

Klimat- och näringslivsdepartementet

*kn.remissvar@regeringskansliet.se*

*kn.ke.remissor@regeringskansliet.se*

## Yttrande angående remiss ”EU-kommissionens förslag på förordning om cirkularitetskrav för fordonsdesign och om hantering av uttjänta fordon” (diarienummer KN2023/03704)

Mobility Sweden med medlemsföretag (producenter och importörer av bilar, bussar och lastbilar) önskar lämna synpunkter på ovanstående remiss.

Vi välkomnar EU-kommissionens förslag till översyn av ELV-direktivet. Vi tycker det är mycket bra att det föreslås bli en förordning i stället. Detta ökar sannolikheten för ett harmoniserat och kostnadseffektivt genomförande.

### Sammanfattning av hur det nuvarande systemet fungerat, 2007 fram tills nu

Nuvarande system (i enlighet med ”ELV-direktivet” 2000/53/EC), baserar sig på att de uttjänta fordonen, i de allra flesta fall, är lönsamma att återvinna, då det finns ett materialvärde som överskrider kostnaderna för återvinning. Detta har inneburit att producenterna inte ”behövt” bidra finansiellt till återvinningen av de uttjänta fordonen. (Men producenterna har inte heller tagit del av det överskott som återvinningen gett för de inblandade återvinningsaktörerna). Fordonstillverkarnas ansvar har enligt det nuvarande systemet ”enbart” i korthet bestått av upprättande av ett rikstäckande insamlingsnätverk. Detta nätverk består av bildemonterare som kostnadsfritt tar emot uttjänta fordon och som återvinner fordonen till minst 95%. (Bildemonterarna utanför bilproducenternas nätverk har å andra sidan haft rätt att ta betalt för de uttjänta fordonen.) Bilproducenterna rikstäckande nätverk i Sverige heter BilRetur. BilRetur består av bildemonterare som på alla punkter uppfyller bilskrotningsförordningen.

**Nackdelen** å andra sidan, med att de uttjänta fordonen betingar ett positivt värde, är att de seriösa bildemonterarna har behövt konkurrera med oseriösa aktörer, som också slåss om fordonen. Här har det nuvarande systemet fallerat i Sverige, då följande kan konstateras;

- **Det finns många bildemonterare som inte uppfyller lagstiftningen;** Flera av de i Sverige auktoriserade bildemonterarna, trots att de ”på pappret” är auktoriserade, **uppfyller inte bilskrotningsförordningen, på en eller flera punkter.** Detta har pågått år efter år, då **tillsynen brister.** T.ex. är det flera bildemonterare som inte gör den årliga materialrapporteringen till producenterna, som de enligt bilskrotningsförordningen är skyldiga att göra.
- **Värdefullt material i form av fordon ”försvinner”;** Vi är flera aktörer (Stena Recycling, Sveriges Bilåtervinnares Riksförbund, BilRetur, Lantbrukarnas Riksförbund, Håll Sverige Rent och Mobility Sweden) som flera gånger påtalat att vi i Sverige har ett styvmoderligt behandlat vägtrafikregister. Idag är närmare 29% av landets personbilar och lätta lastbilar ”tillfälligt” avställda, i antal 1,6 miljoner<sup>1</sup>. Att ställa av fordon (som kan göras oavsett

---

<sup>1</sup> Årsskiftet 2022/2023 enligt Trafa; <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/2023/fordon-2022.pdf>

anledning och utan begränsning i tid) har blivit ett enkelt sätt att gömma och glömma ett stort antal fordon. Inga obetalda vägtrafikregisteravgifter har hittills drivits in. Detta har många satt i system, och betalar inte in vägtrafikregisteravgiften. Förutom att berget av obetalda vägtrafikregisteravgifter vuxit sig stort, har också berget av avställda fordon växt. Mobility Sweden med medlemmar anser att vi idag i Sverige inte har kontroll på var en stor del av de 1,6 miljoner avställda fordonen befinner sig. **Att ställa av fordon så enkelt, kan ha medfört att kriminell verksamhet tjänat stora pengar, och den vita sektorn i form av auktoriserade bildemonterare har missgynnats.**

Varför bryr sig fordonstillverkarna/importörerna om detta, dvs att det borde vara de lagkravsuppfyllande auktoriserade bildemonterare som får ta hand om alla de uttjänta fordonen, och inte ”gråzonsaktörer” och kriminella? Fordonstillverkarna är beroende av ett välmående och tryggt samhälle, med duktiga, högpresterande bildemonterare. Ju mer material en bildemonterare har att återvinna, desto större möjlighet har denne att göra de kostsamma investeringar som behövs. Med hjälp av duktiga bildemonterare som återvinner fordon i enlighet med bilskrotningsförordningen, kan fordonstillverkarna/producenterna i sin tur, uppfylla sitt producentansvar.

Mobility Sweden med medlemmar, välkomnar en lagstiftning som verkar för övergång till ett mer cirkulärt resursflödessystem. Förväntningarna Mobility Sweden med medlemmar har på det nya systemet, är att det ska vara kostnadseffektivt, ta i beaktning all miljöpåverkan, och medföra att så många av de uttjänta fordonen som möjligt kommer in till återvinning, samt att dessa enbart går till seriösa auktoriserade aktörer.

## Kommentarer på förslag till Regulation on circularity requirements for vehicle design and on management of end-of-life-vehicles

Sida		Vår kommentar
s 13	”Ökat pris med eur 39 per fordon. Eur 12 för beg fordon.”	Vi tror kostnaden kan bli betydligt högre, t.ex. tror vi att den utökade obligatoriska demonteringen enligt artikel 30, med medföljande hantering och lagring av åtskilligt fler separata strömmar, kommer leda till stora kostnadsökningar.
s 27	(27) producenten ska visa andelen återvunnet material. . . .; manufacturers should be required to provide technical documentation showing the percentage of recycled materials present in new vehicle types which are submitted for type-approval.	Risk finns att utvecklingen av framtidens fordon hämmas. Denna detaljerade kravsättning (i exemplet till vänster men också andra detaljerade krav i detta förslag) kommer att kraftigt styra designen av ett fordon.
s 29	(37) PRO ska ha återvinningsrepresentant (waste management operator) i styrelsen	Vilken återvinnare ska sitta i styrelsen? Den man kontrakterat för att utföra återvinningen? Vi ser risk att detta kan förhindra konkurrens, risk att man inte gör nya upphandlingar?
s 30	(39) The financial contributions of producers should also cover the costs of educational campaigns aimed to increase the collection of end-of-life vehicles, establishment of the notification system for issuance and transfer of certificates of destruction and gathering and reporting of data to the competent authorities.	Fordonstillverkaren ska finansiera nytt avregistreringssystem!? Hur? Till del eller helt?

s 30	(40) Producers who choose to fulfil their extended producer responsibility obligations individually should also provide a guarantee to be used to cover the costs of management of end-of-life vehicles. Such guarantees may be used in particular in cases where the concerned producers become insolvent or permanently cease their operations.	Varför gäller detta endast de som uppfyller individuellt? Kommer PRO garantera motsvarande för de producenter som ingått i den PRO:n?
s 30 s 31	(42) producent måste ha representant i land där man sätter på marknaden	Tycker vi är bra. Hur blir det med små direktimportörer? Kommer de omfattas av definitionen av producent (se (22) sida 44)? <b>Viktigt att <u>alla</u> omfattas så "free-riders" undviks.</b>
s 31	(44) A key prerequisite for the sound treatment of end-of-life vehicles is that all end-of-life vehicles are collected. Therefore, this Regulation should impose certain obligations linked to the collection primarily on the producers and, secondarily, on the Member States. <u>Producers should set up or participate in setting up the collection systems, and Member States should adopt all necessary measures to ensure that the systems are in place and that those systems enable meeting the objectives of this Regulation.</u> The collection systems should enable vehicle owners and other vehicle holders to deliver the vehicle to an authorised facility without unnecessary efforts or costs. This means in practice that such systems should appropriately cover the whole territory of each Member State. They should also allow for collection of all brands of end-of-life vehicles, as well as of waste parts from repair of vehicles.	Producenten ska upprätta insamlingsnätverk. <b>Vad blir innebörden för en demonterare som tillhör producentens nätverk, vs den fristående demonteraren?</b> Mer om detta, se kommentarer vid Artikel 20.  "Collection system" är inte definierat i förslaget, definition bör införas.
s 34	(63) The recycling of all plastics from end-of-life vehicles should be continuously improved, and it is important to ensure a sufficient supply of recyclates to meet the demand for recycled plastics in vehicles. It is therefore necessary to lay out a specific recycling target of 30 % of plastics from end-of-life vehicles. This target would be complementary to the targets for (85 %) of end-of-life vehicles as well as re-use and recovery (95 %) of end-of-life vehicles by average weight per vehicle and year.	Står kravet på 30% plaståtervinning i strid med ökad återanvändning? Så mycket som möjligt av komponenterna från det uttjänta fordonet bör återanvändas, detta måste vara första prioritet.
s 34	(68) In order to ensure that end-of-life vehicles are treated in an environmentally sustainable manner, it is important to establish clarity on a vehicle's status throughout its entire life, particularly in situations when there is a need for distinguishing used vehicles from end-of-life vehicles. A vehicle owner that intends to transfer the ownership of a used vehicle, should in particular be required to demonstrate that the vehicle is not an end-of-life vehicle.	Vi tycker det är bra att <b>fordonsägaren får ett ansvar</b> , men vi ser svårigheter med att lägga ett ansvar på en ägare att bedöma om fordonet måste skrotas och tvingas ta det beslutet? Eventuellt finns det köpare som har möjlighet att återställa bilen i körduktigt skick!? På så sätt återanvänds ju fordonet, istället för att materialåtervinnas, helt i enlighet med avfallshierarkin. Vad blir påföljden om man inte gör?

		<p>Hur bör/kan denna fråga kopplas till den frikostiga möjligheten att i Sverige ställa av ett fordon, som beskrevs inledningsvis? Finns risk att man ställer av ett fordon, istället för att tvingas skrota fordonet som egentligen blivit utdömt?</p> <p>Vi ser problem med att ”tvinga av” en person dess egendom. Dock ser vi en möjlighet att låta bilägandet kosta, även när fordonet är avställt.</p>
s 41	<p>Artikel 2, punkt 2. This Regulation shall <u>not</u> apply to:</p> <p>(a) special purpose vehicles as defined in Article 3, point (31), of Regulation (EU) 2018/858;</p> <p>(b) other parts of a vehicle that have been type-approved in multi-stage type approval of category N1, N2, N3, M2 or M3 than the base vehicle;</p> <p>(c) vehicles produced in small series, as defined in Article 3, point (30), of Regulation 2018/858;</p> <p>(d) vehicles of historical interest as defined in Article 3, point (7), of Directive 2014/45/EU.</p>	<p><b>Här finns flera otydligheter vilka fordon som undantas</b></p> <p>2(a) Exakt vad menas med special purpose vehicles?</p> <p>Så här lyder definitionen man hänvisar till i 2018/858;</p> <p><i>(31) ‘special purpose vehicle’ means a vehicle of category M, N or O having specific technical features that enable it to perform a function that requires special arrangements or equipment;</i></p> <p>Detta är inte en tydlig beskrivning, många tunga fordon (speciellt lastbilar) kan anses uppfylla detta.</p> <p>Och inte blir det mer förståeligt när ”special purpose vehicles” genom Artikel 2 pkt 5 får ett ansvar (trots att de nyss nämndes som undantagna) genom (a) till (i)</p> <p>-----</p> <p>Enligt Artikel 2(b) så undantas påbyggnationer, dvs ”påbyggare” behöver inte följa denna förordning överhuvudtaget.</p> <p>Detta förslag kommer skapa mycket problem. ”Chassitillverkaren” har ett långtgående ansvar enligt förordningsförslaget, bl.a. EPR samt demonteringskrav.</p> <p>Vad ska göras med allt det ”påbyggda” materialet den dagen det uttjänta fordonet kommer till återvinnaren? Tunga fordon omfattas av artikel 11 och 29, information ska tas fram gällande <u>hur</u> demonteringen ska gå till (11) samt hur miljöbehandlingen ska gå till (29). Påbyggnationen kan innebära <u>mycket</u> material! Här ser vi en risk (förutom miljörisken att påbyggnationen inte omhändertas korrekt), att det blir chassitillverkaren som åker på kostnaden också för demontering och miljöbehandling av påbyggnationen, detta trots att ”Base vehicle-</p>

		<p>tillverkaren” endast ansvarar för sin del och inte påbyggnationen?  <b>Vi anser att påbyggaren också ska ha ett producentansvar för sin påbyggnation.</b>  2(c) Exakt vad menas med small series?  Enligt Annex V i 2018/858 bestäms ”small series” av “The number of units of one type of vehicle to be registered”. I Sverige registreras många (de flesta?) tunga fordon genom enskilt godkännande, och då torde de flesta tunga fordon klassas som ”small series”?</p>
s 45	(35) ‘economic operators’ means producers, collectors, vehicle insurance companies, suppliers, repair and maintenance operators, waste management operators and any other operators involved in design of vehicles, trade in used vehicles, or management of end-of-life vehicles.	<p>OBS, försäkringsbolag nämns endast här, som ett exempel! Kan inte finna att ”economic operator” nämns på något mer ställe i texten så att det är tydligt att också försäkringsbolag, med <u>så stor</u> rådighet över en skadad bils behandling, får skyldigheter.</p>
s 48	<p>Artikel 6 Minimum recycled content in vehicle minimum of 25 % of plastic recycled by weight from post-consumer plastic waste.  At least 25 % of the target set out in the first subparagraph shall be achieved by including plastics recycled from end-of-life vehicles in the vehicle type concerned.</p>	<p>Detta är ett mycket utmanande mål att nå, och svårt att förutse om det ens kommer att vara möjligt.  25% återvunnen ”pre-consumer-plast-avfall” i nya bilar går troligen att uppnå, men 6,25% post-consumer-plast-avfall är betydligt osäkrare.  Det kommer bli en utmaning att få tag på återvunnen plast i dessa mängder.</p> <p>Eventuellt blir här också en konflikt med Reach-lagstiftningen, som kommer lägga ytterligare krav på den återvunna plasten.  Fordon är långlivade produkter, och risk finns att uttjänta fordon kan innehålla ämnen som inte var begränsade för 15-20 år sedan.</p> <p>Troligen behöver kemisk återvinning av plast skalas upp, och eventuellt också tillsatser av kemiska ämnen i plast för att möjliggöra återvinning.</p>
s 53	<p><i>Article 11 Information on removal and replacement of parts, components and materials present in vehicles</i>  manufacturers shall provide waste management operators and repair and maintenance operators unrestricted, standardised and non-discriminatory access to the information listed in Annex V,  lång lista....  nämner också Annex VII.....  ...1. Manufacturers shall ensure cooperation with the authorised treatment operators and repair and maintenance operators by establishing necessary communication platforms to provide and keep up-to-date the information referred to in paragraph 1</p>	<p>Standardisering behövs, och här finns redan IDIS framtaget, som kan användas.</p>

	and the information specified in Annex V. .....Free of charge...	
s 53	<i>Article 12 Labelling of parts, components and materials present in vehicles</i> material coding standards listed in points 1 to 3 of Annex VI	Det finns idag ett otal märkningskrav, komponenterna säljs globalt och svårt addera ännu en "regional" märkning. Standardisering behövs.
s 56	SECTION 2 EXTENDED PRODUCER RESPONSIBILITY <i>Article 16 Extended producer responsibility</i> The extended producer responsibility shall include the obligation for producers to ensure that: (a) vehicles which they have made available on the market for the first time within the territory of a Member State and which become end-of-life vehicles (i) collected in accordance with Article 23; (ii) treated in accordance with Article 27; (b) the waste management operators treating end-of-life vehicles referred to in point (a) meet the targets laid down in Article 34.	Detta är en omöjlig artikel att uppfylla!  Producenten har <u>inte</u> denna rådighet; att ALLA fordon ska samla in, att ALL återvinningsindustri behandlar materialet på ett korrekt sätt, och att de möter återvinningsmålen!? Producenten har ej möjlighet att ha koll på det som räknas upp, så länge som det finns "fristående" demonterare/återvinnare, och tillsynsmyndigheter som inte gör sitt jobb.  Att kontrollera att detta uppfylls behöver ligga på tillsynsmyndigheterna, producenten kan inte vara "polis". Producenten kan endast göra detta om behandlarna <u>enbart</u> består av aktörer som producenten gett tillstånd att behandla det uttjänta materialet.
s 59	<i>Article 20 Financial responsibility of producers</i> 1. The financial contributions paid by the producer shall cover the following costs related to the vehicles that the producer makes available on the market: (a) the costs of the collection of end-of-life vehicles that is necessary to meet the requirements in Articles 23 to 26 and the costs of the treatment of end-of-life vehicles that is necessary to meet the requirements in Articles 27 to 30, 34 and 35, provided that they are not covered by the revenues of waste management operators linked to the sales of used spare parts and used spare components, of depolluted end-of-life vehicles, or of secondary raw materials recycled from end-of-life vehicles; (b) the costs of conducting awareness raising campaigns aimed to improve collection of end-of-life vehicles; (c) the costs of establishing notification system referred to in Article 25; (d) the costs of data gathering and reporting to the competent authorities.  2. The competent authority shall, in close cooperation with producers, producer responsibility organisations and waste management operators, monitor: (a) the average costs of collection, recycling and treatment operations and the revenues of waste management operators; (b) the level of financial contributions to be paid by the producers to the producer	<b>Producenten behöver ha rådighet över <u>vem</u> som får ekonomisk ersättning.</b> Idag i Sverige finns bildemonterare som uppfyller bilskrotningsförordningen och de som inte gör det. Bildemonterare som ingår i nätverken BilRetur eller SBR, har tagit på sig en egencertifiering. Av de övriga auktoriserade bildemonterarna, dvs fristående bildemonterare utan medlemskap i varken SBR eller BilRetur kan vi idag med säkerhet säga att hälften av dem, <u>inte</u> uppfyller bilskrotningsförordningen genom att de inte rapporterar in i materialredovisningssystemet. Detta är en ständigt återkommande situation där det genom åren inte blivit någon större förbättring.  Det vore en fullständigt absurd situation om producenten skulle behöva bidra ekonomiskt till dessa underpresterande demonterare som på pappret har auktorisation men som inte bryr sig om att följa lagkraven, och kan göra det år efter år, utan påföljd, då tillsynen brister.  <b>Vi föreslår därför, att <u>enbart</u> demonterare med kontrakt med minst en producent eller PRO, kan få ersättning av producenten.</b>

	<p>responsibility organisations appointed in the case of collective fulfilment of extended producer responsibility obligations so that the costs are fairly allocated between all interested operators.</p> <p>c) make sure that monitoring of the market is existing and well-functioning, and make sure that the authorized treatment operators are only those following the law and thus contributing to the circular system.....</p> <p>3.The financial contributions paid by the producers making available on the market special purpose vehicles shall cover only these costs referred to in point (a) of paragraph 1 that concern collection and depollution of such vehicles and only to the dismantlers that are following the law.</p> <p>4.In the case of individual fulfilment of extended producer responsibility obligations, the producers shall provide a guarantee for vehicles that they make available on the market for the first time in the territory of a Member State. That guarantee shall ensure that the operations referred to in paragraph 1 relating to those vehicles will be financed.</p>	<p>Är det ens "lagligt" att tvinga en ekonomisk aktör att bidra ekonomiskt till en annan ekonomisk aktör utan försäkrans (såsom frekvent tillsyn) om att denne gör sitt jobb?</p>
S 62	<p><i>Article 24 Delivery of end-of-life vehicles to authorised treatment facilities</i></p> <p>...2. Delivery of an end-of-life vehicle to an authorised treatment facility shall be free of charge for the last owner of a vehicle unless the end-of-life vehicle lacks any of the essential vehicle parts or components, except the electric vehicle battery, or contains waste which has been added to the end-of-life vehicle.</p>	<p>Vi ser en fara med denna skrivning. Dels kan den leda till att uppmuntra personer utan kompetens att ge sig på att själva demontera det mest värdefulla i bilen, d.v.s. elbilsbatteriet, med stor olycksrisk som följd. Dels ser vi en risk med att företag sätter i system att plocka ut det värdefulla batteriet, innan resterande ELV "dumpas" hos demonteraren. Självklart borde även bilen som saknar det värdefulla elbilsbatteriet, innebära en kostnad för sista ägaren, men samma logik som för övriga värdefulla komponenter. Risken är också att batteriet blir svårare att spåra, om det plockats ut innan det kommer till demonteraren.</p>
s 62	<p><i>Article 26 Obligations for the vehicle owner</i></p> <p>The owner of a vehicle that becomes an end-of-life vehicle shall:</p> <p>(a) deliver the end-of-life vehicle to an authorised treatment facility or, in cases referred to in Article 23(4), to a collection point, without undue delay after receiving information that the vehicle meets any of the criteria for irreparability laid down in Part A, points 1 and 2, of Annex I;</p> <p>(b) present a certificate of destruction to the relevant registration authority.</p>	<p>Bra att <b>fordonsägaren får ett ansvar</b>, men vi ser ändå att det blir svårt tvinga bilägaren att skrota sin personliga egendom.</p> <p><i>OBS, även försäkringsbolag kan vara "vehicle owner". Ser ut som om de också innefattas av definitionen av vehicle owner, men behöver dubbelkollas att det verkligen är så!</i></p>
s 63	<p><b>SECTION4 TREATMENT OF END-OF-LIFE VEHICLES</b></p> <p><i>Article 27 Obligations for authorised treatment facilities</i></p> <p>1. Authorised treatment facilities shall ensure that all end-of-life vehicles and their parts, components and materials, as well as waste parts from repairs of vehicles, are accepted and treated in compliance with the conditions</p>	<p>Definition; 'authorised treatment facility' means any establishment or undertaking that is permitted in accordance with Directive 2008/98/EC and this Regulation to carry out collection and treatment of end-of-life vehicles.</p>

	<p>set out in their permits, as well as in accordance with this Regulation.</p> <p>2. Authorised treatment facilities shall ensure that all treatment for end-of-life vehicles comply, as a minimum, with Articles 28, 29, 30, 31, 34 and 35 and Annex VII of this Regulation, and shall apply best available techniques as defined in Article 3(10) of Directive 2010/75/EU.</p> <p>Depollute och Remove parts acc to del B av Annex VII.</p>	<p><b>Var står det vad som är verkstäders ansvar</b>, de ska ju också bli tillsynade (enligt artikel 46)!? (De faller inte under ovan nämnda definition, ”authorised treatment facility”.)</p> <p>Vilket ansvar har verkstäder vid reparation? Hos verkstäder genereras mycket material i form av utbytta delar, som kan återanvändas och/eller materialåtervinnas. Redan idag sker det en hel del återbruk av delar hos en del verkstäder. Detta är ju utmärkt, men då bör också krav kunna ställas, så att denna hantering förbättras, samt ske i större omfattning. (Här har dessutom ofta försäkringsbolagen <u>stor</u> rådighet att fatta rätt beslut ur miljösynpunkt, men <u>inget</u> ansvar.)</p>
	<p><i>Article 30 Mandatory removal of parts and components for reuse and recycling prior to shredding</i>  .....authorised treatment facilities shall ensure that the parts and components listed in Part C of Annex VII, are removed.....</p>	<p><b>Vad är bakgrunden till listan, varför demontera vissa delar såsom motor, instrumentpanel m.m?</b> Detta förfarande skapar ett enormt behov av plats hos demonteraren, där demonterade artiklar (nya ”batcher” av avfall) behöver mellanlagras i väntan på vidare behandling. Antalet transporter inklusive miljöpåverkan lär öka markant, då så mycket sorterat material ska transporteras individuellt. De olika batcherna av demonterade komponenter, ska dessutom behandlas/processas individuellt i ytterligare steg, vilket ökar miljöbelastningen.</p> <p><b>Vi ser att förfarandet kommer bli praktiskt svårt och dyrt att genomföra, för vissa av de föreslagna komponenterna.</b> Här måste man verkligen bena ut miljönyttan (inklusive tillkommande energiåtgång och markanvändning), så man inte riskerar en stor kostsam hantering till en mycket låg eller negativ miljönytta, samt eventuellt också en försämrad arbetsmiljö p.g.a. mer manuellt arbete.</p>
s 66	<p><i>Article 33 Reuse, remanufacturing and refurbishment of parts and components</i>  Incentives to offer customers to repair a vehicle with used, remanufactured or refurbished spare parts.....  (b) the use of economic incentives, including the establishment of a reduced rate of value added tax for used, remanufactured or refurbished spare parts and components.</p>	<p><b>Försäkringsbolag nämns ej i förordningsförslaget, trots stor rådighet över val mellan begagnad och ny del?</b></p> <p>Exempel; Idag tar ofta försäkringsbolagen beslut att ny del ska användas istället för begagnad vid reparation.</p>
s 68	<p><b>SECTION 1 STATUS OF USED VEHICLES</b>  <i>Article 37 Distinction between used vehicles and end-of-life vehicles</i>  For the purpose of transferring ownership of a used vehicle, the vehicle owner shall be able to demonstrate to any natural or legal person interested in acquiring ownership of the concerned vehicle or to the competent</p>	<p>Kommer alla fordonsägare klara av detta?  Koppling till besiktning?</p>



	authorities that the vehicle is not an end-of-life vehicle.	
s 72	<p>CHAPTER VI ENFORCEMENT</p> <p><i>Article 46 Inspections</i></p> <p>1. Member States shall, for the purpose of enforcing this Regulation, inspect:</p> <p>(a) authorised treatment facilities;</p> <p>(b) repair and maintenance operators;</p> <p>(c) other facilities and economic operators, which may treat end-of-life vehicles.</p> <p>2. The inspections shall cover at least 10 % of the operators listed in paragraph 1, points (a) and (c), in each calendar year.</p> <p>3. Member States shall also carry out inspections concerning export of used vehicles in order to verify compliance with Article 38.</p>	<p><b>Bra, extremt viktigt att medlemsländerna bedriver tillsyn!</b></p> <p>Mycket bra att det blir tydligt att, av vem och med vilken frekvens, de som hanterar uttjänta fordon inspekteras.</p> <p>10% låter dock som ett lågt minimikrav.</p>
s 73	<p><i>Article 45 and Article 47 Electronic system and Enforcement cooperation at national level and between Member States</i></p>	<p>Mycket bra att åtgärder föreslås för att förbättra övervakning och samarbete kring fordonsregistrering. Vi hoppas att man härigenom kommer att förbättra det svenska systemet och att ”tillfällig” avställning skärps. T.ex. bör tillfällig avställning tidsbegränsas. Kostnaden för tillfällig avställning bör öka, och inte vara noll eller 50-60 SEK som idag. Eventuellt bör man under avställningen betala skatt och/eller försäkring.</p>

Stockholm 2023-11-03

Anna Henstedt  
Mobility Sweden