



## MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

För gårdagens fordon på morgondagens vägar

Adress: Anderstorpsvägen 16, 6 tr, 171 54 Solna, Hemsida: [www.mhrf.se](http://www.mhrf.se)

Miljödepartementet  
Sofia Tingstorp  
103 33 Stockholm

Återkommande med synpunkter efter vårt möte den 10 maj 2012.

### **Det orimliga och oproportionella i Naturvårdsverket förslag**

Motorhistoriska Riksförbundet är fortsatt övertygat om att det är personer som med ett legitimt och ärligt uppsåt som i första hand kommer att ställas till svars av tillsynsmyndigheterna i den händelse begreppet yrkesmässig exkluderas i bilskrotningsförordningen.

De personer vars insatser under våren har uppmärksammats av landets Kulturminister Lena Adelsohn-Liljeroth som den 13 mars 2012 uttalade att "det rullande kulturarvet är en viktig och värdefull del av kulturarvet som ger möjlighet för alla att ta del av industrisamhällets historia". Hon anser också att "det omfattande engagemang som finns runt om i hela landet bidrar till att främja ett levande kulturarv som bevaras, används och utvecklas" samt "Regeringens ambition är att skapa goda generella förutsättningar för kulturarvsarbetet, och det gäller inte minst de insatser som görs av det civila samhället". Även trafikutskottet är inne på samma linje i betänkande, 2011/12:TU10, där utskottet framhåller att "tillvaratagande av äldre fordon har en kulturhistorisk betydelse" och att det "är viktigt att regelverket kring fordonshobbyn utformas på ett smidigt sätt som gör att denna verksamhet kan vidareutvecklas i goda former".

Att ta bort begreppet "yrkesmässig" i Bilskrotningsförordningens 2 § löser inte frågan om illegal verksamhet. Vad som måste till är resurser. Den som bedriver illegal verksamhet kommer oavsett område att bortse ifrån och fortsatt sträva efter att kringgå lagar, förordningar och föreskrifter. Det är ju det de lever på.

Motorhistoriska Riksförbundet anser därför att det även fortsättningsvis finns uppenbara skäl att skilja på yrkesmässig bilskrotningens verksamhet och sådan som inte är det. Lösningen är inte att exkludera yrkesmässig. Begreppet bilskrotning kommer i sådant fall att inkludera personer som rimligen inte ska beröras. Nämligen bland annat de ovan nämnda som restaurerar historiska fordon, bygger tävlingsfordon eller själv konstruerar fordon. En legitim förutsättning för detta är nämligen möjligheten att helt eller delvis demontera ett eller flera fordon.

Naturvårdsverket förslag kommer inte att få avsedd effekt. I avvägningen mellan den så kallade illegala bilskrotningen och de legitima skäl i den folkrörelse som i landets sysselsätter flera hundratusen personer inom fordonsområdet anser Motorhistoriska Riksförbundet att Naturvårdsverkets förslag saknar såväl proportionalitet som rimlighet.

## Fler skäl talar emot Naturvårdsverkets förslag

Redovisningen och slutsatsen på dryga 2 sidor av den så kallade illegala bilskrotningen saknar fundamental information. Inledningsvis konstaterar Motorhistoriska Riksförbundet att illegal bilskrotning som sådan inte är definierad. Det är således svårt att för att inte säga omöjligt att överblicka eventuell omfattning vare sig i numerär eller över tid.

Naturvårdsverkets redovisning saknar också en tydlig;

- problembeskrivning
- omvärldsanalys
- konsekvensutredning.

Därtill är själva förslaget uppenbarligen inte väl motiverat och är inte i överensstämmelse med ELV-direktivets skäl. Historiska fordon är inte avfall enligt direktiv 75/442/EG.

Av redovisningen framgår inte omfattningen av den så kallade illegala bilskrotning. Hur många aktörer finns det, hur många fordon handlar det om, hur påverkas miljön och vad kan/kan inte tillsynsmyndigheterna idag göra i enskilda fall

Det framgår inte heller hur det ser ut inom EU eller vilka lösningar man har valt i dessa länder eller för den delen i vår övriga omvärld.

Avsaknaden av konsekvensanalys förvånar särskilt då det var en uttrycklig del i Regeringsuppdraget liksom väl motiverade förslag.

Istället ägnar Naturvårdsverket stora delar av de drygt två sidorna åt att angripa hobbyverksamheten. Felaktigt påstås ett flertal gånger att det inte är lagligt att skrota sin egen bil. Den som demonterar sitt fordon och återanvänder varje del möter ELV-direktivets huvudsakliga mål. Naturvårdsverket saknar uppenbart kunskap inom det Motorhistoriska området. Liksom om bilsportens och de amatörbyggda fordonen förutsättningar. Att exempelvis demontera en Volvo Jakob från 1927 eller för delen en senare Amazon i alla sina beståndsdelar innebär att fordonet kan återanvänds till 100 procent samtidigt som det upphör att existera.

I Europaparlamentets och Rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon har en väsentlig del av de fordon som beaktat ålder normalt sett är uttjänta och skrotade exkluderats Nämligen de fordon eller komponenter till fordon som Motorhistoriska Riksförbundet aktivt verkar för att bevara, restaurera och i de fall fordonet inte från början är komplett återställa i sitt ursprungliga utförande för att kunna brukas på dagens och morgondagens vägar.

Beaktat att bestämmelsen utgör ett skäl till direktivets utformning, en entydig riktlinje, är det förvånande att Naturvårdsverket inte tagit till sig dess innehåll. Alldeles särskilt då riktlinjen består i såväl direktivet från år 2000 som i efterföljande beslut och direktiv från Rådet och Kommissionen och kommer till uttryck i punkt (10) ELV-direktivet 2000/53/EG samt i efterföljande; 2002/525/EG, 2005/63/EG, 2005/438/EG, 2005/673/EG, 2008/33/EG, 2008/689/EG, 2008/12/EG, 2010/115/EU och i 2011/37/EU.

Punkt (10) i direktivet lyder i sin svenska översättning

”Veteranfordon, det vill säga sådana historiska fordon eller fordon av samlarvärde eller avsedda för museer som förvaras på ett förnuftigt och miljöanpassat sätt, antingen i körklart skick eller isärplockade i delar, omfattas inte av definitionen på avfall enligt direktiv 75/442/EG och faller inte inom det här direktivets tillämpningsområde.”

## Andra möjliga lösningar

Något förvånande skriver Naturvårdsverket i sin slutsats att det "Naturligtvis är det lätt att dra slutsatsen att en ökad tillsyn vore bra för att komma till rätta med illegal bilsrotning. Problemet är att dessa verksamheter inte alltid är kända av tillsynsmyndigheten"

Motorhistoriska Riksförbundet ställer sig frågande till detta påstående. Om verksamheten idag inte är känd för tillsynsmyndigheten hur kan det då vara ett problem och på vilket sätt skulle det då lagda förslaget "ett tydliggörande i bilsrotningsförordningen där man gör det straffbart att obehörigen ta emot uttjänta fordon" innebära en ökad kännedom vilket måste vara en förutsättning för tillrättakommandet med en illegal marknad.

Motorhistoriska Riksförbundet tolkar att den uppgivenhet som lyser igenom i redovisningen när det gäller möjligheten att komma tillrätta med misstänkt illegal bilsrotning beror på tillkortakommanden relaterade till i första hand bristen på resurser för tillsyn och uppföljning.

Den logiska lösningen är givetvis ett helhetsgrepp där samtliga aktörer, såväl myndigheter som civilsamhället, tillsammans måste ha en gemensam agenda. Lösning står således inte att finna i föreslagna justering i bilsrotningsförordningen utan tvärtemot Naturvårdsverket syn just på en väsentligt ökad tillsyn.

Motorhistoriska Riksförbundet bedömer att regeringens tanke om omvänd skattskyldighet för mervärdeskatt vid handel med avfall och skrot torde ha en större inverkan i ambitionen att säkerställa en god miljö och lika konkurrensvillkor än den eventuella effekten genom exkluderandet av begreppet yrkesmässig.

Solna 20120607

Motorhistoriska Riksförbundet



Peter Edqvist  
Ordförande