

## Replik på Ekots inslag den 15 mars om EU kommissionens förslag till ELV-förordning

Motorhistoriska Riksförbundet välkomnar givetvis de återkommande beskederna från EU kommissionen om att historiska fordon ska vara undantagna.


Virginijus Sinkevičius, Kommissionens ordförande, har nyligen på EU kommissionens vägnar, som svar på skriftliga frågor i november/december 2023 från Svenska och Österrikiska EU parlamentariker framfört "I förslaget erkänns betydelsen av "fordon av historiskt intresse" enligt definitionen i artikel 3.7 i direktiv 2014/45/EU, och dessa undantas från förslaget tillämpningsområde. Ågarna av sådana fordon kommer därför inte att påverkas av de nya reglerna.

Adalbert Jahnz, talesperson för EU-kommissionen i transport- och miljöfrågor, har med hänvisning till artikel 3.7 i direktiv 2014/45/EU framfört "In all other cases, when a vehicle is not yet classified as historical in accordance with the above criteria, and the vehicle owner has not expressed the intention to discard it, such vehicle shall not be considered as an end-of-life vehicle."

Annika Wäppling Korzinek, chefen för kommissionens representation i Sverige, har sedan november, nedan inslag från X och kommissionens hemsida, återkommande framfört att historiska fordon är undantagna i förslaget till ny ELV-förordning.

**Förslag till förordning om uttjänta fordon  
KOM(2023) 451  
("ELV-förordningen")**

- Omfattar **inte** fordon av historiskt intresse.
- Ska **bara** gälla om ägaren gör sig av med eller vill göra sig av med fordonet,
- eller om det **inte** uppfyller andra gällande dokumentations- eller registreringskrav,
- eller om fordonet utgör en miljöfara.



9:13 fm · 28 nov. 2023 · 206 visningar

I inlägget tillkommer flera krav, de två sista punkterna, som inte finns med i kommissionens förslag, nämligen dokumentations- eller registreringskrav och om fordonet utgör en miljöfara.

## Vad är då problemet?

Kommissionen definierar historiska fordon med tillagda särskiljande krav: “it is historically preserved and maintained in its original state and has not undergone substantial changes in the technical characteristics of its main components”.

Kommissionen har hämtat kraven från det så kallade besiktningspaketet och där mer specifikt direktiv 2014/45/EU avseende kontrollbesiktning. Kommissionen föreslår således att ett fordon ska kunna definieras som historiska med stöd av de regler som finns till för att säkerställa att fordon som framförs i trafik är säkra och uppfyller miljökraven. Dvs ett regelverk med ett helt annat syfte och ett regelverk som givetvis inte omfattar fordon som inte är i trafik, avställda i Sverige och ofta avregistrerade i övriga medlemsstater.

Det innebär att fordon som inte är i originalskick eller ändrade inte kommer anses vara historiska. Vad som avses med originalskick eller vilka ändringar som avses framgår inte av kommissionens förslag och det går inte heller att utläsa då kommissionen inte har gjort någon analys av sitt förslag i den delen eller angett ett förklarande vägledande skäl till varför historiska fordon ska vara undantagna.

I kommissionens arbetsgrupps dokumentation SWD(2023)256, med utgångspunkt från sex synpunkter avseende historiska fordon som lämnades 2020 vid en så kallad ”open public consultation”, drog arbetsgruppen en enda slutsats, nämligen: ”Six contributions focus on historic cars and motorcycles. Current practice of exempting historic cars should be pursued.”

Praxis idag och sedan 2000 utgörs av skäl nummer 10 i nuvarande ELV-direktiv som omfattar historiska fordon och även andra. Skäl nummer 10 lyder: “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 Directive.”

I stället för att följa nuvarande praxis har den föreslagna tillämpningen av direktiv 2014/45/EU skapat en dissonans avseende definition av historiska fordon och därtill utelämnat fordon av värde för samlare, fordon avsedda för museum men även andra fordon som bör undantas till exempel fordon för motorsport och fordon byggda av eller för ägaren.

Att säga att historiska fordon undantas är lätt men det är således inte det som framkommer om man läser vad kommissionen faktiskt föreslår. Det blir inte heller tydligare av inlägget på X ovan som tillför nya krav som inte återfinns i förslaget om historiska fordon. Om ett fordon skulle utgöra en miljöfara, vilket anges i inlägget på X och på kommissionens hemsida, så borde det primära vara att undanröja faran. Lösningen är inte att fordonen av det skälet vid en plötsligt oförutsedd händelse inte längre ska anses vara historiskt, tex vid brand, läckage, olycka eller om det förvaras på ett mindre lämpligt sätt. Miljöfaran kräver en helt annan åtgärd med en miljömässigt korrekt hantering och är idag reglerad i den svenska Miljöbalken.

Förslaget går därför inte att förstå på annat sätt än att vissa historiska fordon, fordon 30 år eller äldre, inte kommer undantas. MHRF har därför lyft vår oro med förslag på lösningar till kommissionen i en så kallad Feed Back i december. Vi har också ställt åtta frågor i december till kommissionens representation i Sverige för att reda ut om och i så fall mer exakt i vilken del vi kan ha missförstått kommissionens förslag i förhållande till dess intentioner. Vi har ännu inte fått något svar på våra frågor.

## MHRF är inte ensamma om vår ståndpunkt

Vår ståndpunkt delas av följande entusiasts- och fordonsägarorganisationer, American Car Club Sweden, Svenska Bilsportförbundet, Kungliga Automobilklubben, Riksförbundet M Sverige, Svenska Fordonsbyggares Riksorganisation, Sveriges Motorcyklister, Swedish Street Rod Association Svenska Motorsportförbundet, Teknisk Support för Amatörbyggen och Åkerihistoriska Sällskapet. Men även andra har sett de problem som kan följa med förslaget, tex Drivkraft Sverige, Fordonsjuristen, och Europas försäkringsbolag genom Insurance Europe som framfört följande avseende fordonens reparabilitet: ”

Any vehicle deemed “not technically irreparable” can potentially be repaired, even if the repair costs exceed the vehicle’s value. Owners may choose to repair vehicles for reasons such as historical or sentimental value, or simply to minimise costs using second-hand parts or personal connections. Imposing a mandatory treatment facility based on repair costs contradicts the owner’s autonomy in deciding whether to repair the vehicle.

De historiska fordonen var även ett av många skäl till att den sakkunniga myndigheten avseende fordon, Transportstyrelsen, avstyrkte förslaget med motiveringen att det innehöll ett antal betydande brister. Naturvårdsverket har också kommit till slutsatsen att den svenska entusiastfordonsrörelsen ska värnas och därmed bör undantas.

Riksdagspartierna har dragit samma slutsats och det har ställts såväl en skriftlig fråga som hållits en interpellationsdebatt där statsrådet Romina Pourmohktari gav svar. Ta gärna del av interpellationen som ger en tydligt styrkebesked i fråga om stöd från Regeringskansliet och riksdagen för MHRFs ståndpunkter, skriftligt här: [Historiska fordon och ELV-förordningen \(Interpellation 2023/24:234 av Isak From \(S\)\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#) och i webbsändningen här: [Historiska fordon och ELV-förordningen \(Interpellationsdebatt 20 december 2023\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#). Även flertalet av våra parlamentariska grupper i Bryssel delar den oro som förslaget har väckt och de har som ovan angetts ställt frågor till kommissionen.

## Vad ska avgöra om ett fordon är begagnat eller uttjänt

Kommissionens föreslår i en bilaga på en och en halv sida kriterier som ska avgöra när ett fordon är avfall eller är begagnat. Den bilagan är en omarbetning av ett av EUs vägledningsdokument, Correspondent’s Guideline no 9, CGno9, på 15 sidor avseende gränsöverskridande transporter av avfall.

Det var den vägledningen som 2017 till 2021 ledde till att flera tillsynsmyndigheter i Sverige misstolkade de tydliga undantagen för historiska fordon. Det ledde senare fram till flera domar och där Mark- och miljööverdomstolen slutligen avgjorde att de fordon myndigheterna ansåg vara avfall, med hänvisning till bland annat vägledningsdokumentet, inte var avfall, mål 4446-21 Svea Hovrätt, 2022-04-26. Remitterade var Naturvårdsverket, Transportstyrelsen, Riksantikvarieämbetet och MHRF som samtlig ansåg att fordonen inte var uttjänta.

Om det gjordes en felaktig bedömning i Sverige vid upprepade tillfällen med stöd av en mer tydlig vägledning hur illa kan det då sannolikt inte gå med en bindande lag där man nöjt sig med 1/10 av det stöd som CGno9 gav tillsynsmyndigheterna för att skilja ut ett begagnat eller ett historiskt fordon från de som är uttjänta. Vår oro är således inte begränsad till vad som ska definiera historiska fordon. Återger merparten av dem i bilagan nedan: *Replik 2024-03-18 Sveriges Radio AB, Ekot, 2024-03-15.*

## Vad är det som händer nu

Eu kommissionen förslag behandlas för närvarande genom det ordinarie lagstiftningsförfarandet, där den om undantag för historiska fordon och andra förslagna artiklar kommer att diskuteras. Rådsarbetsgruppen inledde sitt arbete i månadsskiftet februari/mars. Det arbetet kommer fortgå fram till EU-valet. Efter sommaren sannolikt i september inleds förhandlingar mellan kommissionen, parlamentet och rådet med utgångspunkt från arbetsgruppens resultat. Sannolikt kommer förordningen röstas igenom under första halvåret 2025. Inget är klart förrän det är klart och av det skälet går det inte i dagsläget med säkerhet säga vad som kommer gälla för våra historiska fordon eller andra fordon som borde fredas.

Enheten för cirkulär ekonomi, kemikalier och strålning på klimat- och näringslivsdepartementet på Regeringskansliet har tillsammans med Naturvårdsverket sedan i november träffat och fört dialog med flertalet av de ovan nämnda organisationerna inför kommande rådsarbetsgruppsmöten i Bryssel.

Som tidigare sagt delar Regeringskansliet och Naturvårdsverket våra farhågor. Det har resulterat i ett förslag som ska klargöra vilka fordon som kan undantas och när sådana fordon ändå ska anses uttjänta. Förslaget är i linje med den kritik som MHRF mfl framfört. Om kommissionen ställer sig positiva till de svenska förslagen är givetvis ovisst. I korthet handlar det om att värna historiska fordon oavsett ändamål, skick eller utförande, hela färdiga att användas eller helt demonterade. Undantagen ska även i likhet med idag omfatta fordon av värde för samlare och fordon avsedda för museer. Utöver dessa även vår unika svenska fordonskultur som möjliggör att var och en kan bygga sig ett eget fordon liksom fordon avsedda för motorsport. Undantagen ska även omfatta delar till sådana fordon.

## **EU kommissionens förslag till ELV-förordning**

MHRF sammanfattning avseende några av de övriga föreslagna artiklarna och dess konsekvenser.

### **Artikel 2 (d) avseende undantag för historiska fordon**

Undantaget ska omfatta historiska fordon som: "it is historically preserved and maintained in its original state and has not undergone substantial changes in the technical characteristics of its main components;". Lydelsen återfinns i direktiv 2014/45/EU. Varken i arbetet med det direktivet eller i förslaget till ELV-förordning klargörs vad syftet är eller som avses med definitionen. Vid en strikt tolkning kommer därför många historiska fordon inte vara undantagna, ett av många olika skäl skulle kunna vara de retroaktiva krav som införts i Sverige och som innebär att fordonet inte längre är "in its original state".

### **ELV avser ALLA FORDON oavsett syftet med innehavet**

*För artiklarna nedan ska noteras att det avser alla fordon oavsett syftet med innehavet, således fordon som är ändrade, ombyggda, uppbyggda, amatörbyggda, avsedda för samlingar, museer, motorsport, ett vardagsfordon eller de historiska fordon som ej undantas i förslaget.*

### **Artikel 3 1. (2) definition av avfall**

Nuvarande definition som utgår ifrån ägarens syfte med sitt fordonsinnehav kompletteras med de kriterier som kommissionen föreslår i sin Bilaga I, del A, punkterna 1 och 2. Det innebär att fordonet kan klassas som avfall om det inte går att byta delar eller komponenter ut eller reparera fordonet, punkt 1, om kostnaden överstiger marknadsvärdet, punkt 2. Det innebär att fordonsägaren inte får rådighet över sitt fordon och vad denne själv vill kosta på fordonet.

### **Artikel 24 2. om kravet på kompletta fordon**

Förslaget innebär att det ska vara kostnadsfritt för fordonets sista ägare att lämna in sitt fordon till en auktoriserad fordonsdemonterare, såvida inte det uttjänta fordonet saknar väsentliga fordonsdelar eller komponenter. Motorhistoriska Riksförbundet anser att det vore bättre om alla fordon mottogs kostnadsfritt oavsett om de är kompletta eller inte. Förslaget är motsägelsefullt då det i artikel 23 2. (c) anges att producenterna ska säkerställa insamling av skrotdelar från fordonsreparationer. I praktiken skulle det kunna vara de saknade väsentliga fordonsdelarna från ett fordon som senare lämnas in och som då saknar dessa.

### **Artikel 26 (a) om fordonsägarens skyldigheter**

Fordonsägaren ska utan onödigt dröjsmål efter att ha mottagit information om att fordonet uppfyller ett eller flera av kriterierna för att anses vara irreparabelt som anges i Bilaga I, punkten 1 och 2, lämna in fordonet till en auktoriserad fordonsdemonterare. Av förslaget framgår inte vad som avses med information eller från vem fordonsägaren kan förvänta sig att få informationen eller om fordonsägaren kan bestrida informationen.

### **Artikel 30 1 och 31 om fordonsdemonterarnas skyldighet att avlägsna de delar och komponenter**

De delar som fordonsdemonteraren har obligatorisk skyldighet att avlägsna anges i Bilaga VII del C. Kravet omfattar dock bara lätta bilar och lätta lastbilar. För tunga lastbilar, bussar, släp och motorcyklar som omfattas av förordningsförslaget finns inte denna skyldighet. Det riskerar att sådana fordon går direkt till fragmentering och att färre begagnade reservdelar och komponenter finns tillgängliga på marknaden.

### **Artikel 32 om märkning av begagnade fordonsdelar**

Varje person som handlar med begagnade eller renoverade delar och komponenter ska märka dessa i enlighet med bilaga VII del D punkt 2 i bilaga och tillhandahålla en garanti. Det är inte klart om kravet ska tillämpas retroaktivt. Märkningen ska omfatta identitetsnumret på fordonet som delen kommer från och vem som demonterade delen med kontaktpuppgifter. Med nuvarande lydelse kommer delar som redan är i omlopp svårligen kunna möta kraven när de till exempel säljs på marknader, genom annonser i press eller på nätet.

### **Artikel 37 om försäljning av fordon**

Säljaren ska för varje person som är intresserad av att köpa fordonet, eller för de behöriga myndigheterna, kunna visa att fordonet inte är ett uttjänt fordon enligt kriterierna i bilaga I, del A punkterna 1. 2. Och 3. samt del B. Sådan bedömning ska även göras av andra ekonomiska aktörer och behöriga myndigheter. Med ekonomiska aktörer avses enligt artikel 3 1. (35) ”producenter, insamlare, fordonsförsäkringsbolag, leverantörer, reparations- och underhållsaktörer, avfallshanteringsaktörer och andra aktörer som arbetar med utformning av fordon, handel med begagnade fordon eller hantering av uttjänta fordon.” Om artikeln enbart avser fordon som ska exporteras eller alla fordonsförsäljningar är inte tydligt.

Motorhistoriska Riksförbundets tolkning är att det är all försäljning som avses. Om så, för att bli hanterbart, måste rimligen dagens över fyra miljoner ägarbyten i Sverige genomgå ansökan och inte längre anmälan om ägarbyte. Artikeln innebär att det är många som kommer kunna framställa ditt fordon som uttjänt oavsett syftet med ditt fordonsinnehav. MHRF menar att artikeln åsidosätter äganderätten enligt den svenska regeringsformen och EU Charter of Fundamental Rights och dess artikel 17

### **Artikel 38**

För att exportera ett fordon till något land utanför EU krävs att fordonet har en godkänd kontrollbesiktning som inte är äldre än två år från den dag då detta senast krävdes. Fordonet ska inte heller vara uttjänt enligt bilaga I, del A punkterna 1. 2. Och 3. samt del B. Motorhistoriska Riksförbundet menar att det kommer att hindra handel med begagnade fordon som är avsedda för till exempel museer, som ska ingå i samlingar eller som ska renoveras av köparen eller en verkstad i mottagarlandet.