

Regeringskansliet  
Klimat- och näringslivsdepartementet  
Kemikalieenheten, Kemikalier och avfall  
103 33 Stockholm  
[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)

KN 2023/030704

2023-11-03

## Remissvar till översyn av EU-reglerna om uttjänta fordon.

Sveriges MotorCyklister, SMC, vill besvara EU:s förslag till nya regler om uttjänta fordon. SMC är en intresseorganisation för alla motorcyklister som kör på landsväg och har cirka 65 000 medlemmar. Våra viktigaste arbetsområden är trafiksäkerhet, information, turism, försäkringar, konsumentfrågor och opinionsbildning. SMC vill bidra med följande kommentar.

### Inledning

Det är viktigt att inleda vårt remissvar med en kort beskrivning av förutsättningarna som rör motorcyklar i Sverige, vilka skiljer sig från andra EU-medlemsstater. På grund av vädermässiga förhållanden är motorcykelsäsongen väldigt begränsad i Sverige. Enligt statistik från Trafikanalys (Trafa) körs i genomsnitt 2 000 kilometer per år av en svenskregistrerad motorcykel, vilket är betydligt lägre än i många andra länder. Motorcyklarna måste genomgå obligatorisk besiktning vartannat år, och enligt Transportstyrelsen har de lägst andel underkända fordon vid besiktningen. På grund av dessa förutsättningar består motorcykelparken till 75 procent av motorcyklar äldre än 10 år. Med andra ord, motorcyklister tar väl hand om och vårdar sina motorcyklar. Enligt Trafikanalys (Trafa) finns det 322 817 motorcyklar i trafiken samt 262 712 avställda motorcyklar i Sverige. Avställda motorcyklar har potentialen att, efter en godkänd kontrollbesiktning, återgå till trafiken. Eventuella enkla reparationer kan krävas, och tillgången till reservdelar möjliggör för individerna att ersätta förbrukade delar med original och standardiserade reservdelar från demonteringsföretag för motorcyklar.

Det är viktigt att notera att varken konsumentköplagen eller annan konsumentskyddande lagstiftning för närvarande kräver att motorcykeltillverkare tillhandahåller reservdelar. Detta innebär att det finns ett behov för äldre motorcyklar att ha tillgång till originalreservdelar. Om en enskild individ har möjlighet att reparera sitt fordon och på så vis förlänger dess livslängd, kan detta ha en positiv effekt på den globala miljöpåverkan från fordonet.

SMC genomförde en undersökning hos skrotningsföretag specialiserade på motorcyklar och kunde fastställa att återvinningsgraden är mycket hög. Länsstyrelserna runt om i Sverige konstaterar att det är mycket sällan, om överhuvudtaget, som motorcyklar återfinns i naturen när de är uttjänta.

I detta dokument presenteras en analys av förslaget till förordning om uttjänta fordon som offentliggjordes den 13 juli 2023 av Europeiska kommissionen. Analysen fokuserar på förslagets konsekvenser för marknaden för reservdelar<sup>1</sup>, individens rätt att reparera sitt fordon och frågan om stulna motorcyklar. Vidare undersöks möjliga oavsiktliga effekter och de allmänna skyldigheterna för motorcyklister som kan bli följderna av förslaget.

I korthet syftar det nya förslaget till att öka fordonssektorns cirkularitet för att anpassa sektorn till EU:s mål för den gröna given. Det ersätter direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon och direktiv 2005/64/EG om typgodkännande av motorfordon med avseende på återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet, och utvidgar direktivens tillämpningsområde till att omfatta alla fordonsstadier - från design till slutlig behandling vid slutet av fordonens livslängd. Endast vissa bestämmelser gäller för motorcyklar<sup>2</sup>, medan fordon av historiskt intresse (enligt definitionen i direktiv 2014/45/EU) inte omfattas av förslaget.

## Sammanfattning

Analysen visar att förslaget i sin nuvarande form skulle få tydliga konsekvenser för motorcyklister, varav vissa skulle kunna leda till ytterligare bördor för fordonskategorin:

- Förslaget fastställer ytterligare skyldigheter för fordonsägare (punkt 1): de måste leverera sina uttjänta fordon till en auktoriserad behandlingsanläggning (ATF), ange eventuella ägarbyten och tillhandahålla bevis för korrekt behandling av sina uttjänta fordon.
- Punkt 2 handlar om individens rätt att reparera sitt fordon - som inte kommer att förbjudas rättsligt genom förslaget, men det kan finnas ett betydande ekonomiskt incitament mot det.
- Punkt 3 handlar om förslagets inverkan på marknaden för reservdelar. Här kan kombinationen av färre begagnade reservdelar som tillhandahålls av enskilda, avsaknaden av skyldigheter för ATF att demontera motorcyklar före fragmentering och de färre anläggningar som får tillstånd att behandla uttjänta fordon tillsammans påverka både den formella och den informella marknaden för begagnade reservdelar negativt.
- I punkt 4 analyseras förslaget när det gäller stulna motorcyklar: även om det finns bestämmelser i förslaget som effektivt tar itu med denna fråga, kan det finnas utrymme för förbättringar.

---

<sup>1</sup> Här och i den följande analysen: "Marknaden för reservdelar" avser alltid "marknaden för begagnade, renoverade eller återtillverkade reservdelar till motorcyklar". På samma sätt avser "begagnade reservdelar" alltid "begagnade, renoverade eller återtillverkade reservdelar till motorcyklar".

<sup>2</sup> Följande artiklar gäller för kategorierna L3e till L7e (se tillämpningsområde i artikel 2): Artiklarna 1-3, 11, 14-15, 16, 17-18, 19-20, 23-26, 27, 29, 37, 46-49, 50-55. Artiklar markerade med fetstil gäller med ändring (enligt artikel 2.6).

- I punkt 5 behandlas möjliga oavsiktliga effekter av förslaget, bland annat högre priser på begagnade och officiella reservdelar och att vissa gamla men icke-historiska fordon på grund av ekonomisk oåterkallelighet kan bli uttjänta fordon.

Den detaljerade analysen finns nedan.

## 1. Skyldigheter för fordonsägare

Fordonsägare måste lämna in sitt uttjänta fordon till en ATF, ange ägarbyten och tillhandahålla bevis för korrekt behandling av fordonet efter dess uttjänta livslängd.

I förslaget fastställs en skyldighet för fordonsägare att leverera sina fordon "utan onödigt dröjsmål"<sup>3</sup> till ATF när deras fordon blir tekniskt eller ekonomiskt irreparabla<sup>4</sup>, och medlemsstaterna uppmanas att införa påföljder vid bristande efterlevnad, både för ägare och för icke auktoriserade anläggningar som lagrar eller behandlar uttjänta fordon<sup>5</sup>. "Oskäligt dröjsmål" är dock inte en klart definierad juridisk term och ger utrymme för tolkning när det gäller när ägare av uttjänta fordon skulle bryta mot förordningen. Eftersom medlemsstaterna är skyldiga att införa sanktioner kan de dock ange en tydlig period. I sin nuvarande form ger förslaget därför utrymme för osäkerhet.

Dessutom måste ägarna visa och deklarerat att deras fordon inte är ett uttjänt fordon när de säljer det<sup>6</sup>, baserat på de kriterier som definieras i bilaga I<sup>7</sup>. De är också skyldiga att omedelbart rapportera alla förändringar i ägandet till de nationella myndigheterna<sup>8</sup>. Efter att ha levererat sitt "end-of-life vehicle" (ELV) till en ATF måste de tillhandahålla det certifikat om förstöring som de har fått från ATF till de nationella myndigheterna<sup>9</sup>.

## 2. Individens rätt att reparera sitt fordon

Individuell reparation är inte förbjudet enligt lag men verkar vara något man avråder från.

Förslaget innehåller inget rättsligt förbud mot att reparera motorcyklar enskilt eller genom informella företag. I artikel 11 anges dock att tillverkarna skall tillhandahålla information om avlägsnande och utbyte av delar och komponenter endast till avfallshanteringsoperatörer och reparations- och underhållsoperatörer - utan att uttryckligen nämna enskilda personer.

---

<sup>3</sup> Se artikel 26.1.

<sup>4</sup> Se bilaga I, del A, punkterna 1 och 2.

<sup>5</sup> Artikel 48.

<sup>6</sup> Artikel 37, se även skäl 68.

<sup>7</sup> Det är viktigt att detta inkluderar ekonomisk reparerbarhet, vilket diskuteras vidare i punkt 5 i denna analys.

<sup>8</sup> Skäl 86

<sup>9</sup> Destruktionsintyget översänds också direkt till myndigheterna av ATF-kontoren. Se skäl 47 och artikel 25.

Artikeln, som den ser ut nu, verkar därför avskräcka från - eller förbise - reparation av fordon av enskilda eller informella företag.

### 3. Marknaden för reservdelar

Tillgången på begagnade reservdelar kan påverkas kraftigt, vilket får negativa konsekvenser för både den informella och den formella marknaden för begagnade reservdelar.

Förslaget kan potentiellt ha en stor inverkan på tillgången till begagnade reservdelar för motorcyklar och följaktligen på marknaden för reservdelar för motorcyklar. När ett fordon blir ett uttjänt fordon måste ägaren leverera det till en ATF "utan onödigt dröjsmål"<sup>10</sup>, vilket - enligt punkt 1 om skyldigheter för fordonsägare - inte är en juridiskt klart definierad term och ger utrymme för tolkning, inklusive att eventuellt ta sig tid att demontera ett uttjänt fordon<sup>11</sup>. Det är dock viktigt att notera att artikel 24 anger att det endast är kostnadsfritt att leverera ett uttjänt fordon till en ATF om det inte "saknar någon av de väsentliga fordonsdelarna eller komponenterna". Även om detta inte heller är ett lagligt förbud mot att leverera delvis demonterade fordon verkar det ekonomiskt avskräcka enskilda personer från att demontera ELV-fordon.

För kategorierna M och N kommer minskningen av tillgängliga reservdelar som säljs av privatpersoner troligen att uppvägas av ett ökat utbud av begagnade reservdelar från ATF, eftersom artikel 30 kräver obligatorisk demontering av delar och komponenter för återanvändning och återvinning före fragmentering<sup>12</sup>, medan artikel 31 ålägger ATF att bedöma om dessa delar kan återanvändas och, om de kan återanvändas, definiera dessa delar som icke-avfall. Detta kommer i praktiken att leda till att ATF:erna handlar med begagnade delar<sup>13</sup>, vilket kommer att leda till bättre tillgång på reservdelar för fordon i kategorierna M och N.

Dessa artiklar är dock inte tillämpliga på motorcyklar. Följaktligen finns det ingen skyldighet för ATF att demontera motorcyklar och sälja de respektive begagnade delarna, och det kan vara

---

<sup>10</sup> Se artikel 26.1.

<sup>11</sup> Se i detta avseende även skälen 44 och 50 samt artiklarna 23.2 och 27.1, där det anges att insamlingssystemet bör tillåta, och ATF bör ta emot, avfallsdelar från reparation av fordon, vilket därmed uttryckligen tillåter leverans av demonterade motorcyklar.

<sup>12</sup> Se i detta avseende även artikel 11, där tillverkarna åläggs att "ge avfallshanteringsföretag samt reparations- och underhållsföretag obegränsad, standardiserad och icke-diskriminerande tillgång till den information som anges i bilaga V, så att de kan få tillgång till och på ett säkert sätt avlägsna och ersätta [vissa delar och komponenter]".

<sup>13</sup> Detta förutses faktiskt i förslaget, vilket framgår av artikel 20.1: "[...], förutsatt att de inte täcks av avfallshanteringsföretagens intäkter från försäljning av begagnade reservdelar och begagnade reservkomponenter".

billigare för ATF att inte demontera uttjänta motorcyklar utan strimla dem direkt<sup>14</sup>. Artikel 32<sup>15</sup> (som gäller identifieringsnumret för det fordon från vilket delen har tagits) gäller dock inte heller för motorcyklar. Detta minskar regelbördan och därmed kostnaderna för ATF-butiker som säljer begagnade reservdelar till motorcyklar. Huruvida ATF-butikerna demonterar och säljer begagnade reservdelar till motorcyklar verkar dock i slutändan enbart bero på om det är ekonomiskt fördelaktigt för dem.

Dessutom kan de omfattande kraven på ATF-kontrakt<sup>16</sup> ytterligare öka spänningen på marknaden för begagnade reservdelar till motorcyklar, eftersom de potentiellt kommer att minska antalet anläggningar som har tillstånd att behandla uttjänta fordon<sup>17</sup>.

Tillsammans med det potentiella ekonomiska hindret för enskilda att demontera sina uttjänta motorcyklar skulle kombinationen av potentiellt färre anläggningar på grund av strängare krav för ATF och att artiklarna 30 - 31 inte är tillämpliga på motorcyklar kunna leda till en övergripande negativ inverkan på både den formella och den informella marknaden för begagnade reservdelar till motorcyklar.

#### 4. Stulna motorcyklar

Förslaget tar itu med frågan om stulna motorcyklar genom att öka dokumentationskraven, men det skulle kunna gå längre.

Problemet med att krockade motorcyklar demonteras för att få fram de registrerade ramarna och sedan utrustas med reservdelar som tagits från stulna motorcyklar skulle med största sannolikhet åtgärdas genom förslaget. Med fordonsägarnas skyldighet att kontrollera och deklarerar att det fordon de säljer inte är ett uttjänt fordon<sup>18</sup>, att ange varje ägarbyte av fordonet<sup>19</sup>, att leverera alla uttjänta fordon till ATF<sup>20</sup> och att visa upp förstörelseintyget för myndigheterna<sup>21</sup> bör denna fråga kunna hanteras på ett effektivt sätt genom förslaget.

---

<sup>14</sup> Den enda skyldigheten som fastställs i förslaget när det gäller behandlingen av uttjänta motorcyklar är korrekt rening. Se artikel 27.3.

<sup>15</sup> I artikel 32 fastställs skyldigheten för varje person som handlar med begagnade reservdelar att ange identifieringsnumret på det fordon från vilket delen har tagits och uppgifter om den anläggning som utförde demonteringen samt att tillhandahålla en garanti för de begagnade reservdelar som är föremål för handel.

<sup>16</sup> Se artikel 27.

<sup>17</sup> Se följande citat från konsekvensanalysen (s. 47): "Aktörer från den informella sektorn som reparerar och behandlar fordon i kategori L3e-L7e skulle också påverkas [av förordningen] eftersom de skulle behöva uppgradera sina standarder och anläggningar för att bli officiellt godkända för att behandla dessa fordon vid slutet av deras livscykel. Detta skulle kräva investeringar och eventuellt innebära en förlust av verksamhet för dem som inte kan eller vill bli en godkänd behandlingsanläggning."

<sup>18</sup> Artikel 37, se även skäl 68.

<sup>19</sup> Se skäl 86.

<sup>20</sup> Artikel 24.

<sup>21</sup> Artikel 26

Förslaget skulle dock kunna gå längre, som det gör för andra fordonskategorier, där förslaget erkänner frågan om olagligt erhållna reservdelar<sup>22</sup>. I artikel 32, för kategorierna M och N, anges skyldigheten för varje person som handlar med begagnade reservdelar att ange identifieringsnumret för det fordon från vilket delen har tagits samt uppgifter om den anläggning som utförde demonteringen och att lämna en garanti för de begagnade reservdelarna. Om detta även omfattade marknaden för reservdelar till motorcyklar skulle det bättre förhindra klonade motorcyklar, men artikel 32 är inte tillämplig på kategorierna L3e-L7e.

## 5. Ytterligare effekter

Priserna på (begagnade och ursprungliga) reservdelar till motorcyklar kan öka; ekonomisk oåterkallelighet kan påverka gamla motorcyklar.

Det finns ytterligare två, möjligen oavsiktliga effekter: i) en ökning av priserna på reservdelar och ii) frågan om ekonomisk oåterkallelighet.

Olika scenarier är tänkbara när det gäller en potentiell prisökning på reservdelar:

a) **Inga begagnade reservdelar tillgängliga**, dyrare officiella reservdelar: Om det inte är ekonomiskt attraktivt för ATF att demontera motorcyklar, kommer de att fragmenteras direkt och följaktligen kommer ATF inte att kunna tillhandahålla begagnade reservdelar. Med nästan ingen marknad för begagnade reservdelar (bortsett från de delar som tillhandahålls av enskilda personer och företag som demonterar uttjänta fordon trots den avgift de skulle få betala på grund av artikel 24) kommer det totalt sett att finnas ett mindre utbud av reservdelar (begagnade och officiella), så att priserna på officiella reservdelar kan komma att stiga.

b) **Dyrare begagnade reservdelar, dyrare officiella reservdelar**. Detta scenario kan analyseras ur två perspektiv:

a. **Marknadsperspektiv**: Eftersom det nästan inte finns några enskilda personer (och informella företag) som demonterar uttjänta fordon (på grund av artikel 24), i kombination med färre ATF<sup>23</sup>, finns det mindre utbud på marknaden för begagnade reservdelar, så att priset på begagnade reservdelar kan komma att öka. Som en följd av detta kan även priserna på originalreservdelar stiga.

b. **Konkurrensperspektivet**: Med färre aktörer på marknaden (nästan inga enskilda eller informella företag och färre ATF) är det mindre konkurrens på marknaden, så att ATF kan

<sup>22</sup> Se skäl 59: "[K]ommissionen fann att begagnade reservdelar och komponenter erbjuds allmänheten av oidentifierade leverantörer och ofta kommer från olaglig verksamhet. Därför bör nya krav fastställas för handel med begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter. Sådana delar och komponenter bör framför allt vara märkta med en etikett som anger fordonsidentifieringsnumret för det fordon från vilket komponenten eller delen har avlägsnats och uppgifter om den operatör som avlägsnat dem samt åtföljas av en garanti".

<sup>23</sup> Se fotnot 19.

överföra de högre kostnader de har för demontering av en motorcykel (jämfört med enskilda eller informella företag), vilket kan leda till högre priser på begagnade reservdelar. Följaktligen kan priserna på originalreservdelar också stiga.

Varje scenario skulle eventuellt leda till en ökning av priserna på reservdelar - tvärtemot vad förslaget avser<sup>24</sup>.

Det kan också uppstå ett problem med ekonomisk oåterkallelighet<sup>25</sup>, eftersom det verkar - enligt förslagets nuvarande form - som om ett ekonomiskt irreparabelt fordon automatiskt blir ett uttjänt fordon och därmed måste behandlas i enlighet med detta. Detta kan påverka ägare av gamla motorcyklar som de potentiellt är personligt knutna till.

Eftersom den ekonomiska reparerbarheten är beroende av priserna på reservdelar skulle dessutom högre priser på reservdelar (se ovan) göra fler fordon till uttjänta fordon. Dessutom kanske ägare av gamla fordon inte kan få dem reparerade på en officiell reparationsanläggning, eftersom anläggningen kan informera ägarna om att deras fordon är uttjänta fordon baserat på ekonomisk oåterkallelighet, som då måste levereras till en ATF i enlighet med detta. Detta är också relevant för personer som samlar på motorcyklar, eftersom det endast skulle vara möjligt att samla på dem så länge de inte är ekonomiskt irreparabla.

En möjlig konsekvens av ekonomisk oåterkallelighet kommer att vara att vissa motorcyklar inte längre skulle uppnå status som historiska fordon: om de behöver repareras strax innan de förvandlas till ett historiskt fordon, och om denna reparation är dyrare än fordonets värde vid den tidpunkten, verkar förslaget tyda på att fordonet skulle förvandlas till ett uttjänt fordon på grund av ekonomisk oåterkallelighet.

SMC anser att förslaget resulterar i betydande inskränkningar och intrång i individens frihet för mycket begränsad nytta för miljön och klimatet.

Jesper Christensen  
Generalsekreterare  
070-557 75 00

Dominique Faymonville  
Public Affairs Manager  
073-669 69 94

---

<sup>24</sup> "Åtgärder för att stödja återvinning och försäljning av begagnade reservdelar förväntas leda till lägre inköpspriser och billigare reparationer och underhåll för konsumenterna, vilket är en fördel" (förslaget, s. 13).

<sup>25</sup> "Ett fordon är ekonomiskt irreparabelt om dess marknadsvärde är lägre än kostnaden för de nödvändiga reparationer som krävs för att återställa det i unionen till ett tekniskt skick som skulle vara tillräckligt för att erhålla ett trafiksäkerhetsintyg i den medlemsstat där fordonet registrerades före reparationen" (bilaga I, del A, punkt 2).