Vad som gjorts och vad som gäller angående ELV

Sedan ELV-förordningen om uttjänta fordon först presenterades har Nätverk på gemensam väg, som Org. TESTA är en del av, arbetat intensivt i fordonsägarnas intresse. Med det slutgiltiga förslaget slipper vi mycket oro, men måste vara fortsatt uppmärksamma.

När det första förslaget på en ny förordning gällande uttjänta fordon – ELV-förordningen för *End of Life Vehicles* – presenterades sommaren 2023 innehöll det skrivelser som hotade stora delar av fordonsintresset. Flera intresseorganisationer insåg att förslaget skulle utgöra hinder för de som ägnar sig åt veteranfordon, ombyggda och amatörbyggda fordon, motorsport samt äldre bruksfordon. Det ledde till att nio organisationer, med sammanlagt över 800 000 medlemmar, började samarbeta under namnet *Nätverk på gemensam väg*.

Nätverket har sedan dess uppvaktat politiker, tjänstemän och andra intresseorganisationer både i Sverige och internationellt. Kontakter togs med representanter för Sveriges riksdag och regering samt inom EU, och budskapet var tydligt: Fordonsägarnas intressen måste bevakas och äganderätten skyddas.

Med sakliga argument och tydlig kommunikation har *Nätverk på gemensam väg* fått beslutsfattarna att lyssna. EU-parlamentet tog den 18 juni 2026, liksom EU-rådet den 29 juni, ställning för fordonsägarna. Det var mycket tack vare att våra svenska EU-parlamentariker och Regeringskansliet hade lyssnat på nätverket. Den nya förordningen – som innebär högre krav på återvinning, ökat producentansvar och en mer cirkulär fordonsindustri – trädde i kraft den 13 augusti. Nu sker en succesiv regelövergång fram till den 1 september 2036. Förordningen tar nu, efter påtryckningar från bland andra *Nätverk på gemensam väg,* särskild hänsyn till historiska fordon, fordon av särskilt kulturellt intresse och fordon som ska repareras.

Kommer alla gamla fordon nu att utredas för att se om de är uttjänta?

Till att börja med: Ett fordon som är godkänt vid en kontrollbesiktning berörs inte. För övriga fordon finns tre tillfällen då ett fordon kan komma att bedömas:

- Vid försäljning mellan privatpersoner inom unionen där försäljningen sker helt och hållet online, utan fysiskt överlämnande av fordonet mellan säljaren och köparen, eller ett ombud.
- Om fordonet blivit inlöst av försäkringsbolag och bedömts som ekonomisk totalförlust.
- Vid export till tredje land utanför EU.

Vid något av dessa tillfällen, och om fordonet inte är godkänt vid en kontrollbesiktning, ska en oberoende fordonsexpert avgöra om fordonet ”bara” är begagnat eller om det är uttjänt. Experterna ska utses av svensk myndighet, men vilka dessa experter är återstår att fastställas.

Vad avgör om ett fordon bedöms som uttjänt?

I förordningen finns en mängd kriterier för vad som avgör om ett fordon som är föremål för bedömning ska anses vara uttjänt. Enkelt uttryckt krävs att ett fordon inte går att reparera för att det ska bedömas som uttjänt. Fordon som fullständigt förstörts i brand, varit sänkta i vatten eller har sådana skador på väsentliga delar som exempelvis kaross, säkerhetskomponenter eller hjulupphängning som inte är möjliga att reparera eller byta ut ska anses som uttjänta.

Om ett fordon har bedömts men det inte går att säga att det är bortom reparation, finns det även några rådgivande kriterier som ska tas i beaktande. Det handlar exempelvis om att fordonet inte går att identifiera eller att det har demonterats. En punkt kan vara särskilt avgörande: Det får inte kosta mer att återställa fordonet än vad det förväntade marknadsvärdet efter reparation kommer att vara.

Men som sagt, dessa kriterier gäller vid en bedömning som görs vid någon av de tre tillfällen som nämnts, där kanske export till tredje land är det mest aktuella.

Finns det några undantag om ett fordon bedöms som uttjänt?

Ja, flera.

- Historiska fordon är undantagna. Med ett historiskt fordon menas ett fordon som är minst 30 gammalt och som är i ursprungligt utförande gällande sina huvudkomponenter.
- Fordon av särskilt kulturellt intresse omfattas inte. *Nätverk på gemensam väg* tolkar detta som att det omfattar fordon för motorsport samt ombyggda och amatörbyggda fordon, oavsett om de är 30 år eller yngre. Nätverket har goda skäl att anta att den svenska tillämpningen kommer göra samma tolkning.
- Om ett fordon har bedömts som uttjänt kan ägaren hävda sin rätt att reparera fordonet, och ska då ges en frist på fem år att göra så.

Återigen – observera att detta gäller om fordonet har blivit bedömt som uttjänt, det vill säga att en bedömning har utförts på grund av försäljning

på onlineplattform, vid export utanför EU eller att fordonet har bedömts som skrot av försäkringsbolaget. Övriga fordon ska överhuvudtaget inte vara föremål för bedömning.

Kommer jag kunna fortsätta handla med begagnade delar?

Ja, handel mellan privatpersoner med begagnade fordonsdelar berörs inte av förordningen.

Jag håller på med folkrace och har flera äldre bilar som jag plockar delar mellan. Dessutom köper och säljer jag bilar och delar. Hur berörs jag?

Troligen inte alls. Möjligen kan frågan bli aktuell om du köper eller säljer bilar på en onlineplattform utan att säljare och köpare träffas, men det sker förmodligen sällan.

Kan jag sälja ett fordon utanför EU?

Ja, men det kan bli föremål för bedömning. Om det skulle bedömas som uttjänt och inte tekniskt möjligt att reparera, kan det undantas om det är ett historiskt fordon eller ett fordon av särskilt kulturellt intresse.

Jag har flera fordon hemma på tomten som jag använder för att plocka delar till familjens bruksfordon från. Får jag ha kvar dem?

ELV-förordningen säger inget om hur många fordon du får ha. Däremot kan ett fordon bedömas som uttjänt om det inte förvaras på ett sätt som skyddar det. Innan dina fordon blir föremål för en bedömning enligt ELV-förordningen är det dock troligen gällande miljölagstiftning du ska ha koll på. Om du har dina fordon skyddade och förvarade på ett miljösäkert sätt, kommer du kunna ha kvar dem.

Kommer det fortfarande vara möjligt att köpa begagnade delar på skroten?

Ja, det är till och med så att ett syfte med ELV-förordningen är att kommande bilar ska konstrueras så att det blir lättare att återbruka delkomponenter. Delarna måste dock gå att identifiera med avseende på exempelvis ursprung och åtföljas med garanti. Vissa delar får inte återanvändas, som: krockkuddar, vissa katalysatorer, säkerhetsbälten med beslag och sträckare, rattlås och startspärrar. I synnerhet frågan om rattlås och startspärrar är något som nätverket fortfarande arbetar för en förändring om.

Gäller detta alla typer av fordon?

Ja i princip, men inte alla på en gång. Först ut omfattar förordningen personbilar för högst åtta passagerare samt lätta lastbilar. Hösten 2029 kommer även bussar att omfattas och 2031 bilar för fler än åtta

passagerare samt tunga lastbilar. Då, hösten 2031, kommer även släp, motorcyklar, mopeder och mopedbilar att omfattas av ELV-förordningen.

Men då låter det som att jag inte behöver oroa mig?

Nej, troligen inte. Ett fordon som inte längre är tekniskt möjligt eller ekonomiskt försvarbart att reparera kan bli svårt att köpa eller sälja online utan att köpare och säljare träffas, och det kommer bli svårare att exportera utanför EU. Men även vid ett sådant tillfälle kan ett fordon ges undantag om det anses som historiskt eller av särskilt kulturellt intresse, eller om ägaren har för avsikt att reparera det inom fem år.

Så varför har det varit så mycket liv om ELV, det verkar ju varit en storm i ett vattenglas?

ELV-förordningen som nu har fattats beslut om skiljer sig väsentligt från det ursprungliga förslaget från EU-kommissionen. Det förslaget som lades fram sommaren 2023 hade gjort det mycket svårt för de som håller på med veteranfordon, motorsport eller själva reparerar och underhåller sina äldre bruksfordon.

När förslaget presenterades samlades nio motororganisationer med tillsammans över 800 000 medlemmar under namnet *Nätverk på gemensam väg*. Sedan dess har vi mött politiker, tjänstemän och andra organisationer för samtal och arbetat för en förbättrad förordning som tar hänsyn till fordonsägarnas intressen. Ett led i nätverkets påverkansarbete har varit att informera medlemmar och allmänheten om de faror och problem vi såg med det ursprungliga förslaget.

Den nuvarande ELV-förordningen tar på ett helt annat sätt hänsyn till fordonsägarnas intressen. Trots det finns mycket arbete kvar att göra, i synnerhet när förordningen ska in i den svenska lagstiftningen. *Nätverk på gemensam väg* arbetar vidare med frågor som vilka experter det är som ska bedöma eventuellt uttjänta fordon, hur man definierar fordon av särskilt kulturellt intresse och historiska fordon, samt vilka rättigheter man som fordonsägare kommer att ha att reparera sina fordon.

Nätverket på gemensam väg har haft framgång i sitt arbete med en förbättrad ELV-förordning. Det arbetet hade inte varit möjligt utan våra över 800 000 medlemmar, och vi tackar dem alla.

I Nätverk på gemensam väg ingår:

American Car Club Sweden (ACCS)
Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF)
Riksförbundet M Sverige
Svenska Bilsportförbundet (SBF)
Svenska Motorsportförbundet (Svemo)
Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation (SFRO)
Sveriges Motorcyklister (SMC)

Swedish Street Rod Association (SSRA)
Teknisk Support Till Amatörbyggare i Sverige (TESTA) i Sverige