



## SFRO remissvar på KN2023/03704 Remiss av EU-kommissionens förslag på förordning om cirkularitetskrav för fordonsdesign och om hantering av uttjänta fordon

Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation, SFRO, är en politiskt obunden och ideell organisation som bildades i januari 1982 av "drabbade" entusiaster i syfte att möjliggöra registreringar av egenbyggda fordon. Verksamheten består idag av besiktningar av amatörbyggda och ombyggda fordon, bullerprov samt företrädande av fordonsbyggarrhobbyn. SFRO besiktar cirka 500 fordon per år (Amatörbyggd bil och MC, ombyggd bil och MC), och besitter en unik kompetens när det gäller amatörbyggda fordon, som borgar för trafiksäkerhet inom fordonsgruppen.

SFRO företräder cirka 20 000 fordon som redan har byggts och besiktats genom föreningen, samt framtida byggare och ägare (vilket betyder långt fler antal personer). Dessutom är en betydande mängd små- och medelstora företag intressenter som leverantörer av produkter och tjänster till våra byggare. Fordonshobbyn engagerar uppåt en halv miljon svenskar och omsätter idag lågt räknat 1 % av Sveriges BNP.

SFRO lämnar härmed sitt svar på ovan rubricerad remiss.

### Övergripande

Förslaget grundsyfte, att stärka fordonsbranschens omställning till en cirkulär ekonomi är gott och en förutsättning för att the European Green Deal ska kunna genomföras. Tyvärr innehåller förslaget delar som **ger allvarliga negativa konsekvenser för ägare av framförallt äldre entusiastfordon.**

Kortfattat så är de konsekvenserna inskränkningar i äganderätten (Artikel 26) och begränsningar av fri handel med fordon och fordonsdelar (Artikel 31, 32, 37).

**Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation kräver att Sverige aktivt verkar för att förslaget ändras så att dessa negativa konsekvenser elimineras eller lindras. Kortfattat kan det göras genom att:**

- Det måste införas en möjlighet att bemöta eller överklaga ett beslut om att ett fordon klassas som ELV (och därmed ska skrotas), för att bland annat skydda äganderätten
- Undantaget för historiska fordon i strikt originalskick måste utökas till att även omfatta fordon med ändringar (samt troligen även tävlingsfordon)
- Undantag för handel med fordon och fordonsdelar mellan privatpersoner krävs
- Kriterierna för att fastställa vad som är ett uttjänt fordon enligt förordningen behöver preciseras och justeras

## **Detaljerade synpunkter på respektive område i förslaget**

### **A. Inskränkning i äganderätt (artikel 26, 37 mm)**

SFRO står i grunden bakom det som MHRF anför gällande definition av uttjänt fordon, att den vägledning som Naturvårdsverket fastställt 2021 bör gälla.

**Artikel 26** säger att en fordonsägare ska lämna ett fordon till skrotning om man får information om att fordonet är att anse som ELV, "end-of-life vehicle", (om fordonet uppfyller NÅGOT av kriterierna för att inte kunna repareras, Part A, punkt 1 och 2 i Annex I). En grundläggande kritik är att det saknas stöd för ägaren av ett fordon att få sin sak prövad, vilket bör vara en grundläggande rättighet när äganderätt ifrågasätts. Oavsett andra ändringar så behöver det finnas en mekanism för att kunna bemöta både en klassning som ELV och de åtgärder som Artikel 26 medför.

Vid den prövningen ska det vara möjligt att ta hänsyn till avsikten med att fordonet ska kunna behållas trots en eventuell klassning som ELV. Exempel på kriterier som kan vara aktuella är att fordonet är kopplat till ett pågående bygge av ombyggt eller amatörbyggt fordon (med registrerat ärendenummer hos Organisation för amatörbyggen), är kopplat till tävlingsverksamhet (ägare med tävlingslicens) eller att ägaren är medlem i en intresseförening med avsikt att bevara denna typ av fordon. Medlemskapet i intresseföreningen skulle kunna kopplas ihop med en utbildningsinsats om hur fordon förvaras på korrekt sätt. På detta sätt görs också en viktig koppling till civilsamhället som en bidragande faktor till ett mer cirkulärt samhälle. Ytterligare kriterier kan vara aktuella men det viktiga är att skilja ägare med genuint intresse och seriösa avsikter från oseriösa bilmålvakter och liknande.

Kriterierna som anges för klassning av fordon som ELV är för snäva. Punkt 1g i Annex I avser reparationsbehov som är så stora att ursprunglig identitet kan gå förlorad, men att då nämna motor och växellåda är irrelevant då inga fordon som omfattas av förordningen förlorar sin identitet vid byte av motor och/eller växellåda. Den nuvarande skrivningen medför risk för feltolkning, att ett fordon skulle vara "irreparable" om man behöver byta ut motor eller växellåda vilket ju är helt orimligt då detta är separata tekniska system som enkelt kan demonteras och bytas. Även "shell or chassis assembly" (kaross, ram) kan ifrågasättas då Sverige nyligen genom TSFS 2022:68 öppnat möjlighet för byte av just dessa komponenter utan att identiteten går förlorad (TSFS 2022:68, 6 kap).

Punkt 2 styr mot marknadsvärde kontra kostnad för att reparera, men tar ingen som helst hänsyn till fordonets bruksvärde. Det måste finnas en möjlighet för en fordonsägare att själv välja hur mycket pengar man vill lägga ned på att reparera sitt fordon. Dessutom varierar reparationskostnaden stort beroende på VEM som utför reparationen – en privatperson som gör det ideellt har ju en avsevärt lägre kostnad än om det görs av en vinstdrivande verksamhet.

Likaså är kriterierna i följande punkt, 3 (angående när ett fordon kan anses vara "technically irreparable"), för begränsande då flera av punkterna är sådant som vanligtvis repareras utan problem.

Det grundläggande här bör vara att den enda som kan avgöra om ett fordon ska skrotas, är den som äger eller förvärvar fordonet, för det är den ende som kan veta vad avsikten bakom ägandet är. Artikel 26 kan omformuleras som att punkterna i Annex I part A utgör **råd** till fordonsägare om när fordon bör anses som ELV. Nuvarande intrång i äganderätt till ägodelar är orimligt speciellt då ingen rätt till överprövning finns.

I det fall artikel 26 inte kan omformuleras på ovanstående sätt behöver Annex I justeras för att mildra de negativa konsekvenserna.

Här är det då helt avgörande att punkt 1 (g) och 2 omformuleras enligt ovan, samt att 3 (b), 3 (d-f) **stryks helt i Annex I Part A.**

**Artikel 37** anger vidare att vid en försäljning av ett begagnat fordon, så ska säljaren kunna visa att det inte rör sig om ett ELV. Det finns i och för sig en rimlighet i att säljaren inte ska "lura" en köpare om ett fordon verkligen är uttjänt. Men även i detta fall är kriterierna för snäva.

Här kan också nämnas att vi i grunden står bakom de frågor som Transportstyrelsen (TSV 2023-7746) ställt gällande artikel 26 och 37, till exempel om den verkligen är förenlig med CHARTER OF FUNDAMENTAL RIGHTS OF THE EUROPEAN UNION (2012/C 326/02) art. 17.

## **B. Hinder mot fri handel med fordon och fordonselar**

Kapitel V, Sektion 2 (**artikel 38**) hindrar export av ELV enligt kriterierna, liksom fordon som ej bedömts vara "roadworthy". Problemet med detta är att ett fordon som är inte är ekonomiskt att reparera i EU kan ha en helt annan status till exempel i sitt "hemland" där delar finns tillgängliga till lägre pris. Anledningar till att fordon inte besiktats kan vara andra än att fordonet inte är "roadworthy" (sjukdom till exempel).

Att ha godkänd kontrollbesiktning som krav för export gör det svårt eller omöjligt att exportera fordon som är under pågående reparation eller renovering (en process som för entusiastfordon kan ta lång tid).

**Artikel 27** hänvisar till Annex VII för delar som ska demonteras (Part C) vid skrotning. Hjulupphängningar och fjädringskomponenter saknas i listan, vilket är exempel på delar som kan återanvändas inom fordons hobbyn men också delar där man ofta behöver bitar från kaross/stomme för att kunna montera dessa på nytt. Det är alltså till exempel denna typ av komponenter som förslaget riskerar exkludera från cirkulärt återbruk inom fordons hobbyn. För att kunna återbruka dessa delar måste det vara möjligt att själv kunna demontera dem från en donatorbil.

Part E, delar som INTE ska få återanvändas, exkluderar också viktiga delar från återanvändning. Här bör punkt 5 (Seats in cases where they incorporate safety belt anchorages and/or airbags) strykas då just återanvändning av modernare stolar är ett utmärkt sätt att höja säkerheten i befintliga fordon. Dessa kan användas efter att krockkuddar demonterats. Att återanvända infästningar för säkerhetsbälten är inte ett tekniskt problem.

Varje person som säljer delar ska se till att de är märkta enligt Part D, punkt 2, Annex VII, och utge garanti. Att märka delarna är möjligt (det handlar om att knyta delen till VIN och vem som demonterat) men att som privatperson ge garanti är omöjligt.

### C. *Definitionen av historiskt fordon*

Definitionen av historiskt fordon som förslaget pekar på (Article 3, points (7), (9) and (12), of Directive 2014/45/EU) är för snäv då det exkluderar fordon som modifierats. Den definitionen slår undan benen för det system vi haft i Sverige sedan 1982 då det varit möjligt att bygga om fordon lagligt, och få ändringarna införda i registreringshandlingarna. Dessa fordon är av lika stort historiskt intresse som icke modifierade fordon. Som förslaget ligger får det en paradoxal effekt – personer som valt att INTE registrera ändringar kan undgå ELV genom att ändringarna inte dokumenterats i sökbara register.

SFRO liksom MHRF förordar i stället nuvarande lydelse 10 i ELV-direktivet 2000/53/EG (kompletterat med en tydlig vägledning):

*Veteranfordon, det vill säga historiska fordon eller fordon med samlarvärde eller avsedda för muséer som förvaras på ett förnuftigt och miljöanpassat sätt, antingen i körklart skick eller isärplockade i delar, omfattas inte av definitionen på avfall enligt direktiv 75/442/EEG och faller inte inom det här direktivets tillämpningsområde.*

Genom att den definitionen anger ”fordon med samlarvärde” omfattas fordon som på olika sätt modifierats eller förändrats under sin livstid vilket i sig för många personer är just det som ger fordonen sitt samlarvärde.

Direktiv 2014/45/EU skulle också kunna ändras genom att definitionen inkluderar fordon som har modifierats

Det skulle enkelt kunna åtgärdas genom att tredje strecksatsen kopplas till att som historiskt fordon avses fordon som registrerats med ändringar;

- it is historically preserved and maintained in its original state and has not undergone unregistered substantial changes in the technical characteristics of its main components;

Alternativt;

- it is historically preserved and maintained in its original state or has undergone registered substantial changes in the technical characteristics of its main components;

Ytterligare ett skäl till att fordon som modifierats måste inkluderas i undantagen för historiska fordon är att de annars inte heller kan återställas till ursprungligt utförande, om en ny eller befintlig ägare så önskar. I de fall modifieringarna utförts under en tid då fordonets värde eller status var låg, är det ofta idag aktuellt att återställa fordonet.

## **Naturvårdsverkets konsekvensutredning**

SFRO gör samma analys som MHRF, nämligen;

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. Inte heller syns de frågor som Transportstyrelsen i PM TSV 2023-7746 avseende bland annat artiklarna, 24, 26, 37 och 38 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!

### **Slutord**

Förslaget som det ser ut idag kommer alltså få allvarliga negativa konsekvenser för en mängd fordonsägare och privatpersoner, vilket inte beaktats varken i förarbeten eller konsekvensanalyser. Det påverkar dessa personers vardag, fritidssysselsättning och i många fall förvärvsarbete inom hobbyn.

Dessutom så är det i första hand personer med lägre inkomster och utsatt socioekonomisk ställning som riskerar att drabbas hårdast, eftersom dessa i större utsträckning hanterar fordon av lågt ekonomiskt värde i sin hobby. Det är ofta dessa personer som med små ekonomiska medel renoverar fordon som anses ha lågt värde. Just att de arbetar med små ekonomiska medel innebär att man ofta återanvänder delar från andra fordon, ett cirkulärt angreppssätt men som också till sin natur innebär att det renoverande entusiastfordonet inte alltid är i strikt originalskick. Anledningen är förstås att man väljer att ersätta vissa exklusiva, svårfunna komponenter med delar som är lättare att hitta, eller för att montera delar som ger säkrare prestanda, såsom bättre bromsar, modernare belysning etc.

Motsvarande gäller för utövare av motorsport, en grupp som delvis överlappar SFROs intressenter då vissa fordon används både inom sporten och som entusiastfordon på väg.

Utöver detta så ser vi även risk för negativa konsekvenser för personer som av olika anledningar använder äldre fordon som bruksfordon i viss utsträckning, till exempel fordon som konverterats till eldrift, drift med alternativa bränslen etc.

Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation står till förfogande för ytterligare information och bearbetning av text i frågan.

För SFROs styrelse

Gustaf Ulander, Tekniskt ansvarig och miljöansvarig

Gustaf Ridderstolpe, ordförande

2023-11-01