



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Kulturhistoriskt värde

Förord

I PM:et anger MHRF en vägledning och ett enkelt system för kulturhistorisk värdering inom vägtrafikområdet och varför myndigheter ska anse det som självklart att det är civilsamhället, i form av föreningar, andra grupper eller den enskilde fordonsägaren, som avgör det kulturhistoriska värdet.

Första avsnittet sammanfattar MHRFs syn på objekt, företeelser och kulturhistoriska värdeståndpunkter. Med kulturhistoriskt värde avses detsamma som fordonshistoriskt värde i Transportstyrelsens regler för återlämnande av originalhandling.

Sedan följer en vägledning och enkla system som definierar kulturhistoriskt värde.

Slutligen lyfter vi genom länkar fram exempel på beslut och regler som genomsyrar synen och förhållningssätt på alla politiska plan, till stöd för bevarande och användande av de historiska fordonen. Besluten är en grundläggande förutsättning för civilsamhället för att utveckla det fordonshistoriska kulturarvet. Besluten har olika syften och av det följer att reglerna inte är helt lika. De ska därför tolkas mot bakgrund av vad de avsett att uppnå.

2020-05-29

Kurt Sjöberg

Förbundsordförande

Jan Tägt

Generalsekreterare

Malin Erfeldt

Kanslichef

Per Dahl

Svenskt Motorhistoriskt Arkiv

Innehållsförteckning

Förord	2
1. Inledande sammanfattning	4
2. MHRFs kulturpolitiska position	5
3. MHRFs bevarandestrategi	5
4. MHRFs strategi för mångfald.....	5
5. MHRFs syn på kulturhistoriska värden	6
6. Partnerskap.....	6
7. Val av värderingsmodell	6
8. Urvalet	7
9. Definition – fordon med kulturhistoriskt värde.....	8
10. Kulturhistoriskt värde – fordonsdokumentation	8
11. Definition – fordonsdokument med kulturhistoriskt värde	9
12. Politisk och lagstiftad hänsyn och regler	9

1. Inledande sammanfattning

MHRFs syn på kulturhistoriska värden inom vägtrafikområdet inbegriper både det materiella och det immateriella kulturarvet. Värderingen kan göras individuellt, i grupp eller av hela samhället och kommer att skifta över tid. Syfte, kunskaper, upplevelser och relationer styr. Ekonomiska värden eller andra samhällsintressen har däremot inget samband med det kulturhistoriska värdet.

MHRF anser att det kulturhistoriska värdet åsätts genom den enskildes eller gruppens uppfattning vid varje tidpunkt och för varje föremål och företeelse. Valet av värderingsmodell bejakar förhållandet att värderingar skiftar över tid och präglas av sin samtid. En enkel och transparent tillämpning inom det fordonshistoriska området krävs för att undvika återkommande formella omprövningar och ifrågasättanden. Det är en förutsättning för det fordonshistoriska kulturarvet att fortsatt vara demokratiskt och tillgängligt.

MHRFs bevarandestrategi utgår från att det fordonshistoriska kulturarvet samlat bara kan bevaras genom civilsamhällets försorg och genom att användas i kulturmiljön och utvecklas i samklang med denna.

MHRFs strategi för mångfald utgår från att den fordonshistoriska rörelsen utgör ett "Heritage Community" i Farokonventionens anda. Genom partnerskap kan olika samverkansformer utformas och enbart på detta sätt kan kulturarvet värderas och bevaras. Parterna agerande är avgörande för utfallet, oavsett om det är avsiktligt eller ej.

MHRFs definition av fordon med kulturhistoriskt värde är varje fordon, komplett eller i delar, fungerande eller inte, som är 30 år eller äldre samt delar till sådana fordon. Fordon av kulturhistoriskt värde kan även vara ett yngre fordon som varit med om en särskild händelse.

MHRF anser att det kulturhistoriska värdet av fordonsdokumentation måste beaktas. För historiska fordon är det av avgörande betydelse att arkivhandlingar och annan dokumentation kan samlas och bevaras. Både myndigheters handlingar och enskildas samlingar av dokument eller skildringar, utgör en del av särskilt värde för det immateriella kulturarvet på det fordons- och teknikhistoriska området.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

2. MHRFs kulturpolitiska position

MHRF företräder våra medlemmar, de fordonshistoriska föreningarna som i sin tur engagerar över hundratusen enskilda fordonsägare, i sammanhang där enskilda har sämre förutsättningar att göra sig hörda. MHRF agerar tillsammans med andra förbund/aktörer när det ger bättre möjlighet att nå fram med budskapet. MHRF agerar på alla politiska nivåer, i Sverige och i EU.

3. MHRFs bevarandestrategi

Ur bevarandeperspektivet är det helt avgörande att tillämpa ett användarperspektiv. Om de historiska fordonen inte kan användas kommer de sluta att fungera och förutsättningen att utveckla kulturarvet begränsas.

För att det fordonshistoriska kulturarvet ska kunna bevaras, måste det därför användas och utvecklas som en självklar del av samhällets kulturmiljöer. De historiska fordonen minner om industrisamhällets största tekniska system och utgör ett icke musealiserat kulturarv som kan användas i kulturmiljön. De värden som tillskrivs det fordonshistoriska kulturarvet behöver utvecklas i samklang med kulturarv och kulturmiljö i samhället i övrigt. MHRF kan endast indirekt påverka medlemmarna. Vår strategi är därför att vara en partner som genom exempel och punktinsatser stödjer och utvecklar rörelsen och dess egen historieskrivning.

4. MHRFs strategi för mångfald

Vi menar att den fordonshistoriska rörelsen, genom det sammanhang som skapas av MHRF och dess medlemmar, våra systerförbund och dess medlemmar och världsfederationen FIVA, utgör ett "Heritage Community" i Farokonventionens anda.

Samverkan mellan civilsamhällets organisationer och kulturarvsexperter i myndigheter, nationellt och internationellt, menar vi ska utformas som ett partnerskap. Endast på detta sätt kan motorismens omfattande kulturarv fortlöpande värderas och bevaras, dessutom på ett sätt som inte blir orimligt betungande för den offentligt finansierade museisektorn. En förutsättning för att det fordonshistoriska kulturarvet löpande ska kunna utvecklas i samklang med samhällets utmaningar och utveckling är att de historiska fordonen genom civilsamhällets försorg kan framföras i sin rätta kulturarvmiljö.

5. MHRFs syn på kulturhistoriska värden

Kulturhistoriska värden inom vägtrafikområdet inbegriper de materiella föremålen och de immateriella uttryck som tillsammans utgör det fordonshistoriska kulturarvet.

Den kulturhistoriska värderingen kan inte göras en gång för alla då värdet skiftar över tid. Därtill är det helt avgörande vem som gör bedömningen. Värdegrunden kan vara individuell eller gemensam för en mindre eller större grupp eller för samhället som helhet. Bedömarens kunskaper, syfte, upplevelse och relation styr i det enskilda fallet. Ett fordon, dokument eller företeelse som idag kan förefalla ointressant kan i framtiden åsättas ett kulturhistoriskt värde.

Vi menar att det vid bedömning av det fordonshistoriska värdet ska ett holistiskt synsätt med en pluralistisk och konsekvent tillämpning råda.

Det fordonshistoriska värdet bygger på:

- det fordonshistoriska kulturarvet som bärare av det kulturella och etnografiska utbytet mellan folk,
- fordonens funktion som gårdagens bruksföremål och morgondagens kulturarv
- fordonens bidrag till samhällets och mänsklighetens utveckling,
- och med den enskilda individens perspektiv i centrum.”

6. Partnerskap

Hur myndigheter, företag och civilsamhället agerar avgör om kulturarvet skyddas, bevaras, används och utvecklas eller istället bortscaffas, destrueras eller förvanskas. Detta senare kan ske såväl avsiktligt som oavsiktligt och även medföra ekonomiska konsekvenser för den enskilde.

Det kulturhistoriska värdet står dock alltid fritt och har inget samband med objektets ekonomiska värden eller andra samhällsintressen.

7. Val av värderingsmodell

Värderingar skiftar och kommer att skifta över tiden. De är präglade av sin samtid inte sällan med bristande kunskaper om det förgångna. Bedömningar blir därför oundvikligen subjektiva även om avsikten varit objektiv. Medvetenheten om detta kräver därför en enkel och transparent tillämpning inom det fordonshistoriska området.

Alternativet, ett komplext regelverk, skulle innebära behov av och en vilja att ständigt ompröva, inte sällan vid var tidpunkt, sådana fastlagda principer för värdering. MHRF kan inte se att det är en framkomlig väg och anser att det istället skulle medföra ett ständigt ifrågasättande när ett föremåls kulturhistoriska värde uppstår eller upphör. Det främjar inte



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

bevarandet av det fordonshistoriska kulturarvet, den fordonshistoriska rörelsen, medborgarnas eller samhällets rätt att självständigt ta del av kulturarvet. Det skulle verka hämnade för såväl de som förvaltar arvet som betraktarna.

Det är därför de enskilda individernas uppfattning vid var tidpunkt och för varje föremål och företeelse som påvisar det kulturhistoriska värdet. Ingen kan därmed med större rätt än någon annan fälla avgörandet, eller för den delen ha fel i sin uppfattning. De objekt och företeelser som ingår i det fordonshistoriska kulturarvet ska enkelt uttryckt inte ställas mot varandra.

Att vissa fordon tillverkats i få exemplar förtar inte värdet av de fordon som har massproducerats. Att ett fordon har varit med om särskilda händelser förtar inte värdet av de fordon som varit med om likartade händelser.

Det är därför ur bevarandesynpunkt helt avgörande att det kulturhistoriska värdet får avgöras av var och en vid varje tidpunkt utan formkrav. Endast på så sätt kan det fordonshistoriska kulturarvet fortsätta att vara demokratiskt och tillgängligt.

8. Urvalet

Ur bevarandesynpunkt skiljer sig fordon från till exempel byggnader på så sätt att det stora flertalet fordon har bortskaffats och återvunnits 20 år efter de tagits i bruk. Det sker när de lämnas in till ett bilåtervinningsföretag för att kort därpå upphöra att existera.

År 2020 återstår få av de fordon som tillverkades 1990 och allt färre ju äldre de är. Färre än två procent av de fordon som en gång togs i trafik i Sverige existerar idag. Av fordon tillverkade för 100 år sedan eller mer, återstår idag ytterst få. Det innebär att någon särskild reglering av, eller ett system för, att välja vilka fordon som ska anses inneha ett kulturhistoriskt värde inte är nödvändig.

Urvalet, och därmed den kulturhistoriska värderingen, görs individuellt i den stund någon (t ex enskilda, föreningar, företag eller myndigheter) väljer att bevara ett enskilt fordon. Att fordonet har ett kulturhistoriskt värde är därmed fastställt.

Avgörande är inte:

- om ett fordon är komplett eller i delar
- om avsikten är att bevara ett fordon i befintligt skick, konservera, restaurera, renovera eller återställa fordonet till ursprungligt eller dess senaste utförande eller ett annat utförande
- om syftet är att fordonet ska användas eller utgöra ett statiskt museiföremål

Detsamma gäller för de enskilda delar som utgör ett fordon och det oavsett om det är en originaldel från perioden eller begagnad del av senare datum. En ram som normalt är den ursprungliga kan tidigare vara ersatt eller i sådant skick idag att den endast kan användas som mall. Det kan även vara en ersättningsdel som i sig har en kort livscykel. Förslitningsdelar utgör sådana, t ex däck, bromsar och batterier. Det avgörande är om fordonet som delen avser är 30 år eller äldre.

Av detta framgår att ett fordon av kulturhistoriskt värde kan vara i original och orört eller ändrat där många originaldelar är utbytta.

9. Definition – fordon med kulturhistoriskt värde

Varje fordon, komplett eller i delar, fungerande eller inte som är 30 år eller äldre samt delar till sådana fordon ska anses ha ett kulturhistoriskt värde.

Fordon av kulturhistoriskt värde kan även vara ett yngre fordon som varit med om en särskild händelse.

10. Kulturhistoriskt värde – fordonsdokumentation

Till fordonen hör en mängd dokumentation och företeelser. Det kan vara tillverkarens uppgifter, leveranssedlar, köpekontrakt, registreringshandling, besiktningsprotokoll, försäkringsbrev, garantisedlar, serviceböcker, kvitton, foton, skildringar m.m. Tillsammans utgör de ett omfattande material ofta upprättade i flera exemplar och därtill emellanåt kopierat.

Precis som med fordonen så kommer merparten av dessa handlingar att destrueras under fordonets livstid eller kort därefter. De dokument som finns kvar utgör en ytterst liten del av alla som funnits.

För dokument relaterade till fordon med ett kulturhistoriskt värde gäller detsamma. Det är sällan alla dokument följer fordonet. De dokument som finns kvar och som kan knytas till ett enskilt fordon har därför ett kulturhistoriskt värde då det vidimerar fordonets unika historia.

Även dokument som inte kan knytas till ett existerande fordon ska anses ha ett kulturhistoriskt värde. De av t ex riksarkivet bevarade fordonshandlingarna, handlingarna från Bilfirma Osterman som deponerats hos Centrum för Näringslivshistoria, BP:s handlingar hos Nordiska Muséet, AB Volvos handlingar hos Riksarkivet och Scantias bevarade handlingar i Wallenbergmuseet, är både enskilt och samlat av ett kulturhistoriskt värde. Exemplet utgör bara några få av alla bevarade samlingar som har sådant värde. Utöver dessa finns omfattande samlingar av dokument bevarade av enskilda personer som är av ett kulturhistoriskt värde.

Vid sidan av dokumenten finns ljud- och bildupptagningar där ofta de immateriella kulturhistoriska värdena inom det fordonshistoriska området framträder. Det är berättelser, minnen och skildringar från förr.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Sammantaget utgör det ovan nämnda tillsammans en särskild kulturskatt som är värd att bevara och därför ska skyddas mot ingripanden som riskerar att de för alltid går förlorade.

11. Definition – fordonsdokument med kulturhistoriskt värde

Varje dokument eller skildring som utgör en del av det fordons- och teknikhistoriska kulturarvet, och därtill knutna företeelser avseende fordon som är 30 år eller äldre, ska anses ha ett kulturhistoriskt värde. De främjar sammantaget förståelsen för, och kunskapen om, motorismens historia och samhällets utveckling.

Kopior av sådana handlingar ska anses ha ett kulturhistoriskt värde om originalet har gått förlorat.

12. Politisk och lagstiftad hänsyn och regler

Stöd för bevarandet och möjligheten att använda och utveckla det fordonshistoriska kulturarvet återfinns såväl nationellt som internationellt. Det är svenska myndigheter, regeringar, EU-parlamentet och internationella organ som sedan 1960-talet och fram till idag fastställt detta i olika hänsynsregler och uttalanden. Här anses det kulturhistoriska värdet inom vägtrafikområdet som en tillgång för individer och samhället och som därför värnas.

I riksdagen motionerar partierna, utskotten och riksdagsledamöterna årligen i frågor till stödför de historiska fordonen och det transporthistoriska kulturarvet. MHRF har samlat dem här:

mhrf.se/riksdagen/motioner

Infrastrukturminister Tomas Eneroth uttalade i Expressen november 2019 ”**Veteranbilsparken** och motorintresset är kulturskatter som är viktiga att värna om”.

Nedan några exempel där man tagit särskild beaktat och/eller tagit särskild hänsyn till det fordonshistoriska kulturarvet:

Kulturarv

- Fédération Internationale des vehiculés anciens / Charter of Turin
https://mhrf.se/fiva/charter_of_turin_handbook
- UNESCO, konvention om tryggnad av immateriella kulturarvet
www.unesco.se/kultur/unescos-konvention-om-det-immateriella-kulturarvet/
- UNESCO and FIVA, a cultural partnership
<https://fiva.org/en/unesco-and-fiva/>
- Farokonventionen / Europarådet
www.coe.int/web/culture-and-heritage/faro-convention
- Faraokonventionen / Riksantikvarieämbetet
<https://www.raa.se/samhallsutveckling/internationellt-arbete-och-eu-samarbete/europaradet/farokonventionen/>

- Kulturutskottets bet 2016/17:KrU9
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/kulturarvsfragor_H401KrU9
- Riksantikvarieämbetets rapport 2018
<https://www.raa.se/2018/12/85337/>
- Kultur- och idrottsminister Lena Adelsohn Liljeroths interpellation 2011/12
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/interpellation/den-nationella-betydelsen-av-det-rullande_GZ10256
- Transportstyrelsen regleringsbrev 2012- om kulturhistoriskt värde
<https://www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?RBID=13903>
- Transportstyrelsen – återlämnade av originalhandling 2020
<https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Fordonsimport-och-ursprungskontroll/fordonshistorisk/>
- Transportstyrelsen – återlämnade av originalhandling 2020
<https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Fordonsimport-och-ursprungskontroll/fordonshistorisk/>

Tull

- World Customs organisation, WCO, om etnografiskt och kulturellt utbyte mellan folk – tullfrihet, samlarfordon HS 970500
Tillämpning:

EU Taric 9705 historical

<https://www.taricsupport.com/nomenclatuur/9700000000.html>

Svenska Tullverket – tullfrihet samlarfordon, taric 9705 00 00 90

<https://www.tullverket.se/sv/privat/varormedsarskildaregler/samlarfordon.4.7df61c5915510cfe9e7109a3.html>

VAT/Moms

- EU Reducerad moms för tullbefriade samlarfordon
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_95_1
- Reducerad momssats vid import av samlarfordon,
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/mervardesskattelag-1994200_sfs-1994-200

Avfall/Återvinning

- EU-parlamentet 2000, ELV direktivet, skäl nr 10
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32000L0053&from=SV>
- EU Correspondents' Guideline No 9, om avfallstransporter, type 2a
https://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/pdf/correspondents_guidelines9_en.pdf
- Miljöminister Lena Ek skriftligt svar från 2012/13
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svar-pa-skriftlig-fragga/hobbyverksamhet-med-veteranbilar_H012594



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Fordonskontroll

- EU-parlamentet 2005, trafiksäkerhetsåtgärdsprogram
<https://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2005-0366+0+DOC+XML+V0//SV>
- EU-parlamentet 2014, om provning av fordon skäl nr 13 och artikel 3, punkt 7
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014L0045&from=SV>
- Riksdagens motiverade yttrande 2012/13:TU3 / historiska fordon
<http://data.riksdagen.se/dokument/H001TU3>
- Transportstyrelsen föreskrift om kontroll av fordon
https://transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202017_54k.pdf
- Statsråd Ulrica Messing 2003/2004
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svar-pa-skriftlig-fraga/besiktningsskrav-for-aldre-bilar_GR12294

Fordonsregistrering

- Vägverkets föreskrifter om teknisk identifiering / historiska fordon
<http://webapp.trafikverket.se/TRVFS/pdf/2007nr490.pdf>
- Transportstyrelsens föreskrifter om åsättande av årsmodell
https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202010_89.pdf

Fordonsskatt

- Vägtrafikskattelagen undantag fordonsskatt / historiska fordon
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vagtrafikskattelag-2006227_sfs-2006-227
- Statsrådet Thomas Östros skriftlig fråga 1997/98 fordonsskatt
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svar-pa-skriftlig-fraga/beskattning-av-veteranfordon_GL12815

Miljö

- Miljözoner undantag / historiska fordon
<https://svenskforsattningssamling.se/sites/default/files/sfs/2018-09/SFS2018-1562.pdf>

Polisiära kännetecken

- Lag om undantag historiska fordon/samlarfordon polisiära kännetecken
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20161122-om-skydd-for-vissa-polisiara_sfs-2016-1122