



MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET

2016-06-26  
TSF 2016-59

Transportstyrelsen  
601 73 Norrköping

### **Framställan avseende Transportstyrelsen förslag till föreskrift om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet.**

Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF, gör framställan för att Transportstyrelsen, TS, i kommande föreskriftsarbete ska beakta det som nedan anförs för att inte försvåra bevarandet, brukandet och utvecklingen av det fordonshistoriska kulturarvet.

#### **MHRF framställan avser att TS samlat ska:**

- 1) I sitt föreskriftsarbete eftersträva förenkling och att föreskrifterna ska spegla de krav som gällde när fordonet konstruerades/togs i bruk -vilket kan påverka avgifterna
- 2) En likabehandling av transportslagen när det gäller ideella föreningar och motsvarande sammanslutningar som förvaltar kulturhistoriska värden
- 3) Etablera kontakt med lämplig expertinstans även inom vägtrafikområdet för bedömning av just kulturhistoriska värden i likhet med dem som TS identifierat inom de övriga transportslagen

MHRF saknar en konsekvensanalys av avgiftsföreskriften. Det framgår således inte hur avgifterna har fastställts eller dess konsekvens för TS och marknaden/kunderna.

#### **Bakgrund till MHRFs framställan**

- 1) Den nu föreslagna avgiftsföreskriften är en konsekvens av TS uppdrag, befintliga föreskrifter och det sätt som TS över tid väljer att organisera verksamheten. Avgifterna ska motsvara de faktiska kostnaderna. MHRF har återkommande bett att få ta del i hur avgifterna kalkyleras fram. Bakgrunden är att vissa avgifter varierat kraftigt mellan åren. I några fall har MHRF därtill ansett att avgiftsnivån i sig inte varit rimlig. Någon sådan redovisning har inte kommit MHRF till kännedom – trots att det utlovats i skrivelse till MHRF från TS, TSV 2012-3295

- 2) MHRF har också efterlyst nödvändiga regelförändringar. Skälet är att det finns en hel del regler som är onödigt krångliga och ingripande, något som även TS konstaterar i skrivelse TSG 2012-869. Följden blir att många föreskrifter i sig varit kostnadsdrivande och kontraproduktiva och motverkar TS mål om regelförenkling. Några av TS föreskrifter medför även kostnader som kan belasta fordonsägaren från tredje part. Ett sådant exempel är t ex när polismyndigheten på felaktig grund förelägger om registreringsbesiktning ett annat är där föreskriftsutvecklingen och intern tillämpning över tid lett fram till att SFRO felaktigt pekats ut som den som ska intyga originalutförandet av ett uppbyggt historiskt fordon.
- 3) Motorhistoriska Riksförbundet har under lång tid svarat på remisser och i framställan till både myndigheten, regeringskansliet och riksdagen framfört önskemål om att det fordonshistoriska kulturarvet ska beaktas i såväl föreskriftsarbete som vid fastställandet av avgifter. Och vi har inte varit ensamma. Samma önskemål har framförts från alla de övriga transportslagen.

I brev från regeringskansliet 2012-10-09, N2012/4925/TE, återger dåvarande infrastrukturministern principerna bakom finansieringen av Transportstyrelsen. Ministern hänvisar särskilt till det regeringsuppdrag som Transportstyrelsen fick i december 2011, N2011/6905/TE. I uppdraget ingick att föreslå en ordning som syftade till att identifiera ideella föreningar och motsvarande organisationer som förvaltar kulturhistoriska värden där någon form av subvention i förhållande till Transportstyrelsen ordinarie avgiftssättning kan vara motiverad.

I TS rapport, TSG 2012:123, fanns inte en enda ideell förening identifierat inom vägtrafikområdet. Och där TS inom de övriga transportslagen identifierat expertinstanser för att bedöma kulturhistoriska värden finns inte motsvarande inom vägtrafikområdet.

Helt nytt är nu att samtliga avgifter inom de fyra transportslagen regleras i en gemensam föreskrift. I förslaget framhålls att bestämmelserna i 2 kap första avdelningen är gemensamma oavsett trafikslag och att de därför är betydelsefulla för tillämpningen av de egentliga avgiftsbestämmelserna i de följande avdelningarna. Här saknar MHRF en analog tillämpning mellan transportslagen när det gäller kulturhistoriska värden.

En konsekvens av detta är att när museiverksamhet inom järnväg kan anses sakna vinstsyfte så gäller inte motsvarande analog tillämpning på dem som utan vinstsyfte framför historiska bussar mot betalning. Tvärtom kan en redan liten intäkt för en förening som förvaltar en eller flera historiska bussar, om de tar betalt av passagerare, väsentligt ökad administration och medföra höga kostnader. Skälet är att det enligt dagens föreskrifter anses vara kommersiell verksamhet.

- 4) I brev 2015-06-16, TSV 2015-, från Anders Larsson, direktör transportregisteravdelningen, beklagar han att TS inte har hunnit, och inte heller 2015 kommer att hinna, med att genomföra nödvändiga regelförändringar rörande föreskrifter som träffar de historiska fordonen. Vidare anges att TS ska diskutera möjligheten att etablera kontakt med lämplig expertinstans inom vägtrafikområdet. Anders framförde med all tydlighet att TS inte avsiktligt eller oavsiktligt vill införa avgifter eller bestämmelser som hämmar en viss verksamhet.
- 5) Motorhistoriska Riksförbundet ber nu TS också att ännu en gång beakta vårt förslag att undanta historiska fordon från vägtrafikregisteravgiften. TS har hittills avvisat den

tanken och anfört att även de historiska fordonen belastar vägtrafikregistret och TS administration. MHRF bild är att de historiska fordonen under väsentligt längre tid erlägger avgift än dagens bruksfordon och att antalet transaktioner per fordon som ett genomsnitt är väsentligt lägre. MHRF anser att de historiska fordonen därmed subventioner administrationen av de moderna fordonen. TS har aldrig redovisat hur det faktiskt förhåller sig. MHRF ber därför TS avslutningsvis att återkomma med en sådan redovisning.

Solna 2015-09-13



Peter Edqvist  
Förbundsordförande  
Motorhistoriska Riksförbundet

I behandling av ärendet har även Rickard Elgán och Bent Fridholm, styrelseledamöter samt Jan Tägt, generalsekreterare, deltagit.

#### **För gårdagens fordon på morgondagens vägar**

Motorhistoriska Riksförbundet företräder den fordonshistoriska rörelsen i Sverige och arbetar med bevakning av politiska frågor, kontakter med myndigheter och organisationer samt rådgivning och information.

MHRF engagerar 100 000 medlemmar i 200 klubbar för målet att vårt fordonshistoriska kulturarv kan brukas, bevaras och utvecklas