



MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

För gårdagens fordon på morgondagens vägar
Adress: Anderstorpsvägen 16 6 tr, 171 54 Solna, Hemsida: www.mhrf.se

2012-04-18
TSG 2012-347

Transportstyrelsen
Ekonomi- och
förvaltningsavdelningen
601 73 NORRKÖPING

Förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet.

3 kap 2 §, avgifter för prövning av undantag för fordon.

Motorhistoriska Riksförbundet anser att den föreslagna höjningen av avgiften för dispenser till 2600 kronor är fullständigt orimlig.

Transportstyrelsen:

- Fastställer föreskrifter
- Fastställer handläggningsinstruktioner
- Prövar överklagan av ärenden gällande kontroll och registreringsbesiktning
- Fattar beslut som inte kan överklagas
- Lämnar dispenser
- Beslutar om avgifter och avgiftsnivåer

Det innebär att Transportstyrelsen självständigt förfogar över en rad åtgärder som direkt berör den enskilde. Genom att till exempel dröja med att ta fram lämpliga föreskrifter eller att i föreskrifter lämna utrymme för olika tillämpning leder det fram till att enskilda på olika sätt söker få rättelse. Det kan till exempel vara besvärsskrivelser eller som detta fall – dispenser.

När det gäller historiska fordon, dvs fordon som är äldre än 30 år, så uppfyller de givetvis inte dagens krav på utrustning och beskaffenhet. Vid såväl registreringsbesiktning som vid kontrollbesiktning kan det leda till att fordonsägaren plötsligt förväntas uppfylla krav som inte förelåg då fordonet togs i bruk.

Motorhistoriska Riksförbundet har påpekat detta alltsedan 1969 och under vissa perioder har delar av detta beaktats i föreskrifter från Väg och Vatten, TSV och Vägverket. I dagens föreskrifter har många av dessa förtydliganden och klargöranden tagits bort. Som exempel kan 2 kap 10 § i TSFS 2011:101 gällande kontrollbesiktning tjäna där det anges att:

10 § I de fall bedömningen i kontrollprogram ska utföras från och med en viss årsmodell eller viss ibruktagandetidpunkt, har årtal eller årtal samt månad angivits inom parentes eller i notering i anslutning till positionen. Detta gäller för fordon som tagits i trafik 1960 och senare, om inget annat anges.

För fordon som

1. har tagits i bruk före 1960,
2. är amatörbyggda fordon,
3. importerats för eget bruk,
4. utgör flyttsak eller som förvärvats i utlandet genom arv eller testamente,
5. registrerats som exportvagnar,
6. har tillfällig registrering, eller
7. utrustats för tävlingsändamål, s.k. rallybilar, ska vissa delar i kontrollprogrammen inte tillämpas då dessa fordon omfattas av andra bestämmelser.

Tyvärr finns det ingen hänvisning till vilka andra bestämmelser gällande fordon som har tagits i bruk före 1960 och såvitt Motorhistoriska Riksförbundet känner till finns inga sådana. Därtill är det högst oklart vad som gäller för de fordon som tagits i bruk 1960 till och med 1969.

Det här innebär sammantaget att Transportstyrelsen kan välja mellan att reglera de sakliga omständigheterna i föreskrifter eller tillämpa ett dispensförfarande. Motorhistoriska Riksförbundet kan inte se något skäl till varför det sistnämnda är att föredra. Konskensen blir en ökad otydlighet för såväl den enskilde, besiktningsföretagen som för Transportstyrelsen egen personal. Därtill en ökad administration som oavkortat enligt Transportstyrelsen ska belasta den enskilde ekonomiskt.

Som dagsfärskt exempel kan nämnas den person som fredagen den 25 maj var inne med sin motorcykel från 1910 för registeringsbesiktning. Fordonet blev inte godkänt av besiktningsorganet därför att det:

- Saknade broms på ett av hjulen
- Hade endast karbidlykta fram
- Saknade nummerskyltsbelysning
- Saknade bakljus
- Hade felaktig reflex

Allt detta borde rimligen redan ha lösts i utformningen av dagens föreskrifter.

I remissmassivet framgår inte vilka avväganden som ligger bakom Transportstyrelsen förslag till höjning. Det konstateras enbart att det inom vägtrafikområdet genomförs ett större antal avgiftshöjningar. För remissinstanserna finns det därför inget sakligt underlag att ta del av. Att kostnaderna överstiger intäkter innebär ju inte per automatik att det är intäkterna som är för låga. Rimligt hade varit att Transportstyrelsen redovisat de sakliga omständigheterna.

För den som idag ska genomgå ursprungskontroll och registreringsbesiktning av ett historiskt fordon har de samlade administrativa kostnaderna högst väsentligt ökat under åren 2008 till 2012. Genom lagda förslag kan ytterligare kostnader tillkomma för den enskilde. Det är därmed fullt möjligt att alla dessa avgifter och övriga pålagor som framförallt Transportstyrelsen ålägger den enskilde samlat innebär utgifter som överstiger värdet på det enskilda fordonet.

Motorhistoriska Riksförbundet är skarpt kritiskt till ytterligare höjningar alldeles särskilt som de interna kostnader som Transportstyrelsen anger som skäl inte redovisas öppet. Motivet till höjning är en analys av resultatet för föregående år. Konsekvensutredningen innehåller endast ett förslag till åtgärd, prishöjning, och saknar helt uppgift om konsekvenserna.

De är förvånande att den avgift som enligt TSFS 2010:186 som gällt för 2011 och 2012 enbart byggt på uppskattade kostnader när den kom från tryck så sent som den 15 december 2010. Verksamheten med dispenser har hanterats av Transportstyrelsen under såväl 2009 som 2010 och utgör därtill ingen ny företeelse. Avgiften var 2010 på 600 kronor. Även om den då inte täckte kostnaderna är skillnaden i kronor högst väsentlig såväl vid den första höjningen till 1200 kronor som nu lagda förslag på 2600 kronor. Dvs en höjning på 333 procent över tre år.

Motorhistoriska Riksförbundet utfärdade under en mer än 20 år lång period halvljusdispenser och när det gäller dessa så utför kunden i stort sett hela jobbet genom de uppgifter som denna lämnar. Att utfärda dessa dispenser kan rimligen inte belasta rörelsen med 2600 kronor. Det finns goda skäl att anta att detsamma gäller många andra, kanske rent av de flesta, dispenser.

För läsaren finns ingen saklig grund till höjningen mer än påståendet att kostnaderna kraftigt överstiger intäkterna. Så kanske är fallet. Frågan vad det beror på är dock obesvarad. Hur stora är kostnaderna, vad är de relaterade till och vad är intäkterna? Svaret skulle lika väl kunna vara att organisationen inte är proportionell till behovet. Hur antalet överklaganden har belastat verksamheten inom resursen för dispensprövning hade onekligen kunnat tydliggöra hur beloppet 2600 kronor fastställts. Hur Transportstyrelsen har räknat, procent av resurserna, timkostnad relaterat tid per ärenden, antal ärenden, tidskillnader mellan ärenden avseende olika dispenserskäl med flera underlag hade även det bidragit till att tydliggöra Transportstyrelsen motiv.

Frågan varför dispenser överhuvudtaget krävs i verksamheten synes inte heller ha varit föremål för någon intern diskussion inom Transportstyrelsen. En permanent verksamhet synes vara den enda lösningen. Motorhistoriska Riksförbundet anser att utformningen av enskilda föreskrifter inom området vägtrafik per automatik leder till ett dispensförfarande. Detta kan undvikas genom tydliga och konsekventa föreskrifter.

Motorhistoriska Riksförbundet anser mot bakgrund av vad som ovan anförts att avgiften inte bör höjas.

Om Sändlistan -

- Motorhistoriska Riksförbundet
- Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation

har inte ingått i sändlistan till remissmassivet som skickades den 18 maj.

Motorhistoriska Riksförbundet anser att det mycket uppseendeväckande att Transportstyrelsen än en gång väljer att bortse från en stor grupp fordonsägare som direkt berörs av Transportstyrelsen förslag. Särskilt då sändlistan är osedvanligt omfattande och det faktum att Motorhistoriska Riksförbundet mer eller mindre ständigt är i kontakt med Transportstyrelsen. Det understryks även av trafikutskottets betänkande 2011/12:TU10 av den 12 april i år där det framgår att "Utskottet ser därför med tillfredsställelse att det pågår en diskussion mellan Transportstyrelsen och Motorhistoriska Riksförbundet om tillämpningen av reglerna om ursprungskontroll för just historiska fordon."

Det är uppenbart att utskottet hyser tilltro till den relation som finns mellan Motorhistoriska Riksförbundet och Transportstyrelsen. En förhoppning som även finns inom Motorhistoriska Riksförbundet men som uppenbarligen kommer på skam.

I samtal den 25 maj med SMC, Sveriges Motorcyklister, blev MHRF uppmärksammat på TSG 2012-347. Då remisstiden går ut den 28 maj har vi i vårt svar därför koncentrerat oss på den föreslagna höjningen av avgiften för dispenser avseende undantag från krav på fordonsförordningen eller föreskrifter meddelade med stöd av den förordningen.

Solna 2012-04-28



Peter Edqvist

I ärendets behandling har även deltagit Georg Magnusson, styrelseledamot, och Jan Tägt, generalsekreterare.

Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) är en politiskt obunden och ideell sammanslutning av svenska föreningar som verkar för bevarandet av tekniskt och historiskt intressanta motoriserade landsvägsfordon och för främjandet av förståelsen för, och kunskapen om, motorismens historia. MHRF grundades 1969 av 13 klubbar med sammanlagt 1 860 medlemmar. Idag består MHRF av 170 klubbar med tillsammans drygt 96 000 medlemmar som tillsammans äger mer än en halv miljon historiska vägfordon. MHRF är den fordonshistoriska verksamhetens remissinstans i vägtrafik-, kultur-, skatte- och miljöfrågor.

MHRF:s huvudsakliga uppdrag är att säkerställa att de historiska fordonen kan renoveras, underhållas och brukas idag och i framtiden. MHRF driver konsekvent linjen att det på de historiska fordonen inte ska ställas högre krav på utrustning och beskaftenhet än de krav som fordonen ursprungligen konstruerats för att möta. Syftet är att tillgängliggöra det kulturarv som de historiska fordonen utgör för dagens och kommande generationer.

Historiska fordon	Kulturhistoriskt intresse
<p>MHRF är en av medlemsfederationerna i FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens). FIVA har fastställt följande definition av historiskt fordon:</p> <p>Ett historiskt fordon är ett mekaniskt drivet vägfordon: + som är åtminstone 30 år gammalt; + som är bevarat och underhållet i historiskt korrekt skick; + som inte används som ett medel för daglig transport; + och som därför är en del av vårt tekniska och kulturella arvegods.</p>	<p>MHRF:s medlemmar har givetvis ett starkt intresse inte enbart av att äga historiska fordon utan även av kunna bruka dem. De historiska fordonen utgör ett viktigt kulturellt inslag i det svenska samhället.</p> <p>Fordonen är budskapsbärare om en tid som flytt som många minns och än fler vill ha möjlighet att ta del av. MHRF menar att lagar, förordningar och föreskrifter som berör de historiska fordonen oavsett fordonsslag generellt ska utformas så att de inte är medför negativa effekter på möjligheten att använda dem och därmed också bevara dem.</p>
Den fordonshistoriska rörelsen i Sverige	EG-perspektiv
<p>Den svenska fordonshistoriska rörelsen är den starkaste i Europa, räknat per capita. Det kulturbevarande och museala arbete som utförs av hundratusentals entusiaster runt om i Sverige kan inte ersättas av någon statlig myndighet eller institution. Den unika svenska fordonshistoriska rörelsen har också vid ett flertal tillfällen fått uttryckligt stöd från Regering och Riksdag, t.ex. i pressmeddelande från Näringsdepartementet 2002-11-14, i Riksdagen, TU 2001/02:TU13 och den 13 mars 2012 i interpellation 2011/12:256 framför kultur- och idrottsministern att "det rullande kulturarvet är en viktig och värdefull del av kulturarvet som ger möjlighet för alla att ta del av industrisamhällets historia" I trafikutskottets betänkande TU 2011/12 TU10 anför man 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".</p> <p>Det bör också framhållas att detta arbete bedrivs helt på ideell basis utan någon form av finansiellt stöd från staten, till skillnad mot vad fallet är för ett antal andra kulturhistoriska verksamheter. Den fordonshistoriska rörelsen har skapat ett stort rullande museum som inte kostar staten någonting utan i stället genererar skatteintäkter, dels genom själva brukandet av fordonen och dels genom olika tillhörande kringaktiviteter som t.ex. import och försäljning av historiska fordon, tillverkning och/eller import av reservdelar till historiska fordon, produktion och försäljning av tidskrifter samt genomförandet av tusentals evenemang varje år.</p> <p>En viktig skillnad mellan historiska fordon och bruksfordon är själva brukandet, rullande motorhistoria med försumbar körning jämfört med fordon som brukas i vardagen.</p>	<p>I ett tillägg till European Road Safety Programme, accepterat av EU Transport Committee den 29 september 2005, finns följande ställningstagande: "EU-parlamentet är angeläget att bevara det kulturarv som representeras av de historiska fordonen och framhåller att planerad lagstiftning skall beakta eventuella oavsiktliga men potentiellt negativa effekter på användningen - och därmed bevarandet - av historiska fordon."</p> <p>Även i rådets direktiv "96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet har särskild hänsyn tagits till de historiska fordonen i artikel 4, nämligen</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Efter samråd med kommissionen får medlemsstaterna undanta vissa fordon från detta direktivs tillämpningsområde vilka används under speciella förhållanden eller som aldrig eller praktiskt taget aldrig körs på allmän väg, inbegripet fordon av historiskt intresse som konstruerats före den 1 januari 1960, eller som är tillfälligt tagna ur trafik, eller underkasta dessa fordon särskilda föreskrifter. 3. Efter samråd med kommissionen får medlemsstaterna fastställa egna normer för provning av fordon som anses ha historiskt intresse. <p>Frågan om de historiska fordonen och kraven på dessa har även behandlats av EU:s Transport Committee rörande ITS där följande förtydligande skrivits in, "(7a) Vehicles which are operated mainly for their historical interest and were originally registered and/or type-approved and/or put into service before the entry into force of this Directive and of its implementing measures should not be affected by the rules and procedures laid down in this Directive"</p>