



2018-06-04
TSF 2018-79

Transportstyrelsen

601 73 Norrköping

MHRFs svar på remiss av ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter

Motorhistoriska Riksförbundet har tidigare i framställningar, senast 2015-04-06, gjort gällande att historiska fordon bör undantas från den så kallade vägtrafikregisteravgiften som infördes redan på 1970-talet.

Skälet till att dessa historiska fordonen inte fortsatt ska omfattas av en årlig avgift är att dessa fordon under lång tid varit med och finansierat utvecklingen och drift av vägtrafikregistret. De äldre fordonen i snart femtio år och de yngsta historiska fordonen har erlagt avgiften minst 13 år längre än ca 98 procent av fordonsbeståndet som skrotas ut efter ca 17 år.

Transportstyrelsen har hittills motsatt sig en sådan lösning med hänvisning till att även de historiska fordonen medför kostnader och att det skulle innebära ett betydande inkomstbortfall för staten, enligt Transportstyrelsen i juni 2015 knappt 32 miljoner kronor.

I Transportstyrelsens förslag till avgifter gällande från och med 1 januari 2016 sänktes dåvarande avgift från 60 till 50 kronor. Skälet var att Transportstyrelsen under tidigare år ackumulerat ett högst väsentligt överskott. En del av överskottet ianspråktocks när vissa IT-kostnader fortsättningsvis skulle belasta vägtrafikregister och därtill 84 000 000 kronor som årligen under fem år skulle återföras fordonsägarna genom avgiftssänkningen, totalt 420 000 000 kronor.

Den nu föreslagna höjningen innebär att enbart 252 000 000 kommer att återföras (84 000 000 under de tre år – 2016, 2017 och 2018). Resterande 178 000 000 kronor synes därmed förbrukats under åren 2016 till och med 2018.

Höjningen innebär ett tillskott därutöver på 157 000 000 kronor under de två resterande förkalkylerade återbetalningsåren om 314 000 000 kronor. Tillsammans med de 178 000 000 kronor ovan gör det 492 000 000 kronor. Det innebär att hela överskottet plus ytterligare 72 000 000 kronor enligt Transportstyrelsen kalkyler 2015 kommer att ha förbrukats under åren 2016 till 2020. Slutsatsen blir att det i praktiken inte sker någon återreglering av det upparbetade betydande ekonomiska överskottet. Till det kommer ytterligare 358 192 000 kronor av det samlade överskottet på 788 192 000 kronorna år 2015.

Mot bakgrund av den nu föreslagna höjningen från 50 till 65 kronor önskar MHRF svar på ett antal frågor:

- 1) Kan Transportstyrelsen verka för en annan lösning för de historiska fordonen, avgiftsfrihet alternativt ett lågt belopp som omfattar en samlad avgift för 3 till 5 år.
- 2) Vilka kostnader är det som ökat högst väsentligt och föranleder förslaget till höjningen, antalet fordon i VTR ökar och det borde tala för det motsatta - en ökad volym borde föranleda en lägre styckekostnad.
- 3) Kommer Transportstyrelsen med den högre avgiften att få utrymme till registervård? Idag är VTR behäftad med mängder av felaktigheter och det enda som nära nog alltid är korrekt är registreringsnumret. Även om det också här skett förväxlingar. Transportstyrelsen har hittills haft ståndpunkten att det är den som förorsakat felet som ska rätta detsamma. Det gäller oavsett om felet är begånget då Länsstyrelsen var registeransvarig, då Svensk Bilprovning gjorde registreringsbesiktningar eller företagen på dagens konkurrensutsatta besiktningmarknad. I de fall Transportstyrelsen själv för in felet görs MHRF vederligen ingen rättelse av den som felat. I praktiken blir det fordonsägaren som får med egen tid och ekonomi se till att felaktiga uppgifter rättas. Många av felen är mer eller mindre unika för det aktuella fordonet. Andra är av återkommande karaktär, t ex de 11 000 lätta bilar som har samma tjänstevikt som totalvikt. En uppgift som så vitt MHRF har kännedom beror på internt handhavande relaterat till VTR tekniska lösning. Nackdelen med att ett fordon har samma tjänstevikt som totalvikt är att det inte kan brukas lagligt. Om fordonsägarna ska tillse att uppgiften rättas krävs idag en registreringsbesiktning till uppskattningsvis en samlad kostnad för fordonsägarna på minst 30 000 000 kronor. MHRF bedömer att om samtliga felaktiga uppgifter ska rättas en Transportstyrelsen princip som för över ansvaret på fordonsägarna handlar det om ett antal 100 000 000 kronor. MHRF anser att Transportstyrelsen ska kunna utföra sådan rättelse efter framställan från fordonsägarna när denne kan påvisa såväl det felaktiga som den korrekta uppgiften.
- 4) Då VTR inte enbart innebär kostnader för Transportstyrelsen utan även intäkter undrar MHRF vad dessa uppgår till:
 - a) dels för de företag och privat personer som köper uppgifter
 - b) dels hur stora intäkterna är från andra myndigheter
 - c) dels intäkterna rörande uppgifter relaterat till t ex trängselskatt och broavgifterna

Solna 2018-08-15



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