

## Motion till riksdagen 2018/19:2851

av **Per Lodenius och Johan Hedin (båda C)**

# Import, export och bevarande av historiska fordon

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bevara 30-årsgränsen för historiska fordon och att nya myndighetsbeslut och ny lagstiftning inte ska försvåra bevarandet av historiska fordon och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Transportstyrelsen har i samband med föreskrifter avseende teknisk identifiering presenterat ett arbetsmaterial där man avser att frångå nuvarande skrivning där historiska fordon sedan 1960-talet definierats som fordon som är 30 år och äldre. Den nuvarande lydelsen i VVFS 2007:490 avseende teknisk identifiering av historiska fordon är i 3 kap: ”5 § Med ett historiskt fordon avses fordon som är av en årsmodell som är trettio år eller äldre och som i huvudsak överensstämmer med det utförande fordonet hade när det lämnade fordonstillverkaren.” Transportstyrelsen föreslår nu istället att fordon av en årsmodell som är femtio år eller äldre ska anses vara historiskt fordon.

Förslaget från Transportstyrelsen kan få direkta men också långsiktiga konsekvenser, bland annat vad gäller regelverket kring transport av avfall där historiska fordon kan undantas från tillämpningen beaktad hur den myndighet som har fattat beslutet definierar historiska fordon. Redan idag stoppas enligt Motorhistoriska riksförbundet (MHRF) export av historiska fordon av tillsynsmyndigheten som har en avvikande och egen uppfattning om vad ett historiskt fordon är. En ändring från 30 år till 50 år skulle innebära att än fler fordon kan komma att beläggas med utförselförbud och där tillsynsmyndigheten gör en framställan till ägaren att låta fordonet genomgå en fullständig och godkänd kontrollbesiktning eller låta skrota fordonet. Då bilar 50 år och äldre och mc 40 år och äldre numera är besiktningsbefriade kan det hela leda till ett moment 22 för både säljare och köpare. Det kan även innebära att historiska fordon

enligt sedan länge etablerad praxis plötslig när de är upp till 50 år gamla hindras att föras in i landet då tillsynsmyndigheten anser att det är avfall.

Komplexiteten i dagens lagstiftning på olika områden utgör ofta hinder för bevarande, brukande och utveckling av det fordonshistoriska kulturarvet. Den utredning som riksantikvarieämbetet ska redogöra för senast den 31 december 2018 avseende en form av hänsynslagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet kan med Transportstyrelsens förslag innebära att färre historiska fordon än vad som är proportionellt rimligt inte kommer att omfattas.

Dagens definition av historiska fordon bör också i fortsättningen avse sådana som är 30 år och äldre. Skälet till det är att vid 30 år har merparten av de fordon som tagits i bruk gått förlorade och av de fåtal som finns kvar utgör långt mindre än hälften körbara fordon, övriga utgör förutsättningen för att några till kan restaureras, renoveras eller återuppbyggas. Att behålla 30-årsdefinitionen tillsammans med en hänsynslagstiftning skulle möjliggöra att det fordonshistoriska kulturarvet fortsatt kommer att kunna bevaras och utvecklas.

*Per Lodenius (C)*

*Johan Hedin (C)*