



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Förvaring av historiska fordon, skrotning m.m.

Sammanfattning

MHRF vill självklart att den som äger ett historiskt fordon förvarar det på ett bra sätt.

MHRF anser det också angeläget att den som äger ett restaurerings-, renoverings- eller reparationsobjekt förvarar det på ett bra sätt så att det inte kommer till skada eller förstörs. Samma gäller för reservdelar och reservdelsfordon som kan komma till användning för restaurering, renovering och reparation av ett historiskt fordon. När vi i fortsättningen i denna PM använder begreppet "renovering" så avser vi även restaurering och reparation.

Den som äger fordon, renoveringsobjekt, reservdelsfordon och delar som han/hon avser att behålla och som förvarar dessa på ett bra sätt löper enligt vår uppfattning inte heller någon risk att, efter rättslig prövning, bli tvingad att forsla bort något eller att lämna en bil till en bilskrotare.

Denna PM innehåller en sammanställning av de bestämmelser i miljöbalken, plan- och bygglagen och lagen om flyttning av fordon som vi uppfattar är aktuella när det gäller uppställning av historiska fordon, skrotning m.m. Vi tar också upp bestämmelser i några av de förordningar som regeringen utfärdat med stöd av de nämnda lagarna. Vi redogör kortfattat för några av de rättsfall som vi har hittat. Sammanställningen, som finns i avsnitten 2-5, består av citat och referat.

Efter sammanställningen finns i avsnitt 6 MHRFs kommentarer till hur vi anser att bestämmelserna bör tolkas. Vidare finns några praktiska råd till den som ägnar sig åt renovering av så många historiska fordon att det inte finns möjlighet att förvara alla fordon och delar under tak och som vill minska risken för mer eller mindre välgrundade förelägganden från myndigheter.

Innehåll

1	Bakgrund	3
2	Miljöbalken 15 kap. Avfall och producentansvar	3
2.1	Bestämmelser	3
2.2	Förelägganden	4
2.3	Rättsfall	4
3	Miljöbalken - övrigt.....	6
4	Plan- och bygglagen 8 kap	7
4.1	Bestämmelser	7
4.2	Förelägganden	7
5	Lag om flyttning av fordon	7
6	MHRFs kommentarer	8
6.1	Ägaren bestämmer.....	8
6.2	Nedskräpning?	8
6.3	Tomten i vårdat skick?	10
6.4	Bilskrotningsverksamhet?	10
6.5	"Skrotbil"?.....	11
6.6	Otydliga bestämmelser	12
6.7	Nytt uppdrag till Naturvårdsverket	13
6.8	Flera rättsfall av intresse?	13

1 Bakgrund

I vår "Miljöguide för historiska fordon" (senaste utgåva oktober 2014) skriver vi bland annat följande.

"Förvara ditt renoveringsobjekt och delar på sådant sätt att de inte stör andra. Håll rent och snyggt kring din förvaringsplats och se till att fordonet inte läcker. Tänk på att alla kanske inte ser det kulturhistoriska värdet."

Till MHRF har då och då kommit in rapporter om fall där kommunens miljö- eller byggnadsnämnd förelagt en fastighetsägare att åtgärda "nedskräpning" på fastigheten, eller att vidta åtgärder för att hålla tomten "i vårdat skick", och där en del av "nedskräpningen" utgjorts av äldre fordon. I en del fall verkar dessa förelägganden ha varit befogade. I andra fall förefaller det som om föreläggandena varit en följd av att bestämmelserna i lagar och förordningar inte är tydliga, och att det i sin tur har lett till en felaktig tillämpning. Vi har sett flera exempel på vägledningar och tillämpningsanvisningar som är otydliga eller direkt felaktiga.

2 Miljöbalken 15 kap. Avfall och producentansvar

2.1 Bestämmelser

I Miljöbalk (1998:808) 15 kap. 1 §, första meningen, anges bland annat följande.

"Med avfall avses varje föremål eller ämne som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med."

I 15 kap. 2 § anges bland annat följande.

"Med en uttjänt bil avses en personbil, buss eller lastbil vars totalvikt inte överstiger 3 500 kilogram och som är avfall. *Lag (2007:163)*".

Vidare anges följande.

"Ett ämne eller föremål som blivit avfall upphör att vara avfall, om det har hanterats på ett sätt som innebär återvinning och uppfyller krav i fråga om fortsatt användning enligt föreskrifter"

I 15 kap. 24 § finns bestämmelser om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om bland annat följande.

"1. om att den som bedriver yrkesmässig verksamhet som syftar till att återvinna, återanvända eller bortskafter uttjänta bilar (bilskrotare) skall vara auktoriserad och om villkoren för auktorisation av bilskrotare,"

I 15 kap. 30 § anges följande.

"Ingen får skräpa ned utomhus på en plats som allmänheten har tillträde eller insyn till."

En tillsynsmyndighet får meddela de förelägganden och förbud som behövs i ett enskilt fall för att miljöbalkens regler ska efterlevas (26 kap. 9 §). Exempel på tillsynsmyndigheter är kommunens miljönämnder. Mer ingripande åtgärder än vad som behövs i det enskilda fallet får enligt bestämmelsen inte tillgripas. Förelägganden får förenas med vite.

Med stöd av miljöbalken har regeringen utfärdat närmare 20 förordningar, bland annat **Avfallsförordning (2011:927)**, **Bilskrotningsförordning (2007:186)** och **Förordning (2007:185) om producentansvar för bilar**.

I bilskrotningsförordningen 2 § finns samma definition på "uttjänt bil" som i miljöbalken. Bilskrotningsverksamhet definieras som en "verksamhet som syftar till att återvinna, återanvända eller bortskaffa uttjänta bilar", och "bilskrotare" som "den som bedriver yrkesmässig bilskrotningsverksamhet".

Med stöd av miljöbalken och regeringens förordningar har Naturvårdsverket och andra myndigheter utfärdat ett femtontal föreskrifter och allmänna råd.

Bestämmelserna i miljöbalken och bilskrotningsförordningen kom till år 2007, baserade på EU-direktivet 2000/53/EG om uttjänta fordon ("ELV-direktivet", där ELV står för End of Life Vehicles). Samtidigt upphörde den tidigare bilskrotningslagen (1975:343) att gälla. Av regeringens proposition (2006/07:40) "Bilskrotningsfonden, m.m.", som bland annat innehöll förslag till ändringar i miljöbalken, framgår att termen "skrotbil" ersätts med "uttjänt bil".

2.2 Förelägganden

Vi har tittat på ett tiotal exempel på beslut av kommunala tillsynsmyndigheter där en person, oftast i egenskap av fastighetsägare, föreläggs att vidta åtgärder mot nedskräpning eller påstådd nedskräpning där bilar ingått. Exempel:

"att vid ett vite om 20 000kr senast den 31 oktober 2014 ha forslat bort alla icke körbara bilar som är rostiga och i dåligt skick från fastigheten XX 1,"
(Nyköpings kommun, Miljönämnden, 2014-06-09 § 37)

"2. bortforsla en vit Volvo 440 GL utan registreringsnummer på fastigheten Gullaby 1:25 till lämplig uppställningsplats eller till skrotning."
(Arvika kommun, Myndighetsnämnden, 2008-12-10 § 147)

"En privatperson föreläggs enligt 26 kap 14 § miljöbalken (1998:808) med stöd av 15 kap 30 § samma lag, vid vite om 5 000 kronor, att omedelbart efter delfåendet av detta beslut bortforsla fordonet xxx xxx på fastigheten Älgå Stom 1:21 till lämplig uppställningsplats eller till skrotning."
(Arvika kommun, Myndighetsnämnden, 2010-03-16 § 30)

Länkar till dessa protokoll finns även i [Bilaga 1](#). Där finns också länkar till ett antal andra protokoll av liknande slag som vi hittat genom att söka på nätet.

Vi har också tagit del av ett exempel på att en fastighetsägare förelagts att komma in till kommunens miljönämnd med en redovisning av en tidplan för uppstädning av fastigheter. (Luleå kommun, Miljönämnden, beslut av tjänsteman enligt delegation.)

En person som anser att kommunens beslut inte har stöd i bestämmelserna kan överklaga kommunens beslut till länsstyrelsen. Om länsstyrelsen helt eller delvis avslår överklagandet kan personen överklaga länsstyrelsens beslut till Mark- och miljödomstolen (tidigare Miljödomstolen). Det blir då ett rättsfall.

2.3 Rättsfall

När Mark- och miljödomstolen meddelat sin dom och den enskilde anser att domen inte har stöd i bestämmelserna kan han/hon överklaga domen till Mark- och miljööverdomstolen (tidigare Miljööverdomstolen).

I vissa fall kan den enskilde överklaga Mark- och miljööverdomstolens dom till Högsta domstolen.

Vi har tittat på fyra rättsfall som avser brott mot bestämmelser i miljöbalken

Miljönämnden i **Ekerö kommun** beslutade den 21 maj 2003 att förelägga en fastighetsägare att vid vite om 20 000 kronor forsla bort fyra fordon, tre registrerade men "avställda och belagda med körförbud och ett utan skyltar, till lämplig uppställningsplats eller till skrotning. Ägaren överklagade beslutet till länsstyrelsen, som avslag överklagandet. Ägaren överklagade länsstyrelsens beslut till Miljödomstolen vid Stockholms Tingsrätt. Ägaren hade nu sålt ett av de registrerade fordonen och det skyltlösa fordonet. Miljödomstolen avslag överklagandet. Ägaren överklagade domen till Miljööverdomstolen vid Svea Hovrätt.

Miljööverdomstolen upphävde Miljödomstolens dom avseende ett av de två återstående fordonen. Miljööverdomstolen beaktade att fordonet enligt uppgift från ägaren användes aktivt som kran. För det andra återstående fordonet avslags överklagandet, och ägaren förelades att vid vite om 5 000 kronor forsla bort det. Fordonet, som var registrerat men avställt, ansågs "vanprydande för personer som är närboende eller som passerar fastigheten på Strömdalsvägen". Uppställningen av fordonet utgjorde därför nedskräpning. Att ägaren framfört att fordonet ingick i ett projekt för att träna svetsning påverkade inte bedömningen. (Mål 2006-M 4481).

Miljö- och byggnämnden i **Bodens kommun** beslutade den 12 juni 2012 att förelägga en fastighetsägare att "vidta åtgärder med anledning av nedskräpning" på fastigheterna. Nedskräpningen avsåg "ett stort antal bilar av varierande kvalitet, stora mängder maskin- och fordonsdetaljer inuti fordon och på olika flak, 1 bränslecistern, 2-3 gastuber, kompressorer och fat". Föreläggandena avsåg "Vanligt avfall", "Farligt avfall" och "Bortforsling av fordon". Föreläggandena var förenade med vite. Ägaren överklagade beslutet till länsstyrelsen, som avslag överklagandet men som senarelade de tidpunkter som nämnden angett. Av länsstyrelsens beslut framgår att nämnden redan år 2005 förelagt ägaren att städa upp fastigheterna. I sin motivering anför länsstyrelsen bland annat följande: "Det kan ifrågasättas om samtliga föremål tagna var för sig kan anses utgöra skräp, men den sammantagna effekten leder till att föremålen utgör nedskräpning i miljöbalkens mening." Ägaren överklagade länsstyrelsens beslut till Mark- och miljödomstolen vid Umeå Tingsrätt.

Mark- och miljödomstolen avslag överklagandet utom vad avsåg två fordon som vid tiden för föreläggandet var besiktade och utan notering om körförbud. Tiderna för att fullgöra åtgärderna senarelades. (Domen och länsstyrelsens beslut finns att läsa i en pdf-fil som finns att hämta [här](#).) Domen överklagades inte utan vann laga kraft.

Tekniska myndighetsnämnden i **Stenungsunds kommun** beslutade den 21 juni 2011 att förelägga en fastighetsägare att "undanröja nedskräpning i form av hushållsavfall, skrotbilar, bildelar och farligt avfall". Beslutet var förenat med vite. Ägaren överklagade beslutet om att vite skulle utgå, inte om själva föreläggandet, hos länsstyrelsen. Ägaren ville ha mera tid för att vidta åtgärder. Länsstyrelsen avslag överklagandet. Ägaren överklagade till Mark- och miljödomstolen.

Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs Tingsrätt dömde i februari 2012 ägaren att utge vitena avseende hushållsavfallet (5 000 kronor) och det farliga avfallet (25 000 kronor). Av domen framgår att kommunen haft samtal med ägaren om att åtgärda nedskräpningen ända sedan år 2000. Av domen framgår vidare att ägaren på fastigheten haft en bilskrot som hade upphört år 2005. Ägaren överklagade domen till Miljööverdomstolen, som inte beviljade prövningstillstånd. Domen överklagades därefter till Högsta Domstolen, som inte heller beviljade prövningstillstånd.

När det gäller vitet för "Skrotbilar, motorer och bildelar" dömde Mark- och miljödomstolen i mars 2013 ägaren att utge vitet (100 000 kronor). Domen överklagades till Miljööverdomstolen, som inte beviljade prövningstillstånd. Domen överklagades därefter till Högsta Domstolen, som inte heller beviljade prövningstillstånd.

Även dessa domar finns att läsa i den ovan nämnda pdf-filen som finns att hämta [här](#) (sidorna 11-22 i pdf-filen).

Dåvarande miljö- och räddningsnämnden i **Varbergs kommun** beslutade den 5 maj 2008 efter ett "omfattande arbete från förvaltningens sida" att förelägga en fastighetsägare att vid vite vidta ett antal åtgärder avseende hantering av skrotbilar och nedskräpning på fastigheten. Ägaren överklagade beslutet till länsstyrelsen, som upphävde beslutet. Nämnden överklagade länsstyrelsens beslut till Miljödomstolen.

Miljödomstolen vid Vänersborgs Tingsrätt meddelade i dom den 25 januari 2010 (Mål nr M 503-09) bland annat "att det, med början i februari månad 2010, varje kalendermånad skall forslas bort minst 3 bilar/skrotbilar eller obrukbara jordbruksmaskiner från fastigheten. Skyldigheten skall gälla intill dess högst 10 fordon finns kvar på fastigheten."

Efter att förvaltningen (tjänstemannaorganisationen) vid upprepade tillfällen försökt få ägaren att efterleva domen beslutade dåvarande miljö- och räddningsnämnden att ansöka hos Kronofogdemyndigheten om verkställighet. 34 fordon transporterades bort i september 2012. Efter denna åtgärd fanns tio fordon kvar på fastigheten.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade den 9 juni 2014 bland annat att miljödomstolens dom M 503-09 kan anses vara uppfylld. Protokollet innehåller en beskrivning av ärendets hantering samt 26 bilder tagna före och efter att fordon m.m. forslats bort respektive sorterats upp för bortforsling. Protokollet finns att hämta [här](#).

3 Miljöbalken – övrigt

Miljöbalken 2 kap. handlar om "**Allmänna hänsynsregler**".

I 2 § anges bland annat, att "Alla som ... avser att ... vidta en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iakttä de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att ... åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Dessa försiktighetsmått skall vidtas så snart det finns skäl att anta att en ... åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön."

I 6 § anges bland annat, att "För en ... åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde ska det väljas en plats med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön."

Vi har inte stött på några förelägganden där dessa bestämmelser åberopats. Däremot har vi stött på ett rättsfall där dessa bestämmelser nämns, men det framgår inte av domen om just dessa bestämmelser hade tillmätts någon betydelse.

Miljöbalken 9 kap. handlar om "**Miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd**". Detta kapitel, liksom **Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd**, innehåller bestämmelser som gäller för verksamhetsutövare, inte för privatpersoner.

4 Plan- och bygglagen 8 kap

4.1 Bestämmelser

I **Plan- och bygglag (2010:900)** 8 kap. 15 § anges bland annat följande.

"En tomt ska hållas i vårdat skick och skötas så att risken för olycksfall begränsas och betydande olägenheter för omgivningen och för trafiken inte uppkommer."

Även i plan- och bygglagen (PBL) finns bestämmelser som ger en tillsynsmyndighet, till exempel kommunens byggnadsnämnd, befogenhet att meddela om åtgärder för att försätta tomten i vårdat skick och där föreläggandet kan vara kombinerat med vite.

Överträdelse av bestämmelser i PBL är inte straffbelagda. Därmed finns inte någon grund för att väcka åtal, och därmed inte heller några rättsfall.

4.2 Förelägganden

Vi har tittat på ett tiotal exempel på beslut av kommunala tillsynsmyndigheter att förelägga en person, oftast i egenskap av fastighetsägare, att vidta åtgärder för att försätta sin tomt "i vårdat skick ...".
Exempel:

"Vid vite av 5 000 kr senast 3 månader efter delgivning av beslutet avlägsna skrotbilar ljusblå Bedford pickup, röd Renault, blå Renault från fastigheten samt ställa upp de 2 andra bilarna, en svart BMW och en röd Mercedes på ett ordnat sätt på fastigheten."
(Kalix kommun, Samhällsbyggnadsnämnden, 2014-03-25 § 36)

Länk till detta protokoll finns även i Bilaga 1. Där finns också länkar till ett tiotal andra beslut om förelägganden av liknande slag som vi hittat genom att söka på nätet.

5 Lag om flyttning av fordon

I **Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall** finns bestämmelser om rätt för statlig eller kommunal myndighet att flytta fordon i särskilt angivna fall. Med stöd av lagen har regeringen utfärdat **Förordning (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall**.

Lagen och förordningen ger rätt för statlig eller kommunal myndighet att flytta fordon när det behövs för ordningen och säkerhet i trafiken eller av naturvårdsskäl. I förordningen finns en mycket specificerad uppräkningslista över de fall där ett fordon får flyttas.

Ett fordon får också flyttas om det uppfyller den definition av "fordonsvrak" som finns i lagen: "fordon som med hänsyn till skick, den tid under vilken det har stått på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergivet och som uppenbarligen har ringa eller inget värde."

6 MHRFs kommentarer

6.1 Ägaren bestämmer

Bestämmelsen i miljöbalken 15 kap. 1 § första meningen är mycket viktig. Bestämmelsen innebär att så länge ägaren av ett fordon, ett renoveringsprojekt, en reservdelsbil eller delar till fordon avser att behålla fordonet eller objekten så är det inte fråga om avfall.

Ägaren av ett fordon, registrerat eller avregistrerat, avgör själv på vilket sätt han/hon vill "göra sig av med" fordonet, så att det får en ny ägare: Sälja eller ge bort det till en annan privatperson, använda det för att byta till sig något från en annan privatperson eller lämna det till en bilskrotare. Detta gäller oavsett fordonets skick, oavsett om det är komplett eller inte.

Om det är ett fordon som är registrerat ska ägarbytet anmälas på föreskrivet sätt (Förordningen om vägtrafikregister, 10 kap. 1 §).

Undantaget från att det är ägaren som bestämmer är de fall där en myndighet har stöd för att avgöra att ägaren är "skyldig att göra sig" av med ett fordon som han/hon avser att behålla. I förarbetena till miljöbalken finns inte några exempel på fall som berör fordon.

Om den som äger en bil som han/hon avser att göra sig av med och som han/hon inte kan hitta någon ny ägare till är bilen "avfall". Den är därmed en "uttjänt bil", och det enda tillåtna sättet att "återvinna, återanvända eller bortskaffa" en uttjänt bil är att lämna den till en bilskrotare. Om bilen innehåller vätskor eller andra farliga komponenter anses bilen sannolikt utgöra farligt avfall.

När det gäller export av fordon och fordonsdelar finns särskilda bestämmelser som vi inte går in på här.

6.2 Nedskräpning?

I de exempel som vi har tittat på där en fastighetsägare med stöd av bestämmelserna i miljöbalken har förelagts att åtgärda nedskräpning eller påstådd nedskräpning är de beskrivningar som finns i protokollen oftast otillräckliga för att bilda sig en uppfattning om föreläggandet har stöd i de bestämmelser som åberopas eller inte.

I flera av de förelägganden som vi har tagit del av används begrepp som "skrotbil" och "avfall" på ett sätt som vi inte kan se har stöd i bestämmelserna.

I ett av de förelägganden som vi har tittat på har myndigheten bedömt det rimligt att "Ett begränsat antal bilar ... anses kunna vara kvar utan att det betraktas som nedskräpning då syftet med uppställningen är att reparera bilarna eller återanvända delar". (Ljusdals kommun; länk till protokollet finns i [bilaga 1](#))

I ett annat av de förelägganden som vi har tittat på har ägaren framfört att han ska ha kvar fordonen till den museiverksamhet han avsåg att starta, och att en del av fordonen var tänkta som reservdelsfordon. (Luleå kommun) I det här fallet avser föreläggandet att ägaren ska komma in med en plan för uppstädning av fastigheten, inte att forsla bort fordon.

Vi har i övriga fall inte kunnat utläsa att det rört sig om historiska fordon som ägaren haft för avsikt att restaurera, eller om fordon som ägaren haft för avsikt att ta delar från för restaurering eller reparation av ett historiskt fordon.

Utförligare beskrivningar av nedskräpningen eller den påstådda nedskräpningen finns i de fall där ett beslut om föreläggande lett till en rättslig prövning

De fyra rättsfall som vi nämnt i avsnitt 2.3 ger en viss belysning. Rättsfallen har sinsemellan mycket olika karaktär.

I **Ekeröärendet** gäller föreläggandet i slutändan att "forsla bort" ett fordon "till lämplig uppställningsplats eller till skrotning." Det är alltså upp till ägaren att avgöra vilketdera.

I **Bodenärendet** förefaller mängden av bilar, bilarnas varierande kvalitet samt omfattande förekomst av annat skräp än bilar ha haft betydelse för föreläggandet att forsla bort bilarna till "auktoriserad bilskrotningsanläggning".

I **Stenungsundsärendet** har ägaren inte motsatt sig föreläggandet att åtgärda nedskräpningen, men får inte gehör för sina yrkanden om att få ytterligare respit eller slippa vite.

Varbergsärendet är intressant av två skäl. Ett skäl är att det är det enda fall vi har hittat där fastighetsägaren inte efterlevt Mark- och miljödomstolens dom, och att tillsynsmyndigheten därför ansökt om och fått hjälp av Kronofogdemyndigheten för att domen skulle kunna verkställas. Ansökan och verkställigheten gjordes drygt två år efter att domen meddelats. Ett annat skäl är att protokollet innehåller tämligen utförliga beskrivningar samt 26 bilder tagna före och efter att fordon m.m. forslats bort respektive sorterats upp för bortforsling.

De få rättsfall som vi stött på tyder på att en fordonsägare har en stark ställning. I de fall där en ägare förelagts att vidta åtgärder på sin nedskräpade fastighet och där vite utdömts är vår uppfattning att domarna har haft stöd i gällande bestämmelser.

I flera av de förelägganden som vi har tittat på anges att bilar ska lämnas till en bilskrotare. Ett sådant föreläggande har enligt vår uppfattning stöd i bestämmelserna bara om ägaren har klargjort att han/hon avser att göra sig av med bilen/bilarna i fråga men inte lyckats finna någon ny ägare till bilen/bilarna. Om ägaren däremot har för avsikt att behålla bilen/bilarna är han/hon i sin fulla rätt att ordna en lämplig uppställningsplats, på den egna fastigheten eller på en hyrd lämplig uppställningsplats.

Huruvida de förelägganden som vi tagit upp i bilagan har överklagats till länsstyrelsen och gått vidare till rättslig prövning har vi inte uppgifter om.

Bland de kriterier som vi uppfattar har betydelse vid en rättslig prövning är följande.

- Om allmänheten har tillträde till eller insyn i den del av fastigheten som anses nedskräpad.
- Antalet fordon som vid en viss tidpunkt finns uppställda på plats som ägaren av fordonen disponerar.
- Om fordonen är uppställda på ett ordnat sätt eller om de står huller om buller.
- Fordonens skick.
- Förekomsten av annat än fordon som kan anses som nedskräpning.

I några förelägganden har tillsynsmyndigheten nämnt att det rört sig om avställda eller avregistrerade fordon. Vi har inte kunnat utläsa om det förhållandet haft någon betydelse vid den rättsliga prövningen.

Till den som ägnar sig åt renovering av så många historiska fordon att det inte finns möjlighet att förvara alla fordon och delar under tak och som vill minska risken för mer eller mindre välgrundade förelägganden från myndigheter ger MHRF följande råd.

- Ha inte flera renoveringsprojekt på gång än att du också kan förvara projekten, eventuella reservdelsbilar och reservdelar så att de inte utgör en risk för människors hälsa eller för miljön.
- Om du behåller fordon och objekt som du inte har plats att förvara inomhus, se till att fordonen och objekten är uppställda på ett ordnat sätt, och om möjligt på en del av fastigheten som allmänheten inte har tillträde till eller insyn i.

- Förvara inte föremål utomhus som kan uppfattas som skräp eller miljöfarligt avfall tillsammans med renoveringsprojekt, reservdelsbilar och fordonsdelar.
- Se till att ett historiskt fordon som är i sådant skick att det är lämpligt att restaurera hålls registrerat.
- Om du äger ett fordon som är avregistrerat och i ett sådant skick att det inte är lämpligt att renovera: Lämna det till en bilskrotare när du har tagit tillvara på de delar som du kan ha användning av.
- Om du känner att du i din ägo har flera fordon och reservdelsbilar än vad du bedömer att du kommer att få tillfälle att arbeta med: Ta kontakt med klubbstyrelsen för att diskutera om du kan få hjälp med att sortera och på ett korrekt sätt göra dig av med fordon och delar som du inte behöver.

6.3 Tomten i vårdat skick?

I de exempel som vi har hittat där en fastighetsägare med stöd av bestämmelserna i plan- och bygglagen har förelagts att vidta åtgärder för att "försätta sin tomt i vårdat skick" är de beskrivningar som finns i protokollen oftast otillräckliga för att bilda sig en uppfattning om föreläggandet har stöd i de bestämmelser som åberopas eller inte.

Vi har inte i något fall kunnat utläsa att föreläggandena har rört historiska fordon som ägaren haft för avsikt att renovera, eller fordon eller objekt som ägaren haft för avsikt att ta delar från för renovering av ett historiskt fordon.

Några rättsfall finns inte eftersom överträdelser av bestämmelserna i PBL inte är straffbelagda.

6.4 Bilskrotningsverksamhet?

Den som renoverar ett historiskt fordon kan ha god användning för en eller flera reservdelsbilar. Med "reservdelsbil" avser vi här ett fordon som ägaren inte har för avsikt att renovera.

En bil som ägaren avser att behålla för att ta delar från är inte en "uttjänt bil", oavsett skicket.

Den som tar delar från en bil eller en reservdelsbil som han/hon äger ägnar sig därmed inte åt "bilskrotningsverksamhet" i den mening som avses i miljöbalken, bilskrotningsförordningen eller i naturvårdsverkets gamla och delvis inaktuella handbok "Bilskrotning" från år 2001. Den uppfattningen ger också Naturvårdsverket uttryck för på sin webbplats, under "Frågor och svar om remissen Uttjänta bilar och miljö" som kan läsas [här](#).

När ägaren avser att göra sig av med fordonet genom skrotning ska det som är kvar av fordonet lämnas till en bilskrotare. Det gäller även om det enda som återstår av fordonet är den del där identifieringsnumret finns, på ramen eller karossen. Om det är tillåtet att själv "bortskaffa" den delen av ett fordon som är avregistrerat, till exempel genom att på lämpligt sätt ta bort identifieringsnumret och därefter sälja delen till en vanlig skrotfirma har vi inte kunnat klara ut, men vår uppfattning är att det borde vara tillåtet.

Om en person äger ett större antal fordon – registrerade eller avregistrerade - tar delar från dessa och säljer dessa i sådan omfattning att det vid en rättslig prövning kan anses röra sig om bilskrotningsverksamhet utan att personen är auktoriserad som bilskrotare, kan personen anses bryta mot bestämmelsen i bilskrotningsförordningen att en bilskrotare ska vara auktoriserad. Verksamheten kan därmed anses utgöra det som av bland annat Naturvårdsverket i en del sammanhang benämns "illegal bilskrotning".

Begreppet "illegal bilskrotning" är inte definierat. Skiljelinjen mellan vad som är tillåtet och inte när det gäller att återvinna, återanvända och bortskaffa bilar går vid om det är fråga om en "uttjänt bil" eller om det är fråga om en bil som någon äger och avser att behålla, i vart fall tills vidare.

Några rättsfall som avser brott mot bestämmelserna i bilskrotningsförordningen och som gällt privatpersoner som renoverar historiska fordon och plockar delar från bilar som personen äger finns därför inte.

Till den som ägnar sig åt renovering av många historiska fordon och som vill minska risken för att anses bryta mot bestämmelser i bilskrotningsförordningen ger MHRF följande råd.

- Se till att ett historiskt fordon som är i sådant skick att det är lämpligt att renoveras hålls registrerat.
- Om du äger ett fordon som är avregistrerat och i ett sådant skick att det inte är lämpligt att renovera: Lämna det till en bilskrotare när du har tagit tillvara på de delar som du kan ha användning av. Särskilt om fordonet är yngre än trettio år och du därför inte med fog kan hävda att du avser att ta delar från fordonet till renovering av ett historiskt fordon.
- Om du känner att du i din ägo har flera fordon och reservdelsbilar än vad du bedömer att du kommer att få tillfälle att arbeta med: Ta kontakt med klubbstyrelsen för att diskutera om du kan få hjälp med att sortera och på ett korrekt sätt göra dig av med fordon och delar som du inte behöver.
- Om du överlåter avregistrerade fordon till en person som du inte känner, kontrollera om möjligt att personen inte är inblandad i något brottsligt, till exempel bilskrotningsverksamhet utan att vara auktoriserad eller otillåten export.

6.5 "Skrotbil"?

Vi har sett flera exempel på att myndigheter fortfarande använder begreppet "skrotbil" på ett sätt som lätt kan tolkas som att det är fråga om avfall. En sådan tolkning har inte stöd i bestämmelserna.

I Naturvårdsverkets vägledning "Strategiskt arbete för minskad nedskräpning. Vägledning för kommuner" (april 2013) finns bland annat en hänvisning till lagen och förordningen om flyttning av fordon i vissa fall. Naturvårdsverket använder här termen "skrotbilar" trots att den termen utmönstrades redan år 2007. Termen används här på ett sätt som kan leda tanken till att det är fråga om avfall.

I den av Sveriges kommuner och landsting (SKL) utgivna handboken "Flyttning av fordon" (april 2013) finns i kapitel 8, "Andra flyttningsmöjligheter av t.ex. miljöskäl", ett antal skrivningar som kan bidra till felaktig tillämpning av nuvarande bestämmelser, i vart fall om man inte läser hela handboken noga och gör en korrekt samlad tolkning av de bestämmelser som man redogör för på olika ställen i kapitlet. Termen "skrotbilar" används på flera ställen trots att den termen utmönstrades redan år 2007.

Under rubriken "Tillsyn", sid.60-61, anges att ingripande kan ske med stöd av miljöbalken, "i synnerhet då det är fråga om skrotbilar som inte tömts på vätskor, då risken för miljöskada är stor".

Vidare anges följande: "Tillsyn enligt PBL utövas av byggnadsnämnden i kommunen, som i vissa fall kan ingripa med så kallat åtgärdsföreläggande kombinerat med vite och verkställighetsförordnande och även handräckning, 11 kap. 19 § PBL. Här kan som exempel nämnas en tomtägare som förvarar en eller flera skrotbilar, bildelar och annan bråte på sin tomt så att det ser allmänt 'stökigt' ut. Enligt 8 kap. 15 § PBL ska en tomt hållas i vårdat skick och skötas så att risken för olycksfall begränsas och betydande olägenheter för omgivningen och för trafiken inte uppkommer. Detsamma gäller enligt 8 kap. 16 § PBL på allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader. Möjlighet att ingripa mot skrotbilar med stöd av PBL kan också finnas om uppställningen av skrotbilarna blir att betrakta som ett bygglovspliktigt upplag, Avsaknad av bygglov, innebär i så fall grund för ingripande, t.ex. med ett

åtgärdsföreläggande. Någon grund för åtalsanmälan enligt PBL finns däremot inte, helt enkelt av det skälet att överträdelse av bestämmelserna i PBL inte är straffbelagda."

I flera av de förelägganden som vi har tagit del av används begreppet "skrotbil", ibland omväxlande med de i bestämmelserna definierade begreppen "uttjänt bil" respektive "fordonsvrak".

Bristerna i dessa nationella vägledningarna kan i sin tur ha bidragit till de exempel på brister som vi har sett i flera av de vägledningarna som utarbetats av kommuner och landsting. Ett exempel är det "Handläggningsstöd för nedskräpnings- och skrotbilsärenden" som utarbetats av Miljösamverkan i Västra Götaland, juli 2013.

6.6 Otydliga bestämmelser

I förarbetena till det i avsnitt 2.1 ovan nämnda EU-direktivet 2000/53/EG om uttjänta fordon (ELV-direktivet) uttalade dåvarande EG-kommissionen redan år 2000 som sin uppfattning att "historiska" fordon inte omfattas av den definition av avfall som fastställts i EU-direktivet 75/442/EEG om avfall. Den uppfattningen kom också till uttryck i ELV-direktivet, i form av ett "skäl" med följande lydelse.

"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/EEG och faller inte inom det här direktivets tillämpningsområde." (Punkt 10)

Det närmast självklara förhållandet att "historiska" fordon respektive "Veteranfordon etc ..." (enligt EG-kommissionens uttalande respektive den definition som framgår av punkt 10 i ELV-direktivet) inte är avfall och därmed inte heller uttjänta fordon framgår inte på ett tydligt sätt av bestämmelserna i eller förarbetena till miljöbalken eller i någon av de förordningar som regeringen beslutat om med stöd av miljöbalken. Det förhållandet kan, tillsammans med användningen av det utmöntrade och därmed odefinierade begreppet "skrotbil" ha bidragit till att de föreskrifter och allmänna råd som Naturvårdsverket utfärdat med stöd av miljöbalken och aktuella förordningar inte är tillräckligt klargörande. Dessa förhållanden kan i sin tur ha bidragit till ovan nämnda brister i olika tillämpningsanvisningar, allmänna råd och vägledningarna.

I rapporten "Uttjänta fordon och miljön" som Naturvårdsverket sommaren 2011 lämnade till regeringen nämndes inte uttryckligen att historiska fordon eller "veteranfordon" inte omfattas av definitionen av "avfall" i EU-direktivet om avfall och därmed inte heller av definitionen av "avfall" i den svenska miljöbalken. Visserligen fanns i rapporten en referens till ELV-direktivet, men ingenstans nämndes att även ELV-direktivet klargör detta förhållande. De brister och otydligheter som fanns i rapporten föranledde mycket starka reaktioner från bland andra MHRF. Rapporten lades inte till grund för något beslut av regeringen eller riksdagen.

De otydliga bestämmelserna kan ha bidragit till de brister som vi anser finns i flera av de vägledningarna som utarbetats av kommuner och landsting och som vi tagit del av. Dessa brister kan i sin tur ha bidragit till formuleringar i förelägganden som inte har tydligt stöd i de bestämmelser som åberopas. I de exempel på förelägganden som finns i [bilaga 1](#) finns flera exempel på sådana formuleringar eller ordval.

För den som har fått ett föreläggande finns det därför anledning att kontrollera att föreläggandet verkligen har stöd i bestämmelserna och inte är en följd av att tillsynsmyndigheten gjort felaktiga tolkningar av bestämmelserna.

6.7 Nytt uppdrag till Naturvårdsverket

Naturvårdsverket fick i september 2014 ett uppdrag av regeringen att utreda hur kommuner och staten (Trafikverket och Polisen) kan ersättas för sitt omhändertagande av övergivna uttjänta fordon där ägaren inte går att finna.

MHRF kommer att följa arbetet.

6.8 Flera rättsfall av intresse?

Vi har inte kontaktat länsstyrelserna, de fem mark- och miljödomstolarna eller Mark- och miljööverdomstolen för att om möjligt få en samlad bild tillämpningen av gällande bestämmelser. Vi är tacksamma om den som har tips om intressanta rättsfall hör av sig till kansliet.