



Swedish Street Rod Association´s remissvar gällande ”Remiss av EU-kommissionens förslag på förordning om cirkularitetskrav för fordonsdesign och om hantering av uttjänta fordon”

Referens diarienummer KN2023/03704

SSRA:s ståndpunkt

Swedish Street Rod Association (SSRA) anser att det bör tillsättas **en partsammansatt grupp** för en grundlig utredning innan några beslut fattas i rubricerat ärende, framförallt avseende de punkter som redovisas i denna skrivelse.

I denna grupp ska SSRA, jämte andra organisationer inom **fordonshobbyn, beredas plats och i god tid tillfrågas om intresse att medverka.**

Denna ståndpunkt bottnar i ett bristfälligt underliggande material, avsaknad av konsekvensanalys för den i Sverige mycket stora fordonshobbyns utövare, avsaknad av konsekvens- och kostnadsanalys för privatpersoner samt den mycket korta svarstiden.

Negativ påverkan på en av Sveriges största folkrörelse

SSRA är en förening som grundades 1975 och som riktar sig till ägare av ombyggda bilar pre -49. Målsättning är att verka för, och sammanhålla, de som äger ett ombyggt eller amatörbyggt fordon.

Fordonshobbyn är en av de största folkrörelserna i Sverige med sina drygt 500 000 medlemmar i olika föreningar och klubbar. Det är också en av de mest jämlika samt utanför storstadsområdena största fritidssysselsättningarna. Den är också viktig sedd ur ett näringsperspektiv då den skapar sysselsättning för en stor mängd fåmansföretag såväl som besöksnäringen, framförallt utanför storstadsområdena.

Menar man allvar med att hela Sverige ska leva så kan man inte negligera denna folkrörelses betydelse för både det lokala näringslivet, besöksnäringar och dess sociala betydelse.

En ytterligare viktig faktor är dess positiva inverkan ur ett miljöperspektiv med dess fokus på återanvändning och återställande av transporthistoriska föremål – både gällande delar såväl som kompletta fordon.

Ett cirkulärt tänkande innefattar också vikten av ett så långt liv som möjligt för tillverkade mekaniska produkter.

Av bland annat dessa orsaker är det av största vikt att det även i framtiden kommer finnas möjligheter och tillgång för fordonshobbyns utövare till både lämpliga fordon samt delar då detta utgör en grund för fordonsintresset.

I förslaget till ELV-förordningen finns bland annat delar som berör kriterierna för när ett fordon ska betraktas som ej möjligt att reparera samt vad som ska betraktas som avfall.

Noterbart här är att det är av myndigheten bemyndigad person som avgör vad som är reparerbart eller ej. Det finns överhuvudtaget inget nämnt om den stora kunskapsbank som finns hos landets

utövare inom fordonshobbyn som exempelvis märkesklubbar, intresseorganisationer och besiktningsorganisationer för ombyggda samt amatörbyggda fordon.

En resurs som både har nödvändig och värdefull kunskap vilken även kan komma andra delar av fordonsområdet tillgodo. En resurs som också både negligeras och slösas bort.

Det finns sedan tidigare och även i förordningsförslaget undantag för så kallade historiska fordon dock omfattar detta enbart fordon äldre än trettio år.

För nyare entusiastfordon – som inom fordonshobbyn internationellt benämns Youngtimers – finns inga särskilda regler eller undantag i detta förslag förutom för så kallade lågserieproducerade fordon (max 30 stycken i samma serie)

Detta trots att det givetvis finns ett flertal fordon/fordonsmodeller som är att betrakta som entusiastfordon i första hand eftersom de ej används som bruksfordon.

Vi anser att det även fortsättningsvis måste vara möjligt att kunna köpa ett nyare entusiastfordon, äga och serva det i egen regi samt även reparera och renovera detsamma.

Inte minst ur ett jämställdhetsperspektiv är detta en viktig parameter eftersom vi anser att fordonshobbyn inte ska vara förbehållna en liten välbeställd elit i framtiden.

Detta innefattar även möjligheten att bygga sitt eget amatörbyggda fordon eller bygga om ett befintligt.

Tyvärr är det så att det aktuella förslaget kraftigt kommer att påverka även denna fordonskategori även om t.ex. amatörbyggda fordon faller inom kategorin lågserieproducerade fordon.

Anledningen till detta är att i den föreslagna förordningen så innefattas även demontering av fordon, reservdelar, förvaring av reservdelar samt distribution av reservdelar - och i både ombyggda såväl som amatörbyggda fordon ingår delar från nyare fordon.

Detta är ju ett grundelement i konstruktionen och planeringen för att bygga ett amatörbygge – eller ombyggnad-att man kan ta till vara befintliga delar från andra fordon som anpassas till den egna konstruktionen. En faktor som också borde vara av vikt ur ett cirkulärt perspektiv

SSRA ser ett antal problem där fordonshobbyn kommer i kläm och något man inte tagit hänsyn till i förslaget till förordningen.

Punkter i förslaget som måste undantas eller omarbetas

Många av förslagen i remissen saknar idag motsvarighet i svensk rätt och går emot den rådande svenska praxisen och synen på dessa fordon och samhällsnyttan med folkrörelsen bakom dem, nedan några exempel:

- Åsidosättande av äganderätten i FN:s allmänna förklaringar om mänskliga rättigheter, EUs funktionssätt och den svenska regeringsformen
- Fordon som undantas i dagens ELV-direktivet kommer inte undantas med Förslaget
- Fordon som är demonterade kommer inte heller längre att omfattas av nuvarande undantag med förslaget
- Förslaget beaktar inte ägarens syfte

SSRA kräver att följande nedanstående punkter måste undantas eller omarbetas och att det uttryckligen tas hänsyn till nyare entusiastfordon såväl som möjligheten att även framledes kunna reparera, konstruera eller bygga om sitt entusiast-/hobbyfordon med delar från nya fordon.

Dessa punkter enligt EU-kommissioners förslag (se annex I, II och III) är som lyder enligt nedan:

- Definitionen av historiska fordon måste kompletteras med det vi benämner som Youngtimers – alltså entusiastfordon som är nyare än så kallade Historic Vehicles där gränsen går vid 30 år eller äldre. Youngtimers entusiastfordon ska definieras utifrån användningsområdet och följaktligen kunna vara ett nytt eller nybyggt (amatörbyggt) fordon.
- Att en kontrollbesiktning utgör skäl för att bedöma om ett fordon är ett fordon eller avfall
- Att den icke bindande Guideline no9 från EU-kommissionen som funnits från 2011 – vilken utlöste ett antal större rättstvister mellan importörer av entusiastfordon och ett antal Länsstyrelser i Sverige mellan 2017-2021 med både stora kostnader och psykisk påfrestning för alla inblandade- och ej fungerat vid praktisk tillämpning nu istället införs som lag för att skilja ett använt fordon från ett ELV.
- Att ägaren är skyldig att känna till bilaga/annex 1 i förslaget och därför inte får sälja fordonet till annan än demonteringsföretag eller återvinningsanläggning.
- Att fordonsägaren på uppmaning av myndighet är skyldig att lämna ifrån sig fordonet.
- Att fordonsägaren kan straffas om denne inte följer de av EU-kommissionens föreslagna regler. Om fordonsinnehavaren inte följer kommissionens förslag ska personen straffas. Enligt kommissionens skäl no 78 bör påföljden vara **effektiva, proportionerliga och avskräckande**
- Att en tolkning av Eus förslag är att du som privatperson inte får sälja begagnade delar.
- Om man mot förmodan får det måste man kunna uppge från vilken fordonsindivid delen kommer(identitet, fabrikat m.m.), säkerställa att delen fungerar och därtill lämna garanti. Ett som TESTA tycker är ett helt orimligt krav på en privatperson för ett eget fordon som ej ska användas i kommersiellt syfte överhuvudtaget.
- Att demonteringsanläggningar inte ska få sälja vissa delar som exempelvis katalysatorer, avgassystem, immobiliser-system eller moderna stolar med inbyggd säkerhet. Detta är några exempel på nya säkerhets och miljödelar, certifierade sådana, som används i exempelvis amatörbyggen och ombyggda fordon vilket måste vara mycket positivt sett ur både ett säkerhetstänkande såväl som ur en cirkulär aspekt.

Med vänliga hälsningar,

Tomas Sundler
Ordförande SSRA

Mariestad 2023-10-17
E-post: ordf@ssra.org
Telefon: 079-3365765