonen liksom den samlade entusiastfordonsrörelsens legitima krav samtidigt som sådana fordon som är uttjänta kan hanteras vid en tillsyn genom tillämpning av Naturvårdsverkets nuvarande vägledning, se vidare i bilaga 2.

I Transportstyrelsens föreskrifter, TSFS 2022:68 definieras ett historiskt fordon som:

”fordon som tillverkades eller registrerades för första gången för minst 30 år sedan, och som överensstämmer med fordonstillverkarens ursprungliga utförande eller senast godkända utförande med endast tidstypiska förändringar genomförda”

I praktiken innebär det i motsats till EU kommissionens förslag att alla fordon i Sverige som är 30 år och äldre är historiska oavsett om de är preserved”, ” maintained”, ”in it’s original state” eller inte är det. Fordon som genomgått ”substantial changes” omfattas även de med MHRFs förslag.

MHRFs förslag avser historiska fordon som är reparerade, renoverade, restaurerade eller konserverade: ”Renovering” används i denna och följande bilagor som synonymt för de olika åtgärderna. Även sådana fordon som enligt Transportstyrelsen föreskrifter är ändrade, ombyggda, uppbyggda, amatörbyggda eller tävlingsfordon liksom EPA- och A-traktorer omfattas av MHRFs förslag. Givetvis avser det också historiska fordon som under åren 1993 till 2023 godkänts vid en registreringsbesiktning med tidstypiska ändringar.

Med skälet från ELV direktivet som förordningsartikel följer att även fordon av intresse för samlare och fordon avsedda för museum värnas.

Problemen med EU-kommissionens förslag

EU kommissionens förslag innebär att alla fordon inte kommer omfattas. Förslaget utgår från att vissa äldre fordon är av intresse och att andra därmed inte skulle vara intressanta. Medlemsstaterna definierar fordon som historiska med tillämpning av fordonens ålder.

Kommissionen föreslår att:

; "vehicle of historical interest' means any vehicle which is considered to be historical by the Member State of registration or one of its appointed authorising bodies and which fulfils all the following conditions:"

- "it was manufactured or registered for the first time at least 30 years ago;
- its specific type, as defined in the relevant Union or national law, is no longer in production;
- it is historically preserved and maintained in its original state and has not undergone substantial changes in the technical characteristics of its main components."

Sverige tillämpar 30 år. Andra medlemsstater tillämpar även 20, 25, 35 och/eller 40 år. Några länder har en högre ålder för yrkesfordon än för vardagsbilar och motorcyklar. Vid export finns även andra tidsperioder globalt i mottagarländerna liksom fasta årtal. Av det skälet kommer förslaget innebära stora förändringar i de länder som berörs för såväl myndigheter som fordonsägare.

Vad som definierar "preserved", "maintained", "original state" och "substantial changes" anges varken i Direktiv 2014/45/EU eller i kommissionens förslag till förordning. Det är uppenbart att många av de fordon som definieras som historiska i Sverige och andra medlemsstater inte kommer anses vara det vid en extensiv tolkning av EU-kommissionen förslag. De riskeras att betraktas som uttjänta fordon och inte de begagnade fordon de är.

EU-kommissionens förslag innebär även att historiska fordon som är under renovering eller utgör delar i en renovering kan anses vara uttjänta, det blir konsekvensen då ägarens avsikt med sitt fordonsinnehav inte beaktats av kommissionen i förslaget.

Att tillämpa artikel 3 7. i Direktiv 2014/45/EU som avser kontrollbesiktning är direkt olämpligt. Syftet med kontrollbesiktningen är ett helt annat än det som kommissionen avser då man vill skilja ut begagnade fordon från sådana som är uttjänta. Syftet har föga likheter med kontrollbesiktning som avser att säkerställa att fordon i trafik är trafiksäkra och inte utgör en risk för miljö eller hälsa genom att uppfylla de krav som gällde när respektive fordon sattes på marknaden under de senaste 125 åren.

Den så kallade besiktningsbefrielsen som infördes för några år sedan i Sverige för bilar äldre än 50 år och motorcyklar äldre än 40 år utgår därför i Sverige inte från artikeln 3 7 i Direktiv 2014/45/EU. I stället är det artikel 2 2. i Direktiv 2014/45/EU avseende fordon som aldrig eller praktiskt taget aldrig körs på allmän väg, till exempel fordon av historiskt intresse eller fordon för tävlingsbruk, som utgör skäl för den svenska tillämpningen.

Några möjliga konsekvenser med kommissionens förslag

EU-kommissionens förslag innebär att historiska fordon ska bedömas enligt bilaga 1 om de inte uppfyller definitionen i 2014/45/EU artikel 3 7. som ett begagnat fordon utan anses i stället vara ett utjänt sådant. Nedan några få av sannolikt 100-tals exempel på fordon som med kommissionens förslag skulle anses utjänta fordon vid en bedömning:

- Alla fordon vars renoveringskostnader överstiger "marknadsvärdet"
- Ett tävlingsfordon som fått karossen utbytt
- Samlares fordon som är yngre än 30 år
- En Husqvarna motorcykel som fått ramen utbytt
- En Saab tvåtaktare som trimmats eller fått trumbromsarna ersatta med skivbromsar
- En Saab 9000 som byggts om till herrgårdsvagn
- En Scania 1936 som fått mekaniska bromsar ersatta med hydrauliska bromsar
- En Tidaholm som 1941 fick en P-boggie monterad och anpassades till gengasdrift
- En Volvo Jakob 1927 som idag har lackerats med en vattenbaserad lack
- En Volvo amazon där B18 motorn ersatts med en B20
- En Volvo PV 444 som fått en större bakruta monterad
- En Volvo 164 som fått en manuell växellåda i stället för en automat
- En Volvo P1800 som fått eftermonterad katalysator och säkerhetsbälten

Exemplen ovan är lika tillämpbara på någon av de uppskattningsvis 24 000 fordonstillverkare som varit verksamma sedan slutet på 1800-talet.

Vad avser regeringen vidta för åtgärder för att eliminera risken med kommissionens förslag som innebär att många, rent av flertalet av de fordon som i Sverige definieras som historiska inte kommer anses vara det, liksom fordon av intresse för samlare och fordon avsedda för museum?

Begagnat eller uttjänt fordon

MHRF föreslår att artikel 3 1. (2) bör ha följande lydelse: (2) 'end-of-life vehicle' means a vehicle which is waste as defined in Article 3, point (1), of Directive 2008/98/EC.

Det ska således vara fordonsägarens avsikt som styr om ett fordon ska anses uttjänt i enlighet med direktiv 2008/98/EG artikel 3 1. " 'waste' means any substance or object which the holder discards or intends or is required to discard;" förutsatt att fordonet enligt nuvarande skäl nr (10) i ELV-direktivet är "*kept in a proper and environmentally sound manner*".

EU kommissionens förslag om tillämpning av bilaga 1 del A 1. och 2. som har hämtat inspiration från Correspondents' Guideline no 9, CGno9, kan inte på ett exakt och konsekvent sätt avgöra om ett fordon kan anses vara begagnat eller uttjänt.

MHRF förslag är att Naturvårdsverkets nuvarande vägledning för historiska fordon, fordon av intresse för samlare och fordon avsedda för museum i stället förs in i förslagets Bilaga 1. Naturvårdsverkets vägledning avser gränsöverskridande transporter av historiska fordon m fl och utgår från CGno9. Vägledningen beaktar på ett bra sätt de rimliga krav som samhället bör ställa vid tillsyn.

Naturvårdsverkets vägledning innebär att följande klargörs:

- Ägande- förfogandeförhållandena och mottagare
- Fordonets identitet
- Uppgift om den plats där fordonet förvaras och hanteras
- Vid export styrkt att fordonet är historiskt, av intresse för samlare eller museum i mottagarlandet och motsvarande vid import.
- Att kostnader för reparation eller renovering inte är relevant

Motivering

I den svenska Miljöbalkens 15 kap 1§ finns motsvarande definition av avfall som i direktiv 2008/98/EG. Hänvisning i artikel 3 1. (2) till 2008/98/EC borde därför varit tillräcklig och att kommissionens förslag i förordning går för långt gällande innehavarens skyldigheter baserat på kriterierna i bilaga 1 del A 1. Och 2.

Den svenska miljölagen, miljötillsynsförordningen tillsammans med lag om flyttning av uttjänta fordon/fordonsvrak, förordningen om flyttning av fordon i vissa fall och från och med den 1 januari 2024 genom ändringsförordning 2023:139 av avfallsförordningen skyldighet att lämna en uttjänt bil till auktoriserad bildemonterare eller producenten och samverkan mellan svenska myndigheter i "GRÖT" vid gränsöverskridande transporter tillsammans med MHRFs förslag innebär att ansvarsfrågan och möjlighet till tillsyn i Sverige bör vara tillräckligt.

Oklara kriterier skapar problem

MHRF hänvisar särskilt till de omfattande problem som nyligen i Sverige föranleddes av Länsstyrelsen i Västra Götalands läns tillämpning av CGno9. Länsstyrelsen bortsåg då ifrån att fordonen var historiska och tillämpade i stället en blandning av kriterierna i den nu föreslagna bilagans del 1 A och B som alla återfinns under olika avsnitt i CGno9.

Länsstyrelsens agerande fann sin lösning först efter att ha prövats av Mark- och miljödomstolen i Vänersborg och av Mark- och miljööverdomstolen i Nacka. Samtliga domar klargjorde att fordonen som av Länsstyrelsen ansetts vara uttjänta med stöd av CGno9 inte var det. Till samma slutsats kom Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Transportstyrelsen och Motorhistoriska Riksförbundet som samtliga remitterades inför domslutet i Mark- och miljööverdomstolen. De aktuella domarna är:

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT Mark- och miljödomstolen
Mål nr M 3891-20, 2021-03-18, Mål nr M 3370-21, 2021-10-15 och
Mål nr M 3372-21, 2021-10-15
SVEA HOVRÄTT Mark- och miljööverdomstolen
Mål nr M 4446-21, 2022-04-26, SVEA HOVRÄTT Mark- och miljööverdomstolen

I skäl nr (11) anger EU kommissionen att det idag är problem med att avgöra om ett fordon är begagnat eller är ett uttjänt fordon. Kommissionen anser att det trots CGno9 från 2011 fortsatt är svårt att fastställa när ett begagnat fordon ska anses vara ett uttjänt fordon, särskilt när det gäller gränsöverskridande transporter av fordon. Dvs de transporter som CGno9 avser att ge vägledning kring. Kommissionen framhåller att det därför är nödvändigt att fastställa rättsligt bindande exakta kriterier. Dessa kriterier bör enligt kommissionen användas av alla ekonomiska aktörer och fordonsägare.

Kommissionen föreslår därför att i artikel 3 1. (2) kompletteras med: "or vehicles that are irreparable according to criteria Part A, points 1 and 2 of Annex I;". Om CGno9:s 15 sidor var tunglästa så var de huvudsakligen vid tillämpning funktionella och genomtänkta. Bilaga 1 A punkt 1. och 2., liksom efterföljande punkt 3 och 1 B, på totalt en och en halv sida är lättläst men skapar fler frågor än svar när den ska tillämpas.

Naturvårdsverket gör i sin konsekvensutredning samma bedömning i samband med export när man konstaterar att:

"Det är oklart hur kriterierna för att särskilja ett begagnat och ett uttjänt fordon (bilaga I) ska tillämpas vid transporter inom EU och vid import. Det gör att det är svårt att analysera konsekvenserna i dessa delar i nuläget. Hur bestämmelserna i förslaget harmoniserar med avfallstransportförordningen och den vägledning framtagna under den, för att få exportera begagnade fordon utan att de betraktas som avfall, har inte analyserats.

Kommissionen föreslag uppfyller inte målsättning med exakta rättsligt bindande kriteriet. Bilagan behöver därför väsentligen omarbetas. Det som idag redan regleras i EU förordning 1013/2006 och med vägledning CGno9 bör tas bort i förslaget då det redan är reglerat.

Om förslagen i bilaga 1 1.

Varför ska ett fordon enligt punkt 1:

- (a) "it has been cut into pieces or stripped" anses tekniskt orepurerbart? Det är ett normalt förfarande t ex vid renoveringar liksom vid amatörbyggen och byggen samt underhåll av tävlingsfordon.
- (b) it has been welded up or closed by insulating foam; anses teknisk orepurerbart? Att man inte enkelt kommer in i fordonet med enbart nyckeln hindrar inte att fordonet i övrigt fungerar. För övrigt borde (b) logiskt höra hemma under punkt 3 och inte punkt 1 då förhållandet i sak avser att synliggöra en möjlig risk vid hantering av fordon.

- (c) "it has been completely burnt to the point where the engine compartment or passenger compartment is destroyed;" anses tekniskt oreparerbart? Att brand härjat hindrar inte att ett fordon kan renoveras. Varför skulle en motorbrand i Volvo 140 eller en brand i hytten på en tankbil utgöra det enda skälet för att fordonet ska anses vara uttjänt.
- (d) "it has been submerged in water to a level above the dashboard" anses teknisk oreparerbart. Det finns fordon som är konstruerade för att klara just det, t ex jeepar med snorkel liksom fordon som legat på sjöns botten i årtionden och sedan renoverats, t ex Frykenbilen, <https://torsby-fordonsmuseum.se/frykenbilen.html>
- (e) "one or several of the following components of the vehicle cannot be repaired or replaced:" (i) – (iv) anses tekniskt oreparerbart?

I vilka fall (i) kan däck, fälgar, hjulupphängning, styrinrättning, bromssystem inte ersättas eller renoveras?

I vilka fall (ii) kan inte säten fixeras eller renoveras?

I vilka fall (iii) kan inte airbags, säkerhetsbälten och försträckare inte ersättas?

I vilka fall (iv) kan inte kaross och chassi renoveras eller ersättas?

- (f) "its structural and safety components have technical defects that are irreversible and turn them non-replaceable, such as metal aging, multiple breaks in primers, or excessive perforating corrosion;" anses tekniskt oreparerbart om det handlar om metallutmattning, skador i fordonets rostskydd eller omfattande korrision?
- (g) "its repair requires the replacement of the engine, gearbox, shell, or chassis assembly, resulting in the loss of the vehicle's original identity." anses tekniskt oreparerbart?

Jämför Transportstyrelsens tillåtande föreskrifter, några av punkterna nedan, om teknisk identifiering TSFS 2022:68 som medger byte av identitetsbärare eller tilldelning av ny identitet för samma fordon som enligt kommissionens förslag ska anses uttjänt.

- Byte av ett självbärande karosseri på ett historiskt fordon får genomföras med antingen ett nytt eller ett begagnat karosseri.
- Vid byte av en annan identitetsbärare än ett självbärande karosseri får med nya eller begagnade delar.

Kommissionen har inte beaktat vare sig fordonsägarens avsikt med sitt innehav eller att det utöver reparation även genomförs renovering, restaurering och konserveringar av fordon.

Kommissionen föreslår i bilaga 1 A 2. att ett fordon är ekonomiskt irreparabelt om dess marknadsvärde är lägre än kostnaden för de nödvändiga reparationerna för att i unionen återställa det till ett tekniskt tillstånd som skulle vara tillräckligt för att erhålla ett trafiksäkerhetsintyg i den medlemsstat där fordonet registrerades före reparationen.

Hur marknadsvärdet ska fastställas framgår inte av kommissionens förslag.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

MHRFs frågor:

Anser Regeringskansliet att bristerna, enligt kommissionen, i CGno9 försvinner med förslaget genom att göra valda delar av den rättsligt bindande när EU-kommissionen r i skäl nummer (11) ansett att CGno9 inte fungerat?

Hur anser Regeringskansliet att punkt 1 (a) – (g) i del A i bilaga 1 ska tillämpas avseende fordon som anses tekniskt oreparerbara av EU kommissionen:

- Vem ska göra bedömningen?
- Vem ska fatta avgörandet?
- Hur ska avgörandet kunna överklagas?
- Vilket straff ska utdömas?
- Varför ska inte hänsyn tas till ägarens syfte?

Vilken relevans anser Regeringskansliet att den matematiska kalkyleringen enligt punkt bilaga 1 2. har i det enskilda fallet när en fordonsägare avser att renovera sitt fordon till en kostnad som överstiger kostnaden för inköp av fordonet?

Vad avser regeringen vidta för åtgärder för att eliminera hotet som, EU kommissionens förslagna kriterier för att definiera ett uttjänt fordon, utgör mot vår folkrörelse och det fordonshistoriska kulturarvet liksom fordon av intresse för samlare och fordon avsedda för museum?

Inskränkning av äganderätten

MHRF föreslår att den skyldighet som finns att utan dröjsmål efter att ha mottagit information om att fordonet inte anses möjligt att reparera i stället ändras till en generell regel med innebörden att ett uttjänt fordon ska lämnas till en auktoriserad behandlingsanläggning.

Artikel 26 (a) bör därför i enlighet med kommissionens skäl (nr 49) ha följande lydelse:

(a) deliver the end-of-life vehicle to an authorised treatment facility.

Motsvarande lydelse avseende uttjänt bil införs i Sverige den 20240101 genom ändring (2023:139) i avfallsförordningen 2020:614.

Motivering

Den enskildes rätt till sin egendom bör väga tyngre än den tänkta samhällsnyttan. Kommissionens förslag är därför i strid med och går längre än EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna artikel 17 och den svenska regeringsformen 2 kap 15§.

Det framgår inte av kommissionens förslag från vem eller hur denne erhållit vetskap om fordonets status, inte heller i vilka situationer informationen kan komma, eller hur, att delges fordonsägaren. Är det en generell information till allmänheten i enlighet med skäl (nr 46) eller ska informationen vara direkt ställd till den enskilde? Enligt artikel 48 ska det därtill göras straffbart att inte hörsamma sådan information.

Vad som avses med onödigt dröjsmål är inte heller beskrivet. År 2017 i december hindrades en tysk medborgare att passera den svenska gränsen med ett fordon han inhandlat på auktion i Sverige i samband med avsedd transport till hemmet i Hannover. Det dröjde hela fyra år och en dag innan svenska myndigheter upphävde utförselförbudet!

I skäl (nr 48) anför kommissionen felaktigt att det redan idag finns en skyldighet att lämna in ett uttjänt fordon enligt direktiv 2000/53/EG. Kommissionen anger också att det finns ett mycket stort antal fordon som man inte vet var de befinner sig! Så kallade "missing vehicles". Det har tidigare enbart avsett fordon som antagits exporterade utom kännedom för registreringsmyndigheterna. Det har aldrig påvisats hur många dessa kan vara eller på vilken exakt grund de anses saknade. Det verkar troligt att de saknade fordonen snarast är en konsekvens i tillämpningen av EU:s direktiv 2014/46 om registreringsbevis för fordon. Kommissionen vidgar med förslaget begreppet till att även omfatta fordonsägare vars fordon finns i vägtrafikregistret och som kan ha behandlats olagligt eller borde ha lämnats till en auktoriserad bildemonterare. Vad som anses sådan olaglig hantering och av vem den görs har inte definierats.

Vad avser regeringen vidta för åtgärder för att eliminera hotet som, EU kommissionens förslag om ingrep i den enskildes egendom, utgör mot vår folkrörelse och det fordonshistoriska kulturarvet liksom fordon av intresse för samlare och fordon avsedda för museum?

Äganderätt vid försäljning

Ägarens avsikt bör, liksom köparens, normalt avgöra fordonets status. EU kommissionens förslag går därför för långt när skillnaden mellan ett begagnat fordon och ett uttjänt fordon ska prövas vid varje ägarbyte.

MHRF anser att det är orimligt att de oprecisa kriterierna som föreslås i bilaga 1 ska tillämpas i samband med alla ägarbyten enligt artikel 37 och än mindre att varje enskild fordonsägare, fysisk eller juridisk liksom alla ekonomiska aktörer och behöriga myndigheter ska ha såväl insikt om den föreslagna skyldigheten och därtill kunna tolka och tillämpa kriterierna exakt och synonymt.

Motivering

Artikel 37 är generellt skriven och kan därför tolkas extensivt avseende alla former av ägarbyten, t ex köp, gåva, arv eller vinst, och således inte uteslutande vid export vilket rubriken i kapitel V antyder.

Det är sannolikt inte en förflugen tanke att Transportstyrelsen eller annan myndighet i en framtid därför åläggs att hantera var och en av de ca 4 000 000 ägarbyten som registreras årligen i Sverige med stöd av artikel 37. Om så kräver ett framtida ägarbyte en ansökan och inte en anmälan till berörd myndighet. Om fordonet vid den tidpunkten inte har en fullständig och godkänt kontrollbesiktning så ska fordonsägaren kunna påvisa att det aktuella fordonet inte anses vara ett uttjänt fordon enligt alla kriterier i bilaga 1.

MHRF undrar varför EU kommissionen önskar slå sönder ett huvudsakligen väl fungerande system i Sverige vid ägarbyten baserat på tillämpningen av vägtrafikdatalagen, vägtrafikdataförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret.

Konsekvensen blir att ägarbyten förhindras, eller fördröjs med återverkningar avseende ansvar för bland annat fordonsförsäkring och sannolikt i de flesta fall där fordonsägaren, och för den del köparen, inte kan acceptera kriterierna i bilaga 1 och därför väljer att pröva sin sak rättsligt, alldeles särskilt om försäljning har medfört eller kan medföra ett kännbart straff.

Vad avser regeringen vidta för åtgärder för att eliminera hotet som, EU kommissionens förslag om ingrep i den enskildes egendom vid försäljning, utgör mot vår folkrörelse och det fordonshistoriska kulturarvet liksom fordon av intresse för samlare och fordon avsedda för museum?

Handel med reservdelar

MHRF föreslår att det fortsatt ska vara lagligt för enskilda och juridiska personer att tillhandhålla och sälja begagnade reservdelar och komponenter utan särskild auktorisation. Sådan försäljning ska fortsatt få ske på genom t ex föreningslivets traditionella kanaler, tidningar, hemsidor och marknader liksom vi specialpressens annonssidor, via tex e-bay, Blocket, Tradera, Marketplace eller genom de företag som specialiserat sig på att tillhandahålla sådana delar.

Motivering

Beaktat det stora mängd av reservdelar, komponenter och reservdelsfordon som finns bevarade i Sverige av enskilda personer och företag utgör kommissionens förslag ett särskilt hinder för ett cirkulärt samhälle där föremål på en väl fungerande marknad i första hand används för sitt ursprungliga ändamål.

Kommissionen klargör därtill i skäl (nr 58) att delar och komponenter som avlägsnas från ett uttjänt fordon och som lämpar sig för återanvändning, återtillverkning eller renovering inte bör betraktas som avfall.

Att enskilda och fysiska ej auktoriserade personer inte, enligt kommissionens förslag, ska få hantera och bjuda ut fungerande eller defekta reservdelar och komponenter styrks av artikel 32 som kräver att varje person som handlar med sådan delar och komponenter säkerställer att dessa är märkta i enlighet med bilaga VII D punkt 2. och därtill lämnar garanti.

Kommissionens förslag riskerar att lamslå den legala marknad som idag existerar i Sverige och att slå undan benen för små och medelstora företag liksom den enskildes rätt att sälja och köpa nödvändiga delar till sitt fordon. Det går på tvärs mot skäl nr (61) och artikel 33 då kommissionen önskar främja utvecklingen av och den korrekta funktionen hos marknaden för återanvändbara, renoverade och återtillverkade delar och komponenter i unionen.

Vad avser regeringen vidta för åtgärder för att eliminera hotet som, EU kommissionens förslag innebär avseende den idag fria marknaden för reservdelar och komponenter, utgör mot vår folkrörelse och det fordonshistoriska kulturarvet liksom fordon av intresse för samlare och fordon avsedda för museum?

Märkning av reservdelar

MHRF anser att det vid försäljning av delar mellan enskilda liksom från små och medelstora företag inte kan ställas krav på särskild märkning av reservdelar och komponenter och att kravet på garantier vid sådan försäljning inte ska gälla i andra fall än det som reglerats i konsumentköplagen.

Motivering

I skäl (59) menar kommissionen att begagnade reservdelar och komponenter erbjuds till allmänheten av oidentifierade leverantörer och att de ofta kommer från olaglig verksamhet. Därför föreslår kommissionen att sådana delar särskilt ska märkas och åtföljas av en garanti. Myndigheterna bör därtill begära dokumentation från den auktoriserade behandlingsanläggningen.

Vilka är dessa oidentifierade leverantörer som kommissionen inte känner till men som är kända av allmänheten framgår inte av förslaget!

Reservdelar som typiskt utgör förslitningsdelar på ett fordon och som vart och ett kan komma att ersättas en eller ett flertal gånger, t ex ram, kaross, motor, växellåda, generator och bromsok kan svårligen över tid spåras till ett enskilt fordon. Delen kan komma från ett annat fordon av annat fabrikat eller varit en nytillverkad utbytesdel.

Därtill är det för säljare och köpare inte alltid ett självändamål att den enskilda delen faktiskt fungerar, det kan i stället vara det som är själva utmaningen med köpet – att lära sig att förstå äldre teknik och dess utmaningar. Ett kulturellt och etnografiskt utbyte mellan folk.

Således är det för delar som någon gång under de senast 75 åren kan ha bytt ägare en eller flera gånger omöjligt att härleda delens ursprung. Genom ursprungskontrollen hos Transportstyrelsen är det väl känt att det kan vara svårt att fastställa ett fordon's ursprung, även för hela kompletta och väl underhållna fordon i originalskick.

Hur ska det nu plötsligt bli vara möjligt över natt för en enskild komponent?

Vad avser regeringen vidta för åtgärder för att eliminera hotet som, EU kommissionens förslag innebär avseende den idag fria marknaden för reservdelar och komponenter, utgör mot vår folkrörelse och det fordonshistoriska kulturarvet liksom fordon av intresse för samlare och fordon avsedda för museum?

Export

MHRF föreslår att begagnade fordon, vid bedömning om ett sådant fordon kan anses vara uttjänt, i samband med export uteslutande hanteras i enlighet med EG-förordning 1013/2006 avseende gränsöverskridande transporter av avfall och EG-förordning 1418/2007 om export för återvinning av visst avfall.

MHRF föreslår också att Correspondents' guideline no 9 anpassas till de vunna kunskaperna vid dess tillämpning sedan 2011 och att den därför ses över. Artikel 38 bör av det skälet utgå och/eller anpassas tillsammans med övriga artiklar som berör export och i tillämpliga delar i stället föras in i förordning 1013/2006.

Motivering

Det är inte tydligt hur förordning 1013/2006 och förslagen i en ny ELV förordning harmoniserar. I artikel 37 föreslås att fordonet status ska fastställas vid en försäljning. I samband med export föreligger nästan alltid en försäljning i ledet innan. Varför det igen enligt artikel 38 ska ledas i bevis att fordonet är begagnat och ska omfattas av en motsvarande kontroll som den i artikel 37 framgår inte av förslaget.

Det är även oklar varför det i artikel 38 3. först i (a): ska påvisas att fordonet inte är uttjänt enligt bilaga 1 del B (c) som anger som indikation att ett fordon är uttjänt om det inte har en godkänd kontrollbesiktning när, artikel 38 3. sedan i (b): kräver att samma fordon ska ha just en godkänd kontrollbesiktning i enligt helt med artikel 8 i direktiv 2014/45/EU.

Kontrollbesiktningen syfte är att säkerställa att fordon hålls i ett säkert och miljömässigt godtagbart skick under användning. En godkänd kontrollbesiktning kan inte vara avgörande om ett fordon ska bedömas vara begagnat eller uttjänt. Oavsett status, godkänt eller inte, så kan fordonet ändå vara det ena eller det andra. Igen är det fordonsägarens avsikt som klargör förhållandet. Ett fordon som godkändes vid en kontrollbesiktning igår kan vara uttjänt idag och ett fordon som senast kontrollbesiktades 1965 kan likväl idag vara begagnat. Det senare givetvis även i det fall fordonet är helt demonterat eller med ett omfattande renoveringsbehov.

I skäl nr (13) till 2014/45/EU anges:

"Fordon av historiskt intresse anses bevara kulturarvet från den epok då de byggdes, och man utgår från att de knappt används på allmänna vägar. Därför bör det överlåtas åt medlemsstaterna att fastställa periodiciteten när det gäller trafiksäkerhetsprovning för sådana fordon. Det bör också överlåtas åt medlemsstaterna att reglera trafiksäkerhetsprovningen för andra typer av specialfordon." Det regleras sedan genom artikel 2 2. I direktivet.

Vad EU kommissionen finner för exakt samband mellan kontrollbesiktning och om ett fordon ska anses vara begagnat eller ska anses uttjänt framgår inte av förslaget. Det synes närmast taget ur sitt sammanhang för att det kan vara en enkel lösning om ej underbyggd!

Vad avser regeringen vidta för åtgärder för att eliminera hotet som, EU kommissionens förslag om en godkänd kontrollbesiktning för alla fordon som exporteras, utgör mot vår folkrörelse och det fordonshistoriska kulturarvet liksom fordon av intresse för samlare och fordon avsedda för museum?

Bilaga 6

De berörda organisationerna

Nedan Riksantikvarieämbetet beskriver av den samlade transporthistoriska rörelsen i återrapporteringen av regeringsuppdraget KU2017/00942/KL:

”Civilsamhällets organisationer spelar, både i nationellt och internationellt perspektiv, en betydande roll för de insatser som idag görs för att bevara och använda det rörliga kulturarvet. Verksamheten kännetecknas av en stark medborgerlig förankring med ett mycket omfattande ideellt arbete som i huvudsak finansieras av olika föreningar och medlemmarna själva. De ideella krafter som idag bevarar äldre transportmedel gör det i hög grad med den uttalade ambitionen att fordonen och farkosterna ska hållas fortsatt rörliga, det vill säga rullande, sjögående och flygande.”

Tilläggas kan att denna folkrörelse samt de små och medelstora företag som är verksamma inom området fram för allt finns utanför Sveriges storstäder och där skapar underlag för såväl förenings- som näringsliv.

En folkrörelse som inom vägtrafikområdet bland annat omfattar följande centralorganisationer som alla på uppdrag från sina medlemmar verkar för att såväl historiska, ändrade, ombyggda, uppbyggda, amatörbyggda liksom tävlingsfordon kan användas för sitt ändamål och bevaras.

- ACCS American Car Club Sweden
- Bilsportförbundet
- KAK Kungliga Automobil Klubben
- M Sverige
- Maskinhistoriska Föreningen
- SFRO Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation
- SMC Sveriges Motorcyklister
- SSRA Swedish Street Rod Association
- Svemo Svenska Motorsport Förbundet
- TESTA TEknisk Support Till Amatörbyggare
- ÅHS Åkerihistoriska Sällskapet

Motorhistoriska Riksförbundet företräder idag följande ideella föreningar:

164 Club of Sweden, Alingsås motorveteraner, Antikbilklubben, Aros Motorveteraner
Arvika Fordonsmuseum, Askersunds Veteranfordonsklubb, Aston Martin Klubben Sverige
Audi 100 Coupé s Club Sweden, Austin Healey Club Sweden, Austin Morris Wolseley Klubben,
Automobilhistoriska Klubben, Automobilsällskapet i Nyköping, Bil- och Teknikhistoriska
Sällskapet, Bjäre Moppers, Blekinge Classic Car Club, Blekinge Veteranbilkubb, BMW
Oldtimers Club, Brandhistoriska Sällskapet, British Automobile Club Sweden, Cadillac Club
Sweden, Camaro Club Sweden, Campingveteranerna, Chryslerklubben W.P.C., Circolo Laverda
di Svecia, Classic Chevrolet Wing Club Classic Chevy Club of Sweden, Classic Honda Club
Sweden, Classic Mc Moped Club, Classic Mini Club Sweden, Classic Mustang Club Sweden,
Classic Suzuki Club Scandinavia Classic Thunderbird of Scandinavia, Club 262 & 780, Club 4
CV Súede, Club Alfa Romeo, Club Corvette Sweden, Club MC-Veteranerna, Club of American
Ford, Club Opel GT Schweden, Club Renault Sverige, Club Sonett Sweden, Club Vedette V8,
Club Victoria Cortina Klubben, Corvair Club Sweden, Crown Victoria Registret 1954-55-56, Dala
Sportvagnsklubb, Dalarnes Automobilklubb, Dellenbygdens Motorveteraner, DKW-MC-Klubben,
Edsel Owners Club Sweden, Emmaboda Motorveteraner, Ferrari Club Sweden, Fiat Classic
Club, Finspångs Automobilklubb, Ford Club Sweden, Ford V8 Klubb Sverige, Gammelbilens
vänner i Värmland, Gotlands Veteranbilkubb, Götaströms Fordonshistoriska Klubb, Göteborgs
Motorhistoriska Klubb, Hallands Fordonsveteraner, Hallands Motorentusiaster, Honda CB1100R
Klubben, Hyltebygdens MC och Fordonsveteraner, Hälsinglands Fordonshistoriska Klubb,
Indigoklubben , Jemtlands Veteranbilkubb, Kalix Motorveteraner, Kalmar Ölands
Fordonshistoriker , Karlskoga Motorveteraner, Kinds Motorveteraner, Klubb GM Nordiska,
Knivsta Classic Cars , Kronobergs Motorhistoriker, Kullabygdens Veteran- och Maskinförening,
Lerums Sport & Veteranbilsklubb, Ljungby Fordonshistoriska Klubb, Lotus Car Club of Sweden,
M.G. Car Club of Sweden, Mariestads Fordonshistoriska Sällskap, MC-Bil Klubben, MC-klubben
SUZUKI 2-takt, Mercedes-Benz Klubben Sverige, Midälva Classic MCC, Militärfordonshistoriska
Föreningen, Morgan Owners Group of Sweden, Morris Minor Klubb Sverige,
Motorcykelhistoriska Klubben, Motorentusiasterna i Norr, Motorhistoriska Klubben i Skåne,
Motorhistoriska Sällskapet i Sverige, MSCC, Myrberg Verkstadssällskap, Nerikes
Fordonshistoriker, Nordisk Trabant & IFA-klubb, Nordskånes Motorveteraner, Nordvärmlands
Veterantekniker, Norra Smålands Sport- och Veteranfordonsklubb, Norrköpings Veteranbilkubb,
Norrlands Motorhistoriker, Ombergs Motorgille, Opel Club Sweden, Panhardklubben, Porsche
356 Klubb Sverige, Racerhistoriska Klubben, Rolls-Royce Entusiast Club, The Rolls-Royce &
Bentley Club, Rootes Car Club Sweden, Rover Club Of Sweden, Scandinavian Benelli Club,
Sjuhäradsbygdens Motorhistoriker, Skaraborgs Motorveteraner, Skaraborgs Sportvagnsklubb,
Skånska A-Fordarna, Sportvagnsklubben Göteborg, Storvolvo-Klubben , Street Freaks Norrland,
Studebakerklubben Sweden, Sundsvall Motorveteraner, Suzuki Cavalcade Club Sweden,
Svensk Land Rover Klubb, Svenska 480 klubben, Svenska A-Fordarna, Svenska Alvisregistret,
Svenska AMC/Rambler Sällskapet, Svenska Audi-DKW Klubben, Svenska B11-Klubben,
Svenska Borgward Klubben, Svenska BSA Klubben, Svenska Citroën-Klubben, Svenska De
Tomaso-Klubben, Svenska DeLorean Sällskapet, Svenska Hudson Klubben, Svenska Indian
Sällskapet, Svenska Jaguarklubben, Svenska Lanciaklubben, Svenska Maserati Klubben,
Svenska Oldsmobileklubben, Svenska Omnibusföreningen, Svenska Opel-Klubben, Svenska
Peugeotklubben, Svenska Rileyregistret, Svenska Saab-Klubben, Svenska Scooterklubben,
Svenska T-Ford Klubben, Svenska Volkswagenveteranerna, Svenska Volvo 140-Klubben,
Svenska Volvo 7/900 klubben, Svenska Volvo Amazon-Klubben, Svenska Volvo P1800-
Klubben, Svenska Volvo PV-Klubben, Svenska Volvoklubben, Tibro Motorhistoriska Förening,
Timrå Classic Garage, Trestads Veteranbilkubb, Triumph Club of Sweden, Triumph Owners
Motorcycle Club, Triumph TR Club Sweden, TVR Car Club Sweden, Umeå Veteranbilsällskap,
Upplands Fordonshistoriker, Varbergs Moped & Scooterklubb, Veteranfordonsklubben i Tjust,
Veteranmaskinklubben i Syd, Veteranmotorcykelklubben Östergyllen, Volkswagenhistoriska
Klubben, Vätterbygdens Veteranbilkubb, Wexjö Motorveteraner, Willys Jeepklubb,
Östergötlands Veteranlastbilsklubb, Östgöta Saabklubb, Östgöta Sportvagnsklubb och Östra
Värmlands Motorhistoriker