



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE  
FRIDHEMSGATAN 30  
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

Klimat- och näringslivsdepartementet  
[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)  
[kn.ke.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.ke.remissvar@regeringskansliet.se)  
KN2023/03617

Stockholm 2023-11-02

## Remissvar – KN2023/03704 – EU-kommissionens förslag på förordning om cirkularitetskrav för fordonsdesign och om hantering av uttjänta fordon

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 70 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar.

M Sverige är även en del av ett internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar.

M Sverige har fått tillfälle att lämna synpunkter på EU-kommissionens förslag på förordning om cirkularitetskrav för fordonsdesign och om hantering av uttjänta fordon (ELV-förordningen).

### Sammanfattning

M Sverige har tagit del av förslaget till en ny ELV-förordning och vill inledningsvis påpeka att det är mycket omfattande och komplicerat, något som även Naturvårdsverket betonar i konsekvensanalys NV-06597-23. Det innebär stora svårigheter att se konsekvenserna av den föreslagna förordningen som helhet, och därmed försvåras för remissinstanser och berörda parter att analysera och bemöta förslaget. M Sverige vill dock kommentera några centrala delar av förslaget.

- M Sverige ser positivt på ambitionen att stärka en cirkulär ekonomi inom fordonsindustrin. Rätt utformat kan det ha positiva effekter inom flera områden. Den beräknade ökade kostnaden för konsumenterna som redovisas i förslaget ser vi dock som realistiskt låg.
- M Sverige är starkt kritisk till att förslaget förutsätter ett upphävande av äganderätten till ett fordon som enligt förslaget bedömts som uttjänt, i strid med skrivningarna om rätten till privat egendom, i såväl regeringsformen som i EU:s stadgar.
- M Sverige ifrågasätter å det starkaste de föreslagna kriterierna för vad som ska bedömas som ett uttjänt fordon, då förslaget inte tar hänsyn till ägarens avsikt med fordonet och lägger bevisbördan för fordonets status på individen.
- För konsumenterna och bilägarna – i synnerhet i svensk glesbygd – ser M Sverige att förslaget leder till mycket stora problem att själv serva, reparera och underhålla sina fordon.
- Utöver detta är M Sverige oroliga för hur förslaget kommer att påverka det stora intresset för veteran- och entusiastfordon, det Riksantikvarieämbetet kallar *det rörliga kulturarvet*.

## En cirkulär ekonomi för fordonsindustrin

En mer cirkulär ekonomi med en utpräglad kretsloppssyn för fordonsindustrin kan medföra miljömässiga vinster, dels genom att återvinna material, dels med att fordons delkomponenter i större utsträckning återanvänds hellre än att skrotas. Förslaget till en ny ELV-förordning innehåller långtgående bestämmelser för hur fordon ska konstrueras för att lättare kunna demonteras för återvinning eller återbruk, hur fordonen ska hanteras när de nått slutet på sin livscykel och i vilken utsträckning nya fordon ska bestå av återvunnet material.

M Sverige ser positivt på ökad återvinning och återbruk inom fordonsindustrin. Naturvårdsverket påpekar mycket riktigt i sin konsekvensanalys NV-06597-23 att: *ökad materialåtervinning är framför allt positivt om det innebär att efterfrågan på jungfruliga material minskar*. Dessvärre framgår det av förslaget att det inte nödvändigtvis förväntas leda till lägre resursanvändning totalt sett.

Som vi tolkar förslaget bygger det dels på nya tekniska lösningar som måste implementeras i fordonsindustrin, dels på omfattande administrativa åtgärder inom hela kretsloppet – frågor som i förslaget beskrivs förhållandevis lättvindigt.

Som representant för Sveriges bilkonsumenter befarar vi att detta kommer att medföra kostnadsökningar på ny tillverkade bilar som överstiger förslagets tämligen låga beräkningar. Stiger priset på nya bilar så följer även begagnatmarknaden efter, vilket försvårar för den som är i början av sin "fordonskarriär" att byta upp sig till bränslesnålare, renare och säkrare fordon. Därför menar vi att förslaget inte i tillräcklig utsträckning har analyserat och redogjort för vilka konsekvenser det skulle innebära för konsumenterna.

Till detta ska tilläggas att vi i Sverige har ett etablerat skrotningssystem för bilar. I vilken utsträckning komponenter, delar och material från detta återgår till fordonsproduktion ligger dock utanför M Sveriges arbetsområde.

## Rätten till privat egendom

Till Riksförbundet M Sveriges starkaste invändningar mot förslaget hör de skrivelser som förutsätter ett upphävande av rätten till privat egendom. I ett kort stycke föreslås att ägaren till ett uttjänt fordon ska leverera det till en auktoriserad behandlingsanläggning, efter att fått information om att fordonet inte går att reparera enligt kriterier som återfinns in bilaga 1. Vi återkommer till vår kritik av de förslagna kriterierna under nästa punkt

Inledningsvis vill vi dock påpeka att hur fordon ska förvaras i dag regleras av den svenska miljölagen och miljötillsynsförordningen tillsammans med lagen om flyttning av uttjänta fordon och fordonsvrak.

Förslaget tar ingen som helst hänsyn till ägarens rätt till eller syfte med innehavandet av en bil, utan det förväntas att om fordonet, av oklar myndighet, bedöms som uttjänt ska ägaren lämna det för skrotning utan ekonomisk kompensation. Detta strider mot såväl EU:s stadgar artikel 17, samt Sveriges grundlag genom regeringsformens andra kapitel om grundläggande fri- och rättigheter, där paragraf 15 säger att *vars och ens egendom är tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna [...]* Såväl EU:s stadgar som svensk grundlag säger dock att egendom kan exproprieras om det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen, men att ägaren då ska ersättas fullt ut.

Riksförbundet M Sverige har mycket svårt att se hur ägare till fordon som, av någon annan, har bedömts som uttjänt – och som i övrigt förvaras i enlighet med gällande miljölagstiftning – rimligen ska kunna avkrävas att lämna detta för skrotning med hänvisning till det allmännas intressen. Så länge fordonet förvaras lagenligt kan det inte vara någon annan än fordonsägaren som avgör om det ska skrotas eller inte. Vidare ställer vi oss frågande till hur – om ovanstående skulle ske – värderingen av fordonet ska göras, vilken myndighet som ska utföra den och på vilka grunder, för att fordonsägaren ska få sin grundlagsskyddade rätt till ersättning. Omfattningen på antalet rättstvister torde bli stort.

Det är vår uppfattning att denna skrivelse i sin helhet måste tas bort från förslaget. En troligen rättssäkrare och effektiv åtgärd för att föryngra fordonsflottan vore att återinföra en skrotningspremie, och göra den väl tilltagen för att uppmuntra till skrotning av äldre bilar. M Sverige har länge argumenterat för en sådan premie, och skulle välkomna ett sådant förslag.

### Kriterier för uttjänt fordon

Närliggande till frågan om rätten till privat egendom, som vi menar är självklar och har företräde framför förslaget, är de kriterier som enligt förslaget ska utgöra grund för bedömningen om ett fordon är uttjänt eller bara begagnat – och därmed avgöra om ägaren ska vara skyldig att lämna det till skrot eller inte.

I förslagets bilaga 1, del A, punkt 1 a–g, listas ett antal kriterier som ska avgöra om ett fordon är reparabelt eller ska bedömas som uttjänt. Hela skrivelsen ger intrycket av att vara en ren skrivbordsprodukt med liten förankring i den verklighet och det kunnande många bilintresserade – inte minst i svensk glesbygd – befinner sig. Många av dessa punkter är typiska exempel på sådana reparationer som inte är främmande för många bilägare.

Vad som exempelvis avses med skrivelsen i punkt 1f om *multipla brott i grundfärger* förstår vi inte, men i samma punkt tas *kraftig perforerande korrosion* upp. Rostlagning är närmast rutinarbete på äldre bilar och behöver inte betyda att de måste skrotas. Det måste rimligen vara upp till fordonsägaren att avgöra om det är värt arbetet, och sedan för kontrollbesiktningen att avgöra om arbetet har blivit utfört på ett fullgott och trafiksäkert sätt.

Ovanstående leder osökt till punkt 2 i bilaga 1, del A, som säger att ett fordon ska bedömas som uttjänt *om dess marknadsvärde är lägre än kostnaden för de nödvändiga reparationerna [...] som krävs för att göra det trafiksäkert och bli godkänt vid en kontrollbesiktning*. I förslaget, som vi förstår det, menas att kostnaden för reparation ska bestämmas av ett beräknat värde hos en verkstad inom unionen. Förslaget är otydligt, men möjligen avses något liknande Cabas som används av svenska bilverkstäder för att göra reparationskalkyler.

Riksförbundet M Sverige menar att ingen annan än fordonsägaren själv ska avgöra om det är ekonomiskt försvarbart att reparera ett fordon eller inte. Vilka skäl en fordonsägare har till att välja en reparation som övergår marknadsvärdet för bilen är en fråga för den enskilde, och kan rimligen inte utgöra skäl för tvångsskrotning.

Det finns punkter i bilagan som, även för ett förslag till ny EU-förordning, är svårbegripliga. Varför ett fordon ska bedömas som tekniskt irreparabelt när dess dörrar inte är fästa på det, eller det inte är på lämpligt sätt skyddat mot skador under transport är svårt att förstå.

Riksförbundet M Sverige är också starkt kritiska till förslaget om att ett fordon kan bedömas som uttjänt då det inte varit kontrollbesiktat på två år efter senaste besiktningsperiod, vilket tas upp i bilaga 1, del B, punkt c som ett av kriterierna. Fordon som är i trafik ska självklart vara godkänt kontrollbesiktade. Men om en fordonsägare väljer att för en period ställa av ett fordon och därmed inte låta utföra kontrollbesiktning, kan inte på något sätt få utgöra grund för om fordonet ska bedömas som uttjänt.

Förslaget om kontrollbesiktning som bedömningskriterium om ett fordon är uttjänt skulle omfatta exempelvis: fordon som ställts av i väntan på att gå i arv till barn eller barnbarn, husbilar, husvagnar, släp och motorcyklar som ägaren av någon anledning inte har för avsikt att använda under en period, avställda fordon under längre tids utlandsvistelse och en mängd andra tänkbara skäl till att man ställer av ett fordon och inte låter kontrollbesikta det under två år efter senaste besiktningsperiod. Det är bara ägaren till fordonet som ska få avgöra om och när detta ska besiktas, men har fordonet ingen godkänd kontrollbesiktning får det naturligtvis inte framföras i trafik.

Riksförbundet M Sverige anser att hela skrivelsen om kriterier för att fastställa om ett begagnat fordon är ett uttjänt fordon i bilaga 1 bör strykas ur förslaget.

### **Självhushållning av bilägande**

I Sverige, inte minst i glesbygd, finns en lång tradition av att vara självhushållande i sitt bilägande. Av såväl kostnadsskäl som på grund av långa avstånd till bilverkstäder väljer många att serva, reparera och underhålla sina bilar själv. Trafiksäkerheten garanteras av de återkommande kontrollbesiktningar som alla bilar i trafik måste genomgå.

Förutom positiv inverkan på privatekonomin och ett ökat återanvändande – vilket är i linje med förslaget till förordning om ökad cirkulärekonomi för fordon – betyder det privata arbetet med bilar för många människor en meningsfull fritid, ett stärkt socialt sammanhang och utvecklade förmågor och färdigheter inom efterfrågade yrkesområden. Det är inte enbart skolans förtjänst att svenska ungdomar så ofta placerar sig bra i internationella yrkestävlingar, där exempelvis lastbilsmekanikern Emil Didriksson senast i september 2023 tog brons vid EM i Gdansk.

Riksförbundet M Sverige ser att denna självhushållning av sitt bilägande riskerar att försvåras eller omöjliggöras genom flera punkter i förslaget.

Förslagen om kriterier för vad som är ett uttjänt fordon och upphävandet av äganderätten till fordon som bedöms som uttjänta skulle inverka kraftigt på möjligheten att vara självhushållande. Många gånger kan bilar som har ett marknadsvärde som understiger reparationskostnaden på verkstad, återställas till funktionsdugliga och trafiksäkra fordon av privatpersoner. Inte minst gäller det ungdomar och yngre vuxna med lägre inkomster som är i början av sin bilkarriär – något som inte är ovanligt i glesbebyggda områden.

En förutsättning för att kunna vara självhushållande gällande service, reparation och underhåll är också tillgången till reservdelar. Vid köp hos företag gäller konsumentköplagen, men en stor del av det privata arbetet med begagnade bilar förutsätter möjligheten att kunna köpa, byta eller låna reservdelar av andra privatpersoner: vänner och bekanta, inom sällskap med gemensamma intressen som märkesklubbar samt fysiska och digitala marknadsplatser. Vid köp mellan privatpersoner gäller köplagen, som i vissa delar stämmer överens med konsumentköplagen men till skillnad från den går att avtala bort helt eller delvis.

I förslaget till ny förordning om hantering av uttjänta fordon ställs krav på att den som handlar med begagnade, återtillverkade eller renoverade delar dels ska ange från vilket fordon – med angivande av chassinummer – delen kommer samt kontaktuppgifter på den person som tog bort delen från fordonet, dels lämna en garanti (vad för slags garanti anges inte) på delen. Gällande spårbarhet av begagnade reservdelar kan det möjligen införas för kommande demonteringar av bilar, men är av naturliga skäl omöjligt att införa på redan existerande delar som kan ha demonterats för länge sedan.

Ovanstående förslag skulle troligen göra det omöjligt för privatpersoner att köpa, sälja, byta eller låna reservdelar mellan varandra, vilket ofta är en förutsättning för att kunna vara självhushållande i sitt bilägande. Samtidigt är troliga följder av förslaget, vilket även framgår av Naturvårdsverkets konsekvensanalys NV-06597-23, att utvecklingen kommer att gå mot färre och större aktörer på marknaden för begagnade reservdelar med sämre tillgång, samt att kostnaderna för att reparera och underhålla ett fordon förväntas bli högre.

Riksförbundet M Sverige menar att den höga graden av självhushållning gällande reparation, service och underhåll av bilar många gånger är en förutsättning, i synnerhet i de mer glesbebyggda delarna av Sverige. Förutom att vara en nödvändighet, av ekonomiska och praktiska skäl, leder sådan självhushållning också till fördjupade yrkeskunskaper, en meningsfull fritid och sociala sammanhang. Flera av delarna i förslaget till ny förordning om hantering av uttjänta fordon försvårar sådan självhushållning – i synnerhet förslagen om bedömning av uttjänta fordon, upphävandet av fordonsägarens egendomsrätt samt hur begagnade reservdelar ska hanteras – och förslaget måste därför skrivas om för att säkra individens möjlighet att själva vårda sitt fordon.

### **Det rörliga kulturarvet**

Avslutningsvis vill vi betona vår starka oro för hur förslaget skulle påverka det som Riksantikvarieämbetet kallar *det rörliga kulturarvet*. Alla de invändningar Riksförbundet M Sverige har mot förslaget gällande individens egendomsrätt och möjlighet att sälja, köpa eller byta begagnade reservdelar och fordon påverkar möjligheten till ett intresse för veteran- och entusiastfordon på ett grundläggande sätt.

M Sverige överlåter åt Motorhistoriska Riksförbundet och andra närliggande organisationer att förtydliga vikten av ett levande fordonsintresse och problemen det lagda förslaget skulle innebära. Vi vill dock påpeka att intresset för äldre och ombyggda fordon är mycket stort i Sverige och bär en betydelsefull roll i vårt gemensamma kulturarv. Det ger dessutom många människor en meningsfull fritid och ett socialt sammanhang, inte minst bland yngre, vilket inte nog kan betonas vikten av.

Riksförbundet M Sverige anser att förslaget till stora delar måste skrivas om för att tydligare skydda det rörliga kulturarvet och värna möjligheterna för individen att utveckla sina intressen för detta.

### **Riksförbundet M Sverige**

Caroline Drabe  
Vd

Heléne Lilja  
Chef kommunikation och samhälle