



MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET

2016-12-12  
N2016/07396/MRT

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

### **Remiss avseende transportstyrelsen rapport Miljözoner för lätta fordon.**

Motorhistoriska Riksförbundet, nedan MHRF, har tagit del av remissmissivet och lämnar här våra synpunkter på Transportstyrelsens rapport och förslag.

Vi inleder med en beskrivning av vår kulturpolitiska position samt bevarandestrategi. Därefter kommer våra synpunkter på de delar av rapporten som vi anser berör det fordonshistoriska kulturarvet och våra medlemmar.

Solna 2017-03-09

Peter Edqvist  
Förbundsordförande  
Motorhistoriska Riksförbundet

I ärendets behandling har även deltagit Jan Tägt, generalsekreterare, Rickard Elgán, styrelseledamot och Bent Fridholm styrelseledamot.

#### **För gårdagens fordon på morgondagens vägar**

Motorhistoriska Riksförbundet företräder den fordonshistoriska rörelsen i Sverige och arbetar med bevakning av politiska frågor, kontakter med myndigheter och organisationer samt rådgivning och information. MHRF engagerar 100 000 medlemmar i 200 klubbar för målet att vårt fordonshistoriska kulturarv kan brukas, bevaras och utvecklas

## **MHRFs kulturpolitiska position**

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

Eftersom värdering och urval av det fordonshistoriska kulturarvet uteslutande görs av enskilda personer, är vårt kulturarv demokratiskt och tillgängligt.

## **MHRFs bevarandestrategi**

För att det fordonshistoriska kulturarvet ska kunna bevaras, måste det brukas 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 brukas i kulturmiljön. De värden som tillskrivs det fordonshistoriska kulturarvet behöver utvecklas i samklang med kulturarvet och kulturmiljön 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 rörelsens egen historieskrivning.

## **Om de historiska fordonen**

Motordrivna transportmedel är bland industrisamhällets viktigaste kulturarvsföremål, och berättar om såväl teknisk utveckling som samhällsutvecklingen i stort, såväl kulturellt, socialt, etnografiskt som ekonomiskt. Det finns ett stort och brett urval av dessa kulturföremål bevarade, allt från t ex kungliga limousiner till lastbilar, Epa-traktorer och mopeder. De speglar på så sätt hela samhället.

## **MHRFs synpunkter på transportstyrelsens förslag i rapporten**

Regeringsuppdraget avser bilar, lätta lastbilar och lätta bussar. Enligt transportstyrelsens förslag ska i miljözon 1 och 2 men inte i miljözon 3 fordon få framföras som definieras som veteranfordon enligt 2 kap 2 § vägtrafikskattelagen (2006:227). Möjlighet finns dock att med stöd av förordningen söka dispens och myndigheterna ges därmed möjlighet att genom prövning lämna tillstånd i lämplig omfattning. MHRF ser positivt på förslaget i båda dessa delar då en förutsättning för att det fordonshistoriska kulturarvet ska kunna bevaras är att det måste kunna brukas och utvecklas som en självklar del av samhällets kulturmiljöer.

MHRF önskar att de historiska fordonen, "veteranfordon" ovan, istället för hänvisningen till vägtrafikskattelagen definierades när det gäller miljözoner i trafikförordningen som fordon som är 30 år och äldre fordon och som ej används kommersiellt. Det senare således i överensstämmelse med idag gällande miljözonsregler för tunga dieseldrivna historiska bussar och lastbilar.

Vad gäller miljözon 3 anser MHRF vidare att det ska vara möjligt att framföra äldre el-fordon tex en Detroit Electric från 1911 eller en svensk SEA lastbil från 1943 utan att dessa har utsläppsklass "el" angivet i VTR och att sådana fordon därför inte ska behöva söka dispens.

**MHRFs synpunkter på tillämpning och genomförande.**

MHRF anser att det är viktigt att regelverket och tillämpning är likartat och förutsägbart i hela landet. Det måste helt enkelt vara begripligt för den enskilda på en resa genom Sverige. Förslag till införande av lokala miljözoner måste därför föregås av likabehandling av kommun, länsstyrelse eller transportstyrelsen som omfattar utredning, inkluderande samråd, och konsekvensanalys för alla berörda.

Det synes särskilt viktigt då transportstyrelsen i sin rapport konstaterat att de uppsatta målen redan efter sju år, d v s 2025, kommer att nås genom den löpande förnyelsen av fordonsflottan. Då fordonen normalt skrotas efter lite mer än den dubbla tiden är det rimligt att anta att målet för vart efterföljande åren succesivt kommer att underskridas i allt högre grad fram till år 2035 då dagens fordon i mycket liten grad överhuvudtaget finns kvar på våra vägar.

Om förslaget ska genomföras och om det senare ska fattas beslut om eventuella miljözonerna är det rimligt att de samlade kostnaderna för medborgare och samhället särskilt beaktas mot bakgrund av att miljömålen ändå inom kort kommer att uppnås. Transportstyrelsen har uppskattat kostnaden till 9 400 000 000 miljoner kronor, dvs nästa 10 miljarder, bara för de privatpersoner som fortsatt har behov av att kunna köra i Stockholm. Därtill kommer samhällets och företagens kostnader.

Frågan som bör ställas är om det är samhällsekonomiskt försvarbart överhuvudtaget? Kan det till och med vara så att uppdraget och den föreslagna lösning är direkt motverkande syftet då antalet fordon som kommer ut på vägarna ökar i en snabbare takt än vad som annars vore fallet samtidigt som de relativt nya fordon som de är tänkta att ersätta blir kvar på vägarna! MHRF veterligen har inga andra länder satt så kort bäst före datum på den befintliga fordonsflottan som i Transportstyrelsens förslag.