

Motion till riksdagen 2010/11:T217

av Lars Gustafsson (KD)

Import av entusiastfordon

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om villkoren för import av entusiastfordon.

Motivering

Fordonshobbyn i Sverige har en lång historia bakom sig. Fordonshobbyn har på ett ojämförligt sätt bevarat och berikat svensk fordonshistoria och trafik-kultur. Intresset och fordonshobbyn omfattar idag fler än 500 000 personer och är en av landets största frivilligrörelser.

Under 1960- och 1970-talen gick tyvärr många klassiska bilar på export till andra länder, och fordon som varit en del av svensk fordonshistoria lämnade landet. På senare årtionden har trenden vänt, och genom lättnader i importen har bilar från andra länder ökat till glädje för många entusiaster. Den svenska fordonsparken har därmed berikats med många fordon som utgör en viktig del av den internationella fordonshistorien. För att detta ska kunna fortsätta måste regler och den praktiska hanteringen av importfordon vara rimligt och realistiskt utformade. På senare år har diverse förändringar och begränsningar införts, som för fordonsintresserade är svåra att förstå. Tolkningar av vad som är fordonshistoriskt intressant och tillverkningsantal med mera blir rent parodiska när myndigheter inte ens kan skilja på en vanlig fordonsmodell och en bil tillverkad i ett begränsat antal med ett särskilt samlarvärde. Detta finns det redan exempel på.

EU-kommissionen meddelade i november 2009 regler som påverkade Tullverkets tillämpning. Enligt de nya reglerna anses inte alla fordon från 1950 års modell och tidigare vara intressanta och därmed kunna betecknas vara av samlarintresse. Detta påstående bygger på ren okunskap, då praktiskt taget alla originalfordon från 1950 och bakåt i tiden måste anses unika, då de inte längre tillverkas. Att införskaffa och upprusta ett sådant fordon måste

Fel! Okänt namn på

anses vara en direkt kulturinsats. Fordon av samma märke och modell kan rent av vara unika i sin årsmodell. Likaså när man talar om originalutförande, t.ex. inom motor och drivlina, är detta en definitionsfråga utifrån fordonet, som också relaterar till tillverkarens ständiga utveckling av fordonen. Ibland finns fabriksrekommendationer från senare datum, som innebär förändringar och förbättringar av motor och drivlina, vilket i sin tur kan innebära en effekttökning m.m.. Likväl måste bilen anses vara "original". De definitioner som införts i och med de nya reglerna är helt enkelt inte möjliga att applicera på alla fordon.

Motsvarande argument kan också omfatta årsmodeller efter 1950 och ombyggda fordon.

Det är uppenbart att tillämpning och bedömningar av de nya reglerna riskerar att bli godtyckliga. Samma gäller bedömning av olika nivåer på avgifter, som kan slå alldeles fel.

Det är positivt att Sverige värnar en kulturhistorisk tradition och en stor hobby med många entusiaster, som berikar vårt lands trafikhistoria. Intresset genererar också intäkter av inte obetydlig omfattning till statskassan genom reparationer och reservdelar.

Regelverket måste göras rimligt och transparent och villkor som främjar en fungerande import bibehållas. Det finns också behov av att förtydliga regelverket för att undvika godtycklighet vid bedömning. Ett sådant är värdebegreppet som ibland skapar märkliga tolkningar.

Den så kallade samlarimportstaxan på 12 procent måste behållas för bilar som uppfyller 30-årsregeln. Detta system har fungerat på ett tillfredsställande sätt. Sent under förra året skärptes emellertid reglerna och ett antal parametrar lades till.

Ett annat orosmoment är propåer från andra EU-länder som strävar efter kraftig begränsning av fordonsimport. Detta måste Sverige tydligt ta ställning mot, då detta kommer att drabba den svenska fordons hobbyn på ett allvarligt sätt.

Det är viktigt att bibehålla den rullande 30-årsgränsen för svenska fordon som infördes i början av 1990-talet av dåvarande kommunikationsministern Mats Odell. 30-årsregeln har varit en viktig del i den positiva utvecklingen av svensk fordons hobby och bör därför bibehållas.

Det är viktigt att det finns möjlighet att värna människor intressen och kreativitet, uttryckt exempelvis genom glädjen i att köpa, upprusta och vårda en del av vår fordons historia till glädje för väldigt många även utanför fordons hobbyn.

Stockholm den 22 oktober 2010

Lars Gustafsson (KD)