

Enskild motion

## Motion till riksdagen 2016/17:1602

av **Isak From och Maria Strömkvist (båda S)**

# Motorarrangemang

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att underlätta för historiska fordonsföreningar att genomföra enskilda arrangemang och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att regeringen överväger ett tydligare lagstadgat stöd till gagn för det rörliga kulturarvets bevarande, brukande och utveckling och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att polisen tillsammans med motorklubbarna utarbetar en vägledning för polisens insatser under stora motorevenemang och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Våra gamla fordon är inte bara ett pittoreskt och uppskattat inslag i trafiken, utan de utgör också ett stort rullande museum som drivs helt utan statliga och kommunala bidrag. Teknisk kompetens och förmågan att reparera eller återskapa gamla föremål är färdigheter som måste bevaras och föras vidare. Motorhistoriska Riksförbundet, medlemsklubbarna och samhället har en viktig funktion att fylla i detta arbete.

Det är viktigt att tillvarata det omfattande engagemang som finns runt om i landet att främja ett levande kulturarv, som idag ideellt bevaras, brukas och utvecklas.

Politiker från höger till vänster har varit överens om att det rullande kulturarvet är en viktig och värdefull del av industrisamhällets historia. Men fattade beslut i Myndighetssverige tar inte alltid hänsyn till det rullande ideella kulturarvets villkor.

Motorarrangemang runt om i landet drar mycket folk, det är utan tvekan så att motorhobbyn kraftigt bidrar till att utveckla besöksnäringen runt om i landet. Som exempel mer än femdubblas invånarantalet i Lycksele under ”Motorveckan”. ”Motorveckan” ägde under 2016 rum mellan 23 och 31 juli och slog publik- och deltagarrekor även i år.

”Classic Car Week” är också en av Sveriges största bilträff för hela familjen. Under en hel vecka bjuds besökarna på allt från marknader, backtävling, rallyn, drive-in-vigslar till cruising och en mängd fina veteranfordon. I dag har ”Classic Car Week” ungefär 35 000 gästnätter i närområdet under veckorna 30–31. En del stannar hela veckan, en del två. Andra väljer de dagar som passar dem bäst eller stannar bara under dagen.

Genom åren har ”Classic Car Week” haft många olika attraktioner. En del har försvunnit och andra har tillkommit. Ändå är det just att få träffa varandra, göra nya bekantskaper, titta på bilar och koppla av som är det viktigaste. När många fordon och människor möts så går det allt som oftast lugnt tillväga, även polisen ser överlag positivt på den gångna sommarens arrangemang. Polisen hade en särskild insats under ”Classic Car Week” där polisens närvaro och resursbehov planerades noga så att arbetet skulle bli effektivt.

Årets ”Classic Car Week” var mycket lugnare än förra året enligt polisen. Men det har också dykt upp mycket kritik i medier om att polisen bötfäller bilister i Rättvik för småsaker. Onödiga polisiära klavertramp som skapar oförståelse för polisens viktiga roll. På ”Classic Car Week”-organisationens egen Facebook-sida skriver flera personer upprörda kommentarer:

- Bilinspektörerna och poliserna som härjar i Rättvik bötfäller nybesiktigade bilar för skitsaker såsom reflexer, fel färg på parkeringsljus, felplacerade nummerplåtar och utstickande antenner och luftfilter.

Det är av väsentlig betydelse för genomförandet av stora arrangemang att arrangören ges möjlighet och stöd i förväg från polis och kommun, så att arrangörerna kan ta ännu större ansvar vad det gäller ordningsvakter. Det är även av stor betydelse att den polisiära trafikinsatsen startar några dagar innan själva motorarrangemanget drar i gång.

Det nu är hög tid att etablera ett lagstadgat stöd till gagn för det rörliga kulturarvets bevarande, brukande och utveckling. Syftet är att säkerställa att dagens och framtida lagar, förordningar, föreskrifter och den praktiska tillämpningen av dessa inte avsiktligt eller oavsiktligt ställer större krav på föremålen än de krav som gällde vid tidpunkten då de konstruerades eller togs i bruk. Tillsammans med tillämpning av transparenta och rimliga avgifter utgör det en förutsättning för ett långsiktigt bevarande.

Ett primärt syfte är således att ge myndigheter ett verktyg som gör att de av kulturarvsskäl ska utforma rimliga och relevanta regelverk. Ett sådant verktyg ska vara i linje med kulturmiljölagen som ger ett skydd för delar av kulturarvet. I den sags: ”Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda vår kulturmiljö. Ansvaret för detta delas av alla.”

Det är civilsamhället med cirka tvåhundra tusen personer och drygt 1 000 föreningar som på ideell folkrörelsebasis förvaltar och tillgängliggör merparten av vårt rörliga kulturarv. Statens kulturhistoriska samlingar inom väg, järnväg, luft- och sjöfart utgör de facto endast en bråkdel av det bevarade rörliga kulturarvet. Samlingarna finns därtill huvudsakligen inte i sin rätta kulturarvsmiljö, är sällan rörliga utan istället stationära utställningsföremål och ofta otillgängliga genom lagerförvaring.

## Svenska myndigheter förstör originalhandlingar

En mycket viktig fråga är skydd för bevarandet av fordonens unika historiska originaldokument en fråga som politiskt har drivits under många år utan framgång.

Likaså att det ska vara möjligt att registrera historiska fordon där dokument över tid gått förlorade, t ex genom brand, i samband med dödsbon eller destruktion av myndighet. De två exemplen utgör dock en bråkdel av de försvårande omständigheter som över tid möter dem som förvaltar det rörliga kulturarvet, ett bevarandearbete som huvudsakligen utförs ideellt av privatpersoner och föreningar.

Ett tydligt exempel på komplexiteten och de konsekvenser som detta för med sig rör de historiska bussar som brukas och möjligheten att därmed utveckla kulturarvet. Ett viktigt inslag är att kunna framföra dessa i sin rätta kulturarvsmiljö, t ex i stadsmiljö. Av det skälet undantogs historiska fordon när miljözoner infördes för tunga dieseldrivna fordon som inte används kommersiellt.

Men av annan lagstiftning följer att om föreningen tar en avgift av de som åker med i bussen så är verksamheten kommersiell. Och det oavsett om det rör sig om en enstaka tur eller regelbundna turer under en kortare eller längre period. Omfattningen av intäkterna eller avgiftens storlek, om än aldrig så små, får dock omfattande konsekvenser:

1. Föreningen ska registrera bussen/bussarna för yrkesmässig trafik.
2. Varav följer att föreningen även ska betala full vägtrafikskatt.
3. Med yrkestrafikkravet ställs också krav på säkerhet, 100 000 kronor för första bussen och 50 000 för var och en därutöver.
4. Föreningen ska också ha en trafikledare.
5. Dessutom ska bussar oavsett årsmodell kontrollbesiktigas varje år inklusive brandbesiktning och det om de så bara ska användas för en kortare tur till och från hembygdsgården en gång årligen eller framföras ett par hundra mil per år.

Som en konsekvens av en enstaka tur mot betalning måste därtill föreningen för att få framföra bussen i miljözon ansöka om dispens hos kommunen.

Fordonshobbyn är en folkrörelse som anser att det med avseende på dagens regelverk och dess konsekvenser, som för bussarna ovan, ska utredas hur stat och kommun ska verka så att det rörliga kulturarvet kan bevaras, brukas och utvecklas av civilsamhället utan försvårande omständigheter.

Regeringen tog ett sådant avgränsat men tydligt initiativ 2012 genom regeringsuppdraget i Transportstyrelsens regleringsbrev för budgetåret 2012 där Transportstyrelsen fick följande uppdrag:

Transportstyrelsen ska även föreslå en ordning som syftar till att identifiera ideella föreningar och motsvarande organisationer som förvaltar kulturhistoriska värden på ett sådant sätt att någon form av subvention i förhållande till Transportstyrelsens ordinarie avgiftssättning kan vara motiverad. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) i en delrapport senast den 1 mars 2012 och i en slutrapport senast den 1 mars 2013.

Transportstyrelsen redovisning av det vällovliga initiativet från regeringen sida till värn för det rörliga kulturarvet kan endast beskrivas som ett misslyckande inom vägtrafikområdet, då Transportstyrelsen inom det fordonshistoriska området inte lyckades identifiera en enda ideell förening. Enskilda punktinsatser som utredningsuppdraget löser inte det dagliga behovet av skydd för att undvika att bevarandet av föremålen försvåras. Det måste klarläggas att myndigheternas ansvar måste tydliggöras och vid behov regleras så att bevarandet av kulturarvet ges rimliga förutsättningar och att enskildas liksom förenings- och museiverksamheters ideella engagemang tillvaratas

*Isak From (S)*

*Maria Strömkvist (S)*