



MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET

2016-03-07  
Ku2015/02403/KL

Kulturdepartementet  
103 33 Stockholm

**Remiss avseende Riksantikvarieämbetets rapport om översyn av regelverket om kulturföremål.**

Motorhistoriska Riksförbundet, nedan MHRF, har tagit del av remissmissivet och lämnar här våra synpunkter på Riksantikvarieämbetets 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 2016-03-07

Peter Edqvist  
Förbundsordförande  
Motorhistoriska Riksförbundet

I ärendets behandling har även deltagit Jan Tägt, generalsekreterare, Per Dahl, styrelseledamot och Malin Erfeldt, kanslissekreterare.

**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 fordonshistoriska klubbarna som i sin tur engagerar hundratusentals enskilda fordonsägare, i sammanhang där enskilda har sämre förutsättningar att göra sig hörda. Vi agerar tillsammans med andra förbund/aktörer när det ger bättre möjlighet att nå fram med budskapet.

MHRF agerar på alla politiska nivåer. 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.

## Särskilda synpunkter

Motordrivna transportmedel är bland industrisamhällets viktigaste kulturföremål, och berättar om såväl teknisk utveckling som samhällsutvecklingen i stort. Det finns ett stort och brett urval av dessa kulturföremål bevarade. När det gäller vägfordon, som är MHRFs område, finns allt från kungliga limousiner till lastbilar, Epa-traktorer och mopeder. De speglar på så sätt hela samhället.

Enligt förslaget i remissen är det tre faktorer som ska avgöra om ett transportmedel ska vara tillståndspliktigt

- Det ska ha funnits i Sverige i minst 75 år
- Det ska vara minst 100 år gammalt
- Det ska ha ett ekonomiskt värde om minst 100,000 kronor

För motorfordon varierar det ekonomiska värdet mycket beroende på fordonets skick, sällsynthet och efterfrågan på den internationella marknaden. Fordon som varit vanliga i Sverige har ofta låga värden, under 100,000 kr, medan enstaka unika fordon med högt internationellt marknadsvärde kan värderas till åtskilliga miljoner.

Motorfordonens betydelse för samhällsutvecklingen under 1900-talet hänger samman med det faktum att de från mitten av 1910-talet massproducerades i allt större utsträckning. Ett utbud av billiga motorfordon var en viktig förutsättning för det moderna samhällets framväxt. Paradexemplet på detta är Fords modell T.

Denna bil var den i särklass vanligaste i Sverige under 1920-talet, och ett stort antal är bevarade. T-Forden vittnar om bilismens utveckling, och är alltså särskilt kännetecknande för sin tid. Samtidigt gör antalet bevarade T-Fordar, både i Sverige och internationellt, att det ekonomiska värdet sällan når gränsvärdet 100,000 kronor.

I den andra änden av skalan finns ett litet antal fordon som idag betingar mycket höga ekonomiska värden. Det handlar om exklusiva bilar som fungerat som statusmarkörer i samtiden, skördat tävlingsframgångar eller på andra sätt varit utmärkande för ett fåtal.

Både beloppsgränsen och den föreslagna kulturella värderingen av kulturföremål kan därför riskera att överbetona det unika i betydelsen det fåtaliga, på bekostnad av det typiska, som har och har haft betydelse för många.

MHRF betraktar det fordonshistoriska kulturarvet som en helhet. Det svenska beståndet av historiska fordon, alltså fordon äldre än 30 år, är i sin mångfald en väsentlig del av många kulturmiljöer. De historiska fordonen minner om industrisamhällets största tekniska system och utgör ett icke musealiserat kulturarv som kan brukas i kulturmiljön. Fordonen är också bärare av ett immateriellt kulturarv.

Handel med historiska fordon, både inom EU och internationellt, är också en aspekt av helheten. MHRF och FIVA, den internationella organisation i vilken vi ingår, förespråkar en så fri handel som möjligt. Samtidigt ser vi betydelsen av ett regelverk till skydd för det nationella kulturarvet.

I en nära framtid kommer antalet vägfordon som faller under 100-årsregeln att öka. Försäljningen av bilar och motorcyklar expanderade kraftigt i Sverige under 1920-talet och därmed finns också ett större antal bevarade fordon från denna tidsperiod och framåt. Mot bakgrund av detta samt den allmänna prisutvecklingen på historiska fordon, bedömer vi att mängden tillståndspliktiga fordon kommer att öka.