



Regeringskansliet

Klimat- och näringslivsdepartementet  
Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet

## **Framställan rörande EU-kommissionens “Proposal for a Regulation on circularity requirements for vehicle design and on management of end-of-life vehicles”**

Regeringskansliet har efter nätverkets framställan i rådsarbetsgruppen fått genomslag för undantag för de fordon som det visas hänsyn till i ELV-direktivet, kontrollbesiktningsdirektivet samt de svenska amatörbyggarna och möjlighet till undantag om fordonsägaren önskar reparera sitt fordon. Den lösning som föreslagits är en komplettering till bilaga I där fordon av särskilt kulturellt intresse föreslås undantas liksom fordon som ska repareras

Nätverk på gemensam väg ser fortsatt stora möjligheter till förbättringar av kommissionens, rådsarbetsgruppen och parlamentets förslag. Inför kommande möten i rådsarbetsgruppen under Polens ordförandeskap lyfter nätverket därför följande frågor. På sidorna 4-14 beskriver vi kortfattat bakgrunden till frågorna.

- 1) Nuvarande reglering i CGno9 avser gränsöverskridande transporter, t ex export. Det är då begripligt att ett fordon normalt skulle kunna anses utgöra en miljörisk eller till och med vara påvisas vara avfall vid gränsen om det till exempel läcker vätska eller gas. Detsamma kan rimligen inte gälla om ett fordon i samband med färd eller försäljning får eller har en skada på ett system och därför läcker eller har läckt. Det naturliga vore då att säljaren eller köparen lagar fordon inte att fordonet klassas som avfall, bilaga I part A, 3 ((c) – (e)).

**Vad avser regeringen göra för att korrigera de uppenbara orimligheterna vid tillämpning av bilaga I, Part A och B, vid till exempel förvaring, hantering, transport, försäljning och export? (se våra motiverande synpunkter i vår bilaga 1)**

- 2) Om avfallsdefinitionen och den av medlemsländerna fastställda Correspondent’s guideline no9 inte fungerat sedan 2012, vilket kommissionen deklarerar i skäl 11, varför föreslås då införandet av en dubbelreglering (2008/98/EC och Annex I) uteslutande baserat på det som angetts inte fungera?

**Hur avser regeringen och Naturvårdsverket reglera det nationellt om kriterierna i bilaga I ändrat och blir med verkligheten överensstämmande? (se våra motiverande synpunkter i vår bilaga 1)**

- 3) Kommissionen föreslår att alla fordon som avses att säljas ska bedömas enligt bil. I. Under den senaste 12 månaders perioden genomfördes 2 350 982 ägarbyten av bilar i Sverige, statistik från Transportstyrelsen 2025-02-13, Om samma andel gäller inom unionen var antalet ägarbyten 81 281 122 under samma period.

De var enligt kommissionen, skäl 11, bedömningen vid gränsen som utgjorde ett problem. Under den senaste 12 månaders perioden exporterades från Sverige 147 234 enligt Transportstyrelsen 2025- 02-13.



Exporten utgjorde under perioden 6 procent, en historiskt mycket hög andel, av alla ägarbyten.

**Vad avser regeringen att göra för att eliminera den extrema administrativa och ekonomiska börda hanteringen av samtliga ägarbyten kommer att innebära för enskilda, företag och myndigheter?**

- 4) Belgien föreslår i en styrnot från juni 2024 en så kallad oberoende fordonsexpert vars nytta endast kan föreligga om kriterierna i Bilaga I inte är till fyllest.

**Vad avser regeringen att för att stryka fordonsexperten?**

- 5) I förordningen ska fordon som exporteras ha en godkänd kontrollbesiktning och får inte utgöra avfall. I kommissionens arbetsgrupps dokument anges export till tredje land.

Nätverket gör bedömningen att dubbelreglering av ELV kan innebära ett hinder vid export av historiska fordon, fordon av särskilt kulturellt intresse och fordon som avses renoveras om myndigheten väljer att tillämpa Directive 2008/98/EC i stället för bilaga I.

Flera medlemsstater och parlamentariker har även visat oro för att fordonshandel mellan medlemsstaterna kommer att kräva att fordonet uppfyller kraven för export trots att det handlar om utförsel. Nätverket ser även att fordon med köpare i OECD-länderna skulle kunna beröras av exportkraven.

**Vad avser regeringen göra för att handel med fordon på den inre marknaden inte ska försvåras liksom handel med OECD-länderna?**

- 6) I artikel 24 och 26 uppstår en omedelbar skyndsamt skyldighet, antingen om ägaren får informationen eller enbart baserat på att ägaren ska ha kännedom och förstå innebörden i bilaga I.

**A) Vad avser regeringen att göra för att säkerställa fordonsägaren själva ska avgöra när ett fordon eller fordonsdelar ska lämnas till en ATF?**

**B) Vem avser regeringen ska delge fordonsägaren information och vilka formkrav ska i så fall gälla?**

- 7) I artikel 24 förslås att ELV om det inte saknar väsentliga fordonsdelar kostnadsfritt ska få lämnas till en ATF till skillnad från dagens ELV-direktiv där ett ELV som saknar marknadsvärde eller har ett negativt marknadsvärde kostnadsfritt ska kunna lämnas till en ATF.

**A) Vad avser regeringen göra för att ett fordon som är utan eller med negativt värde ska kunna lämnas in kostnadsfritt?**

**B) Vad avser regeringen göra för att även delar från ett fordon ska kunna lämnas till ATF utan kostnad för att nå syftet med maximal cirkularitet enligt avfallshierarkin?**

- 8) Artikel 26 kan innebära att fordonsägare tvingas att avstå fordon som de avser att behålla. Vi har beaktat svensk grundlag ställt frågan om äganderätt till Justitieminister Gunnar Strömmer och avvaktar på nytt svar.

**A) Nätverket ber regeringen förklara hur samhällsnyttan i det enskilda fallet kan motivera ingreppet i äganderätten om en fordonsägare frångår sitt fordon beaktat artikel 17 EU:s stadga om grundläggande rättigheter?**



B) Hur, om fordonsägaren frångår sitt fordon mot sin vilja, vi förutsätter att han har hanterat och förvarat det på ett ur miljösynpunkt lämpligt sätt, avser regeringen att kompensera ägaren?

9) Vad avser regeringen att göra för att säkerställa fordonsdelar och komponenter som fungerar eller kan förberedas för återanvändning till historiska fordon, fordon av särskilt kulturellt intresse (fordon avsedda för museer, fordon av intresse för samlare, motorsportfordon och amatörbyggen) och till fordon som ägaren avser renovera inte omgående ska utgöra material-, energiåtervinning eller deponi om de ett fordon klassas som avfall?

10) Vad avser regeringen att göra för att säkerställa att fordonsägare som innehar fordonsdelar och som säljs på till exempel marknader, genom klubbar, annonser i press och på nätet inte ska omfattas av artikel 32 och därmed kraven i bilaga VII, Part D punkt 2 eller som en följd av den korsvisa hänvisningen mellan definitionerna?

Hägersten 2025-03-06

Med vänliga hälsningar,

Jan Tägt

*Talesperson för Nätverk på gemensam väg och Sakkunnig fordon och regelverk MHRF*

#### **Kontaktuppgifter Jan Tägt**

*e-post: [jan.tagt@mhrf.se](mailto:jan.tagt@mhrf.se)*

*tfn: +46 (0) 8-30 28 01*

*mobile +46 (0)72 092 34 15*

*Motorhistoriska Riksförbundet*

*Stenkilsgatan 5 BV.*

*126 52 Hägersten*

I Nätverk på gemensam väg ingår:

- American Car Club Sweden (ACCS)
- Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF)
- Riksförbundet M Sverige
- Svenska Bilspportförbundet (SBF)
- Svenska Motorsportförbundet (Svemo)
- Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation (SFRO)
- Sveriges Motorcyklister (SMC)
- Swedish Street Rod Association (SSRA)
- Teknisk support till amatörbyggare (TESTA)



## Skäl 11 och bland annat artikel 3 (2), 24, 26, 37, 38 och bilaga I.

Nätverket anser att det är olämpligt med en särskiljande definition av avfall för ELV. Att en dubbelreglering anses olämplig har tidigare framförts av Naturvårdsverket i deras yttrande 2023-10-26, ärendenummer NV-05523-23 sid 4 (11) om till exempel ”treatment”, ”remanufacturing” och ”refurbishing”. Naturvårdsverket ansåg ”Att varje produktrelaterad rättsakt introducerar egna definitioner för samma begrepp är olyckligt i Naturvårdsverkets mening.”

Såvitt det är känt för nätverket finns ingen särskiljande definition för andra objekt eller ämnen varken i nyligen beslutade direktiv och förordningar.

I skäl 11 anger kommissionen motiv till den föreslagna dubbelregleringen. Kommissionen hänvisar till svårigheter med tillämpning av den vägledning som tagits fram avseende gränsöverskridande transporter gällande definition av avfall. Som en lösning föreslår därför kommissionen att rättsligt bindande exakta kriterier ska fastställas som definiera ett ELV.

Direkt och indirekt syftar skäl 11 till flera direktiv och förordningar som definierar avfall och till vägledningen, CGno9, dessa är;

- I ELV-direktivet 2000/53/EC är det avfallsdefinitionen i *Direktiv 75/442/EEG* som tillämpas.
- Gränsöverskridande transporter regleras i *Förordning 1013/2006* om transporter av avfall där definieras avfall med hänvisning till *Direktiv 2006/12/EC*.
- Till 1013/2006 finns en 15-sidig vägledning för fordon, *Correspondent's guideline no 9, (CGno9)*. I CGno9 framgår att bedömning av fordonet ska göras enligt *Directive 2008/98/EC*.
- Förordning 1013/2006 ersattes i maj 2024 av en ny *Förordning EU/2024/1157* även där definieras avfall genom tillämpning av *Direktiv 2008/98/EC*.

Avfallsdefinitionen är densamma i samtliga förordningar och direktiv ovan och återges i CGno 9 2.7: ”*A used vehicle becomes waste if its holder discards it, or intends or is required to discard it. To make this judgment it is necessary to examine the history of an item on a case-by-case basis. However, there are characteristics of a used vehicle that are likely to indicate whether it is waste or not.*” I CGno9 anges att kriterier ska bedömas från fall till fall och tolkningen av WSR-förordningen ytterst är en fråga för domstolarna.

I CGno9 används huvudsakligen samma kriterier som kommissionen föreslår som bindande och indikativa i bilaga I. Skillnaden är att i CGno9 anges att ett begagnat fordon normalt ska klassas alternativt inte klassas som avfall.

En annan skillnad är att CGno9 omfattar 15 sidor där bilagan är på 1 ½ sida.

Den tredje skillnaden är att CGno9 avser export/utförsel där bilagans kriterier ska tillämpas på alla fordon under hela livscykel, såldes inte enbart vid exporten. Det synes motsägelsefullt att de rättsligt bindande kriterierna i bilaga I och avsaknad av motivering till hur var och en kriterierna ska fungera i praktiken och tillämpas precist vid väsentligt fler tillfällen när det inte fungerar tidigare enligt kommissionen.

Det finns två sätt att betrakta detta. Ett innebär att om kriterierna inte överensstämmer med verkligheten, så gäller kriterierna. Det andra är förstås den motsatta inställningen: Kriterierna, alldeles särskilt om de är oprecisa, måste bedömas efter hur väl den stämmer med verkligheten. Om de nu föreslagna kriterierna överhuvudtaget ska kunna tillämpas bör de inte vara bindande utan indikativa.

Frågan om vad som utgör ett begagnat fordon vid import har prövats i flera domar Sverige, senast av Mark- och miljööverdomstolen i dom 2022-04-26 i mål M4446-21. Domarna var en följd av att en



myndighet på tvärs med CGno9 och vad som definierar ett historiskt fordon beslutade att flera fordon var ELV. Därtill utan att vara den behöriga myndigheten även beslutade att fordonen omgående skulle lämnas till behörig mottagare.

Det bör således föreligga en uppenbar risk i en framtid och även om kriterierna var precisa och direkt tillämpbara så kan dessa och därmed till exempel undantaget för historiska fordon enkelt åsidosättas av myndighet genom att helt enkelt tillämpa avfallsdefinitionen, "or is required to discard it"

Kommissionen föreslår vidare att varje säljare ska påvisa för köpare eller myndigheter om fordonet är ett ELV eller inte med stöd av bilaga I. Under Belgiens ordförandeskap föreslogs därtill att kriterierna i bilagan ska tillämpas i ett dokumenterat utlåtande av en oberoende fordonsexpert vid försäljning, export och vid renovering av fordon. "To determine whether the vehicle is an end-of-life vehicle or not, an independent automotive expert shall assess if the vehicle meets the criteria of Part A of Annex I. Belgien förslög även att: "*Member States may establish a list of independent automotive experts to carry out these assessments.*"

Trots kommissionens förslag med en dubbelregling av fordon som avfall anser Belgien att det inte räcker utan föreslår ett kompletterande dokumenterat tredjepartsutlåtande.

Ungern föreslår att privat försäljning av fordon som har en godkänd kontrollbesiktning ska undantas och att om myndighet tvivlar ska fordonsägaren styrka att fordonet inte är ett ELV via experten eller en kontrollbesiktning.

Rapportörerna föreslår att artikel 37 ska lyda "*The used* vehicle owner shall *clearly indicate* to any natural or legal person interested in acquiring ownership of the concerned vehicle or to the competent authorities *if* the vehicle is *or* not an end-of-life vehicle.

Nätverket förstår syftet vid export. Att varje ägarbyte däremot ska föregås av en särskild bedömning är inte rimligt baserat på bilaga I som baserats på förhållanden vid gräns i samband med utförsel och export, CGno9. Det tillkommande kravet med den oberoende fordonsexpert förtydligar att kriterierna inte enkelt kan förstås av varken myndighet, fordonsägare eller de ekonomiska operatörerna.

För att säkerställa den föreslagna krävs sannolikt att dagens ansökan om ägarbyte till Transportstyrelsen och vägtrafikregistret i stället kan komma att föregås av en anmälan till Transportstyrelsen. En komplex och omfattande byråkrati som väsentligt ökar bördan för alla., inkluderat överklaganden belastandes rättsväsendet, trafikförsäkringsföreningen och köpare och säljare emellan,

## Artikel 24 och 26

I förslaget från kommissionen anges i artikel 26 att "without undue delay after receiving information". Belgien / Ungern föreslår att artikel 26 stryks och ersätts i artikel 24 genom "The owner, and any economic operator acting on behalf of the vehicle owner, of a vehicle *that becomes an end-of-life* vehicle shall deliver it to an authorised treatment facility or to a collection point without undue delay"

Vem som skulle lämnat "information" framgår inte i artikel 26. I artikel 24 ska fordonet *när det blir* ett ELV skiljas från ägare. Nätverket anser att formulering är ytterst otydlig och inte därför inte i överensstämmelse med kommissionens skäl 11.



## Artikel 32

I kommissionens förslag ska alla som säljer begagnade fordonsdelar omfattas av artikeln, ”any person trading used, remanufactured or refurbished spare parts and components shall”.

I Belgiens styrnot 2 från den 28 juni 2024 föreslås ”economic operators” ersätta ”any person”. Economic operators definieras i artikel 3 (35). Belgien föreslog ett tillägg i artikel 3 (35) med ”reuse, remanufacturing and refurbishment of parts and components from vehicles” I artikel 3 (35) görs även en hänvisning till definitionen i artikel 3 (18) av ”repair and maintenance operator” som omfattar ”any natural or legal person who, related to that person’s trade,”

Nätverket ser en uppenbar risk med definitionerna och dess korsvisa hänvisningar att kraven i (a) och (b) artikel 32 fortsatt kan ställas på enskilda som säljer fordonsdelar trots att ”any person” förslags tas bort.

- 1) Vad avser regeringen att göra för att säkerställa att fordonsägare som innehar fordonsdelar och som säljs på till exempel marknader, genom klubbar, annons i press och på nätet inte ska omfattas av kraven i artikel 32

## Artikel 37

Nätverket föreslår att artikel 37 stryks då dess konsekvenser för enskilda, företag och myndigheter, ekonomiskt och administrativt, blir för omfattande p g a antalet ägarbyten i Sverige och hos medlemsstaterna. Istället bör en mer aktiv tillämpning av Miljöbalkens (1998:808) 2 kapitel §§ 1 - 6 vara ett effektivare verktyg för att komma tillrätta med fordon som hanteras och förvaras på ett miljömässigt olämpligt sätt för att förhindra eller motverka skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Jämfört administrationen av de över 2,3 miljoner årliga ägarbyten utgör de fordon som ska till en ATF ett mindre antal ärenden utöver de knappt 130 000 fordon som enligt Transportstyrelsen avregistrerades 2024 som skrotade. Enligt IVLs ”Undersökning om långtidsavställda fordon” (ISBN: 978-91-7883-541-6) avsåg vid tidpunkten för undersökningen tolv procent av de tillfrågade, motsvarande 91000 fordon, att skrota fordonet. Nätverket anser att det skulle ha större effekt om ägarna till de 91 000 fordon kunde stimuleras till att det sker.

Med stimulans bör antalet fordon som ägarna avser att skrota men inte kommer till skott fortsatt ligga på en jämförbar nivå även framgent. Det finns uppenbart ett värde i de fordon som skrotas men få är villiga att kompensera fordonsägaren. Nätverket föreslår därför en skrotningspremie.

## Artikel 38 export av begagnade fordon

Exportskyldigheterna bör förtydligas för att säkerställa att konsumenterna som vill sälja sitt fordon utanför EU fortsätter att ha denna möjlighet.



## Om Bilaga I

På grund av de långtgående effekterna av att klassificeras som uttjänta fordon bör ytterligare specifik information om användningen av bilaga I införas i förslaget förordningen och kriterierna i bilaga I bör definieras tydligt.

Om en så kallade oberoende fordonsexperten, vilket Nätverket anser inte är rimligt, enligt förslaget ska bedöma om fordonet är begagnat eller uttjänt bör det tydligt regleras vem det är som får utföra den tekniska bedömningen.

Kostnaderna för den tekniska bedömningen måste vara proportionella och får inte lägga en orimlig börda på konsumenten. Beslutsrätten ligger hos konsumenten, förutsatt att konsumenten säkerställer korrekt lagring i enlighet med tillämpliga miljöbestämmelser.

Nätverket föreslår väsentliga förändringar bilaga I avsnitt A, B, C1 och C2 med utgångspunkt i styrvoten från det belgiska ordförandeskapet den 28 juni 2024.

Avsnitt A, de bindande kriterierna / “Criteria for assessment of reparability of vehicles “

A vehicle is irreparable if when meets one or more of the following criteria:

Belgiens styrnot	Nätverkets synpunkter och förslag.
(a) it has been cut into pieces or dismantled for reuse of parts and no longer used as a vehicle;	<p>Om fordonet inte längre kan användas som ett fordon kan det lämpa sig utmärkt helt eller delvis för förberedelse för återanvändning. T ex karossen för tävlingsändamål eller inredningen till ett annat fordon som varit utsatt för brand eller skadegörelse.</p> <p>Av det skälet bör inte fordonet omgående tvingas till en ATF mot ägarens vilja. Fordonsinnehavaren ska ha möjlighet att själv avgöra om han ska reparera fordonet eller vilka delar denna avser att använda, sälja, ge bort och när fordonet eller dess delar och komponenter ska lämnas till en ATF.</p> <p>Oavsett om det senare är det hela kompletta fordonet eller bara motorn bör inlämnandet till en ATF ske utan kostnad för att möjliggöra maximal återvinning.</p> <p><b>(a) bör förtydligas beaktat vad vi ovan anfört</b></p>
(b) it has one or more entry points welded up or closed by insulating foam;	<p>Det handlar normalt om ett fordon som historiskt vid export använts som container för fordonsdelar, komponenter eller andra objekt.</p> <p><b>(b) bör därför kvarstå om det förstås på det sättet. Men om tillämpningen även avses kunna träffa fordon som byggts om där en eller flera öppning förslutits bör (b) omformuleras, tex bagage på en A-traktor eller en fyr-dörrars sedan som ändrats till en två-dörrars coupe.</b></p>
(c) it has been burnt to the point where the engine compartment or passenger compartment is completely destroyed;	<p>Att ett fordon helt har brunnit upp innebär att det är ett ELV. Det bör dock inte gälla om det bara är motorrummet eller passagerarutrymmet som brunnit. Det är då möjligt att i många fall förbereda ett sådan fordon eller dess delar för återanvändning.</p> <p><b>(c) bör därför ha en annan lydelse</b></p>

<p>(d) it has been submerged in water to a level above the dashboard;</p>	<p>Nätverket förstår avsikten men förslaget är för vitt. Avgörande vid en bedömning om fordonet är reparerbart är dels vilken typ av fordon det handlar om, dels vilket vatten fordonet har varit i, sött, salt, bräckt eller förorenat och även under hur lång tid.</p> <p><b>(d) bör därför ha en annan lydelse</b></p> <p>Jämför till exempel Frykenlastbilen som gick genom isen och sjönk 1936 <a href="https://torsby-fordonsmuseum.se/frykenbilen.html">https://torsby-fordonsmuseum.se/frykenbilen.html</a></p>
<p>(e) one or several of the following components of the vehicle are not technically repairable or replaceable ed: (i) ground coupling components (such as tyres and wheels), suspension, steering, braking, and their control components;</p> <p>(ii) seat fixings and joints;</p> <p>(iii) airbags, pre-tensioners, safety belts, and their peripheral operating components;</p> <p>(iv) the vehicle's hull and chassis;</p>	<p>Om en enskild fordonskomponent inte är tekniskt möjlig att laga eller ersätta, så kan det för ägaren lämpa sig utmärkt att helt eller delvis använda merparten av fordonet och dess komponenter för förberedelse för återanvändning, "reuse of parts".</p> <p>Därför bör exemplen i (i) – (iv) tas bort. Det handlar nästan uteslutande om förslitningsdetaljer och uppfattas inte som seriöst av fordonsägarna, när är inte däck, fälg, bromsdetaljer inte utbytbara eller möjliga att laga? I vart fall i Sverige byter vi säsongvis och under fordonets hela livstid mellan sommar- och vinterhjul. Något vi därtill har skyldighet till.</p> <p><b>(e) bör därför ha en annan lydelse. Lämpligen, (e) if the vehicle is not technically repairable</b></p>
<p>(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;</p>	<p>Det är för nätverket obegripligt varför fordonets primer eller metall inte skulle kunna åtgärdas. Exempelen utgör ett naturligt led i varje fordons åldrande som därtill ofta åtgärdas löpande. Tillverkarna kräver till exempel för att nybilsgarantin ska gälla att sådana lackskador åtgärdas när de inträffar och kontrollerar det regelbundet i samband med service av fordonen. Eventuella skador noteras i fordonets service- och garantihäfte.</p> <p><b>(f) Bör ha en annan lydelse sannolikt med utgångspunkt i att fordonet har utsatts för kraftigt yttre våld, t ex betydande krockvåld, stenras, eller explosion som medfört omfattande strukturella skador. Lämpligen genom att ta bort "such as metal aging, multiple breaks in primers, or excessive perforating corrosion;"</b></p>
<p>(g) its repair requires the replacement of the shell, or chassis assembly, resulting in the loss of the vehicle's original identity.</p>	<p>Även om fordonet identitetsbärare är skadad eller saknas går det ofta att fastställa fordonets ursprungliga identitet, VIN eller motsvarade. Byte av kaross eller chassi behöver inte betyda att fordonet förlorar sin identitet om medlemsstaten eller tredje land accepterar byte av identitetsbäraren med bibehållen eller ny tilldelad fordonsdel eller identitetsmärkning. Det enskilda fordonet kan av dessa skäl inte vara ett ELV</p> <p><b>(g) Bör tas bort</b></p>
<p>(h) it was handed over for treatment to an authorised collection point or an authorised treatment facility or a certificate of destruction was issued for it;</p>	<p>Varför behöver det skrivas in som ett bindande skäl till att fordonet ska anses vara ett ELV? Att fordonet är ett ELV har redan fastställts genom att en ATF mottagit det och lämnat ett mottagningsbevis och ett skrotintyg.</p> <p><b>Bör tas bort</b></p>
<p>(i) it has been declared as a total technical loss by an</p>	<p>Det bör räcka med att försäkringsbolaget gjort sin bedömning. Det är det som deras affärsverksamhet bygger på och en kompetens branschen byggt</p>



insurance company, based on the technical assessment carried out by an automotive expert.	upp under mer än 125 år relaterat till fordon. Ett sådant fordon lämnas i Sverige till en ATF av branschen. <b>OK, men är fordonsexperten här en annan än den oberoende och de skadereglerare som branschen själva har?</b>
(j) it lacks means allowing it to be identified, in particular the Vehicle Identification Number.	Normalt sett ett stulet fordon och som därför är ofta utgör försäkringsbolagets egendom. Avsaknad av VIN eller att den inte kan avläsas beror på ofta naturligt slitage på grund av en illa vald placering av tillverkare eller myndighet. Se nätverket förslag (g) ovan. <b>(i) bör därför ha en annan lydelse</b>

### Avsnitt B, indikativa kriterier

List of indicative criteria for ELV

“The following criteria shall be assessed!

Belgiens styrnot	Nätverkets synpunkter och förslag.
(a) deleted	(a) struken I ordförandeskapet styrnot, Nätverket anser att ett fordon's identitet alltid går att fastställa. Det är någon Larmtjänst, Polismyndigheten och kommunerna gör när fordon påträffas och något som Motorhistoriska Riksförbundet gör till stöd för Transportstyrelsens ursprungskontroll när ett fordon ska registreras i Sverige <b>Nätverket föreslår att (a) utgår</b>
b) its owner is unknown or the vehicle is abandoned;	Ett sådant kriterium förutsätter att en ordentlig utredning föregår ett beslut som fastställer att ägaren inte går att spåra och att fordonet är av ringa eller inget värde, jämför med definitionen av fordonsvrak i (Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall). <b>Nätverket föreslår att (b) utgår</b>
(c) it has not had its required national technical roadworthiness test for more than two years from the date when this was last required or it has not been insured for at least two years;	Nätverket anser att försäkring är en bra indikator på att fordonsägaren har ett uttalat syfte med sitt innehav men ifrågasätter kontrollbesiktning som indikator. I kontrollbesiktningsdirektivet finns en omfattande förteckning över fordon som inte behöver genomgå kontrollbesiktning men ändå kan brukas, T ex historiska fordon, fordon inom motorsport, militärfordon, jordbruk, skogsbruk, fiske, inom industriområden och de som importerats men ännu ej registrerats, fordon i samlingar eller på museer, fordon som används på vissa öar. Utanför Sverige finns undantag för andra fordon t ex cirkusfordon, utryckningsfordon, motorcyklar och trailers. <b>Nätverket föreslår att kontrollbesiktning tas bort och att försäkring utgör den möjliga indikatorn.</b>
(d) it is not appropriately protected against damage during storage, transportation, loading and unloading;	<b>Nätverket anser att det i första hand bör leda till prövning och rättelse enligt t ex WSR, Miljöbalken, Lag om transport av farligt gods och Plan och Bygglagen och inte att fordonet skyndsamt ska lämnas till en ATF.</b>

<p>(e) it has been declared as a total economic loss by an insurance company;</p>	<p>Under förutsättning att fordonsägaren och försäkringsbolaget kan enas om att fordonsägaren kan behålla fordonet om denne så önskar. Total loss baseras på försäkringsbolagets kostnader för att återställa fordonet.</p> <p>Fordonsägaren kan söka lösningar som innebär lägre kostnad, välja att acceptera högre kostnader eller genom en nyttokostandskalkyl räkna hem utgifterna</p> <p><b>Nätverket föreslår att (e) utgår</b></p>
<p>(f) the repair costs necessary to repair that vehicle to a technical condition that would be sufficient to obtain a roadworthiness certificate in accordance with Directive 2014/45/EU and its current value exceed its estimated market value after repair;</p>	<p>Se (e) ovan, fordonsägaren, företag eller privatperson, bör själv få avgöra hur mycket man är villig att investera i sitt fordon eller företagets fordon.</p> <p>Rapportörerna anger i sin motivering till sitt förslag med utgångspunkt i kommissionens förslag, Bilaga 1 Part A point 2 att det är ägarens beslut om fordonet ska repareras, eller inte.</p> <p><b>Nätverket förslår därför att (f) tas bort</b></p>
<p>(g) it has been submerged in water to a level below the dashboard, and damaged the engine or electrical system;</p>	<p>Se (d) ovan under bindande kriterier.</p> <p><b>(g) bör därför ha en annan lydelse</b></p>
<p>(h) one or more of its doors are not attached to it;</p>	<p>Att en dörr inte är monterad på ett fordon kan helt enkelt bero på att fordon står uppställt eller transporteras för att lagas.</p> <p><b>Nätverket förslår därför att (i) tas bort</b></p>
<p>(i) its fuel or fuel vapours are discharged posing a risk of fire and explosion;</p>	<p>Inget skäl att bedöma fordonet som ett möjligt ELV. Det handlar om en miljörisk och bör hanteras som en sådan, d v s åtgärda källan till problemet</p> <p><b>Nätverket förslår därför att (i) tas bort</b></p>
<p>(j) gas has leaked from its liquid gas system posing a risk of fire and explosion;</p>	<p>Inget skäl att bedöma fordonet som ett möjligt ELV. Det handlar om en miljörisk och bör hanteras som en sådan, d v s åtgärda källan till problemet</p> <p><b>Nätverket förslår därför att (j) tas bort</b></p>
<p>(k) its operating liquids (fuel, brake fluid, anti-freeze liquid, battery electrolyte solution, coolant liquid) have been discharged posing a risk of water pollution;</p>	<p>Inget skäl att bedöma fordonet som ett möjligt ELV. Det handlar om en miljörisk och bör hanteras som en sådan, d v s åtgärda källan till problemet</p> <p><b>Nätverket förslår därför att (k) tas bort</b></p>
<p>(l) its brakes and steering components are excessively worn; or</p>	<p>Se (e) bindande kriterier ovan. Inget skäl att bedöma fordonet som ett möjligt ELV. Det handlar om en teknisk fel och bör hanteras som en sådan, d v s åtgärda felet.</p> <p><b>Nätverket förslår därför att (l) tas bort</b></p>
<p>(m) its repair requires the replacement of the engine or gearbox.</p>	<p>Inget skäl att bedöma fordonet som ett möjligt ELV. Det handlar om en teknisk fel och bör hanteras som en sådan, d v s åtgärda felet.</p> <p><b>Nätverket förslår därför att (m) tas bort</b></p>



## **Bilaga C 1 fordon av särskilt kulturellt intresse och bilaga C 2 fordon som ska repareras**

Det belgiska ordförandeskapet föreslag om kompletterande hänsyns- och syftesregler till bilaga I, avsnitt C 1 och C2, saknar sin motsvarighet i kommissionens och rapportörernas förslag. Det oklart vilka fordon som faktiskt avses och därtill om och i så fall hur och om de 27 medlemsstaterna avser att tillämpa avsnitt C1 i bilaga I.

Förslagen i C1 och C2 utgör en väsentlig förbättring för enskilda medborgare. Några av kraven är dock inte lämpliga och nätverket föreslår därför flera justeringar.

Utöver förbättringar av bilaga I avsnitt C1 och C2 bör ett eller flera skäl läggas till förordningen som motiverar dessa hänsyns- och syftesregler.

Nätverket föreslår ett eller flera nya skäl med följande innebörd;

*“Vehicles of historical interest and their parts which conserve the cultural heritage, or vehicle of special cultural interest and their parts with unique historical or cultural value or status, or a single modified or custom-built vehicle and their parts which has been individually approved, or a vehicle that is subject to restoration which deserves protection must be regulatorily distinguished from end-of-life vehicles.*

*Competent authorities in the Member State of registration of a vehicle, or one of its appointed authorizing bodies, may also exempt a vehicle upon request by a vehicle owner.”*

Historiska fordon provas inte då de är undantagna, varför ska fordon av "special cultural interest", (amatörbyggen, museifordon, fordon av värde för samlare och fordon avsedda för motorsport) samt de fordon som ägaren ska renovera överhuvudtaget bedömas enligt A och B?

**Nätverket föreslår det omvända, att sådana fordonen i första hand bedöms enligt C1 eller C2.**

Nedan det belgiska ordförandeskapet text från styrmot 2, 28 juni 2024.  
PART C / CRITERIA FOR EXEMPTIONS OF END-OF-LIFE VEHICLES  
SECTION 1 / VEHICLES OF SPECIAL CULTURAL INTEREST

*Nätverkets förslag till förbättringar i kursivt eller **svärtat**.*

1. Competent authorities in the Member State of registration of a vehicle, or one of its appointed authorising bodies, may recognise a vehicle as having a special cultural interest when it meets all of the following criteria:

- (a) its unique historical or cultural value or status has been documented by the vehicle owner or by the competent authorities of the Member State where a vehicle is registered or it is a single modified or custom-built vehicle which has been individually approved in accordance with Regulation (EU) 2018/858 or national law;
- (b) the owner is known and can be identified;
- (c) the parts of the vehicle can be identified by a serial number, or other identification provided by the manufacturer or assigned by the competent authority;

*Det finns inga rimliga skäl till att fastställa alla serienummer, produktnummer, gjutnummer, datummärkning, OEM-nummer eller vilken annan märkning som helst på enstaka eller alla delar som fordonet är uppbyggt av. Punkt (c) innehåller ingen bortre begränsning.*

***Punkt (d) nedan klargör entydigt vilket fordon som avses och nätverket anse att det bör räckas och nätverket föreslår därför att (c) stryks.***



(d) the vehicle can be identified by the Vehicle Identification Number (VIN), or serial number, or other identification provided by the manufacturer or assigned by a competent authority;

2. The owner shall ensure that:

(a) the vehicle is appropriately protected against damage during storage, transportation, loading and unloading;

(b) the vehicle is kept and handled in an appropriate environmentally sound manner according to Union or national law.

3. The compliance of the vehicle with the criteria of paragraph 1 and paragraph 2 shall be verified at least every five years, or in case of a change in ownership.

*Det kan, för ett för samlare, fordonsmuseum och motsport med youngtimers och yngre än så, innebära att dessa återkommande måste inställa sina fordon för kontrollbesiktning alternativt själv verifiera de sakliga omständigheterna, vem ska föra register över dessa uppgifter. Det kan för den som innehar en större samling bli ett mycket omfattande arbete.*

***Nätverket anser att det bör räcka vid ägarbyten förutsatt att verifieringen kan ske smidigt.***



## PART C / CRITERIA FOR EXEMPTIONS OF END-OF-LIFE VEHICLES SECTION 2 / OTHER EXEMPTIONS

*Nätverkets förslag till förbättringar i kursivt eller **svärtat**.*

1. Competent authorities in the Member State of registration of a vehicle, or one of its appointed authorising bodies, may exempt a vehicle that is considered as an end-of-life vehicle in accordance with Part A or Part B, when the vehicle concerned is subject to restoration, upon request by a vehicle owner.

The vehicle owner shall submit a restoration plan to the competent authorities, including the specification of the necessary technical and financial capacities, to repair the vehicle to a technical condition sufficient to obtain a roadworthiness certificate in accordance with Directive 2014/45/EU.

*Om fordonsägaren avser att laga ett fordon som myndigheten bedömt som ELV – och ansöker om rätt till att göra det – så ska personen enligt rådsarbetsgruppen påvisa en plan för genomförandet som även inkluderar en detaljerad sammanställning över personens nödvändiga tekniska och finansiella kapacitet för att kunna laga fordonet.*

*Såväl vid enkla som mer omfattande reparationer krävs normalt och ofta anlitan­de av specialister, till exempel karossmakare, plåtslagare, lackerare, motorspecialister, sadelmakare osv, vem eller vilka av dessa som kan åta sig ett uppdrag, när och var de befinner sig kan inte fastställas i planen. Det är något som finner sin lösning under projektets gång att påvisa deras eller fordonsägaren tekniska kompetens innebär en mycket omfattande analys av de möjligheter som kan stå till buds i en framtid. Det är också vanligt att arbetet bedrivs genom kunskapsinhämtning och eget livslångt lärande. Jämför gärna matlagning!*

*Det är således inte något personen besitter när projektet startas. Vad gäller det ekonomiska går det att åstadkomma mycket med små resurser och det omvända kan även det gälla. Nätverket anser att det är direkt olämpligt att myndighet i medlemsstaterna ska ha insyn i den enskildes förutsättningar såväl kompetensmässigt som ekonomiskt på grund av ett objekt som personer äger..*

***Nätverket förslår därför att kravet på teknisk och ekonomisk kapacitet tas bort. Det bör räcka att fordonsägaren kan påvisa möjlighet till lämplig förvaring och hantering av fordonet enligt punkterna 2 a och b nedan***

The restoration plan shall be approved by an independent automotive expert.

***Nätverket menar att kravet på godkännande av renoveringsplanen är ett myndighetsbeslut som inte kan delegeras till en oberoende fordonsexpert och att dennes medverkan som vi även anfört ovan ska tas bort.***

Competent authorities may grant the exemption if the vehicle can be restored within two years to a technical condition that is sufficient to pass the roadworthiness test in accordance with Directive 2014/45/EU. If competent authorities consider that the restoration plan does not provide sufficient information demonstrating that the vehicle can be restored to the required condition, competent authorities may request the vehicle owner to revise the restoration plan.

***Nätverket anser att två år är för kort och föreslår fem plus fem år. Det är i linje med en i Sverige godkänd ursprungskontroll hos Transportstyrelsen. Nätverket föreslår även att det vid eventuella ägarbyten innebär att en ny begäran ska göras.***



2. The owner shall ensure that:

(a) the vehicle is appropriately protected against damage during storage, transportation, loading and unloading;

(b) the vehicle is kept and handled in an appropriate environmentally sound manner according to Union or national law.

3. If within two years following the submission of the restoration plan, the vehicle owner does not provide a roadworthiness certificate to the competent authority in accordance with Directive 2014/45/EU, the competent authority shall declare that vehicle as an end-of-life vehicle and request the vehicle owner to deliver it to an authorised treatment facility or to a collection point without undue delay. Competent authorities may extend the restoration period with another two years based on an updated restoration plan which shall be approved by an independent automotive expert.

*Nätverket anser som ovan att två år är en väl kort tidsperiod även om den kan förlängas med två år. För tävlingsfordon och amatörbyggen bör det handla om 5 plus 5 år.*

*Nätverket menar att kravet på godkännande av renoveringsplanen är ett myndighetsbeslut som inte kan delegeras till en oberoende fordonsexpert och att dennes medverkan ska tas bort.*

4. The costs related to the restoration and the assessments carried out by the independent automotive experts shall be borne by the vehicle owner.

*Nätverket förslag är att punkt 4. stryks, det är en självklarhet och inget som behöver regleras i förordningen.*