

## Nyhedsbrev

1/2015

### Foråret bringer køreglæde og studenter

*Af Søren Jacobsen, formand Motorhistorisk Samråd*

Nu er vi tæt på 1. april, og dermed er der udsigt til den nok mest ventede årstid for ejere af veterankøretøjer – vi skal ud at køre! Det betyder travlhed, ikke bare i min garage hvor årets mål er at få en af bilerne klar til at slå sidste års antal kørte kilometer, som sneg sig op på hele 63 kørte kilometer, men også i Motorhistorisk Samråd, hvor forårsaktiviteten betyder flere spørgsmål om love og regler.

Siden årsmødet i november har vi beskæftiget sig med en lang række sager, som spænder fra en høring om cyklers konstruktion og revidering af hjemmeside, til Europaparlamentets behandling af kemikaliedirektivet REACH og hvilken betydning det kan få for veterankøretøjerne. En del af sagerne fortæller vi om i dette nyhedsbrev, andre kan I læse om på [www.motorhistorisk.dk](http://www.motorhistorisk.dk) og på Facebook.

Foråret er ikke alene lig med gamle køretøjer, men også nye studenter. Det har været en fast tradition, at mange studenter vælger en gammel lastbil som studentervogn når huen skal fejres, hvilket også har været tanken for mange i år. Desværre betyder en ændret praksis hos Politiet i tolkningen af reglerne for fartskrivere i lastbiler, at studenterkørslen i gamle lastbiler kan være truet. Årsagen er, man nu stiller krav til, at alle lastbiler uanset årgang skal være udstyret med en digital farts skriver, når disse anvendes i situationer, som kan tolkes som erhvervsmæssig kørsel. Som ved andre tekniske krav mener Motorhistorisk Samråd, at der ikke skal stilles strengere krav til et køretøj end da køretøjet var nyt, hvorfor vi mener det er et urimeligt krav at stille til køretøjer, som i mange tilfælde er konstrueret på en måde, hvor det vil være umuligt at montere en farts skriver. Vi er derfor gået sammen i en gruppe bestående af Motorhistorisk Samråd, medlemsklubber og andre med interesse for tunge køretøjer, for at gå i dialog med politikerne og Justitsministeriet for at få en fornuftig ordning, der gør at traditionen med studenterkørsel kan fortsætte. Status lige nu er at Karsten Nonbo (V) har stille justitsminister Mette Frederiksen (S) en række §20 spørgsmål om sagen og Motorhistorisk Samråd har afgivet høringssvar til Justitsministeriet om reglerne vedrørende køre- hviletid, mv. I den kommende tid følger vi op på begge dele og ser frem til et muligt møde med Justitsministeriet om emnet.

Som de fleste nok husker, så gennemførte FIVA i 2014 en stor europæisk undersøgelse af veterankøretøjer, som også havde en dansk del. Vi har tidligere lovet en opsummering på de danske resultater af køretøjsundersøgelsen, og dette er ikke glemt. Mange danske ejere af klassiske og veterankøretøjer deltog velvilligt i undersøgelsen, hvilket betyder at arbejdsgruppen har en stor opgave i at formidle det bredt funderede materiale. Det arbejde er i gang og arbejdsgruppen lover, at de til næste nyhedsbrev kan præsentere den danske del af undersøgelsen.

En af de ting, vi har fokus på, er betjeningen af nuværende medlemsklubber og optagelse af nye klubber i Samrådet. Som vi lagde op til på årsmødet, så vil vi i år arbejde på at tiltrække nye medlemsklubber som hører hjemme i Motorhistorisk Samråds-familien. Vi har derfor nedsat en intern arbejdsgruppe med dette fokus og allerede på nuværende tidspunkt er vi i dialog med flere interesserede nye klubber. I de nuværende medlemsklubber kan I være med til at "lægge et godt ord" ind for Motorhistorisk Samråd og dele hvordan I som klub er med til at støtte op om arbejdet med at sikre gode rammebetingelser for veterankøretøjerne. Det er vigtigt, at vi taler på vegne af alle ejere af historiske køretøjer, ligesom det også er vigtigt, at vi har den nødvendige økonomi til det. Det får vi kun ved at være mange om at løfte den vigtige opgave med at sikre fortidens køretøjer på fremtidens veje.

Vi ønsker dig god læselyst og en god køresæson - vi ses på vejene.



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motorkøretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

## Myriader af små og store sager i sekretariatet

Af Johnny B. Rasmussen, sekretariatsleder, Motorhistorisk Samråd

Med forårets komme ser vi som regel en stigning i arbejds papirer på sekretariatets skrivebord. I år er det så en smule anderledes, idet der endnu ikke er store politiske gøremål i sagsmapperne, dertil er der alt for travlt på Christiansborg med at opdyrke en valgkamp, der alligevel ikke rigtigt er i gang endnu.

Til gengæld har veteranentusiasterne masser af projekter, der kræver en afklaring. Der kommer eksempelvis hele tiden spørgsmål om, hvornår et køretøj er gammelt nok til at være veteran (intet nyt der, det er stadig 35 år, selv om vi forsat arbejder på en 30 års grænse). Der er tydeligvis også kommet gang i importen igen, eller også er det fordi, der står nogle køretøjer rundt omkring, hvor ejerne nu har fundet midler, der kan indløses hos SKAT i form af registreringsafgift. Der er i hvert fald en stigning i antallet af spørgsmål om beregningen af afgiften - men bare rolig, dér er der heller ikke noget nyt, det system er nøjagtig lige så uigennemskueligt, som det hele tiden har været (selv om Motorhistorisk Samråd forsat arbejder på en fast afgiftsløsning).

Et sted, der dog er blevet lidt mere gennemskueligt, er også hos SKAT (den ros skal de have). De har nemlig konstrueret en beregner til vægtafgift på skat.dk, som hurtigt giver overblik over, hvad dusom ejer, skal betale i vægtafgift og ejerafgift. Allerede først i februar hørte vi i Motorhistorisk Samråd om de første, der brummede over en noget markant stigning i vægtafgiften. Har man en stor tung 30'er bil, eller måske endog et par stykker, så bliver det trods alt til penge, selv om vægtafgiften er kvart. Efter vores henvendelse til Skatteministeriet, viste det sig jo så også, at der var sket en fejl i den årlige indeksregulering. Fejlen betyder, at vægtafgiften pr. 1. januar i år er steget med 10-15 procent, den skulle kun stige med 7,4 procent. Efter henvendelserne opdagede ministeriets fagkontor fejlen, der vil blive rettet senest 1. maj. Motorhistorisk Samråd og andre havde henvendt sig om den markante stigning, der nu betyder, at tusindvis vil få penge tilbage i for meget betalt vægtafgift.

En af de andre sager, der optager sekretariatet for tiden, handler om at kigge ned i en sag fra EU, hvor man af forbrugersyn vil gøre det nemmere at registrere sit køretøj i andre EU lande. Den sag kæmper de danske EU parlamentarikere for at få fejet af bordet, da den totalt kan underminere det danske registreringsafgiftssystem. For veteranbilsentusiaster kan der dog spores visse fordele i teksterne.

Bliver der tid tilbage af sekretariatets sparsomme ugentlige 30 timer, så bruges den sammen med forretningsudvalget til at sammensætte en plan for, hvordan vi bliver hørt, når folketingsvalgekampen for alvor går i gang. Det bliver et spændende forår, lad os høre fra dig, hvis der er noget, vi kan hjælpe med.

## Kvinder, Kultur og Køretøjer

Niels Jonassen, medlem af Motorhistorisk Samråds bestyrelse

Målet med MhS' kulturpolitik er at få motorkøretøjer anerkendt og accepteret som en del af vores kulturhistorie. Vi skal også sikre os, at fortidens køretøjer ikke bliver en del af debatten om bilens fremtidige rolle.

Traditionelt betragtes gamle motorkøretøjer af det store flertal som kuriøse, spøjse og ganske underholdende. Vores opgave er at få folks øjne op for den afgørende rolle, motoriseringen har spillet for vores samfundsudvikling, vore erhverv og livsformer. Ingen enkelt opfindelse har som bilen haft indflydelse på hvor vi skal bo, hvor vi skal arbejde, og hvordan vi flytter os fra sted til sted. Bilen har også haft afgørende indflydelse på landskabets udformning. Motorveje trækker brede spor gennem landet, landeveje er blevet bredere og går uden om byerne, som til gengæld breder sig langt ud over landet med kilometervis af villaveje, som kun er tilgængelige med et motorkøretøj. Færger sejler ikke fra byernes havne, men fra færgelejer langt ud på spidser, som kun kan nås med bil eller motorcykel, eventuelt bus. I den forbindelse må vi ikke glemme de tunge køretøjer, busser og lastbiler. I 1920'erne og 1930'erne tog busserne livet af mange små jernbaner. I løbet af de sidste 30 år har lastbilerne overtaget jernbanernes opgave som den største godstransportør.



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motorkøretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

En af vores opgaver bliver at få den brede offentligheds øjne op for, at biler ikke kun er noget for sentimentale tekniske nørdere, men er en del af fortællingen om vort liv.

Aktuelt kan vi gribe muligheden for at vise køretøjerne i forbindelse med fejringen af 1915-Grundlovens 100 års jubilæum. En af de nye bestemmelser dengang var, at kvinder fik valgret. Der er megen fokus på netop dette, og vi kan benytte lejligheden til at gøre opmærksom på, at perioden fra 1915 til 1920 var den periode, hvor bilen udviklede sig så meget, at den fra at have været et redskab, som kun kyndige mænd kunne betjene, blev tilgængelig også for kvinder. Antallet af kvinder, der fik kørekort voksede stærkt efter 1920.

Grundlovsdag, 5. juni, i år vil kvindernes valgret blive fejret med et optog af kvinder i datidens tøj fra Kastellet i København til Christiansborg. Her ville det være passende at sørge for, at et udvalg af biler fra årene omkring 1915 er til stede.

Arrangementet Klassisk Køredag den 5. juni i Sorø med temaet "Med mor ved rattet" kan rette opmærksomheden på bilen som andet end et teknisk apparat. Den megen fokus på kvinder kan også bruges til at gøre noget ud af Danmarks første kvindelige kørelærere, som virkede allerede i 1920'erne.

### **Brug af prøveskilte og prøvemærker på veterankøretøjer**

*Af Jørgen Kjær, medlem af Motorhistorisk Samråds bestyrelse*

Når man udsteder erklæringer til historiske nummerplader, sker det ind imellem, at der er nogen, der er lidt i bekneb for tid op til et stort løb for veterankøretøjer. SKAT siger, at deres målsætning er 6 – 8 ugers leveringstid, men det sker, at der kan gå op til 10 uger, ved vi. Mange vælger her så at købe et sæt hvide reflekterende nummerplader til 1180 kroner og køre med dem indtil de historiske plader kommer. Det er selvfølgelig en helt valid løsning, men ser man bagud hvor mange køreture, man så reelt fik kørt med de hvide plader, er det ofte en eller måske to.

Prøveskilte (tidligere "Faste prøveskilte") og prøvemærker (tidligere "Løse prøveskilte") er sat i verden for at sikre, at uindregistrerede køretøjer kan prøvekøres, overføres fra et lager til et andet, demonstreres for eventuel køber eller køres til syn eller reparation, men for prøvemærker er der for mange en yderligere mulighed, nemlig for brug ved motorhistoriske begivenheder for eksempel et veteranbilløb. I Bekendtgørelse om registrering § 81 stk. 2 finder vi teksten:

*SKAT kan dog tillade brug af prøvemærker til kørsel med:*

*1) Køretøj, der er registreret første gang for mere end 35 år siden, og som udelukkende skal anvendes af teknisk historiske grunde til lejlighedsvis kørsel. Køretøjet skal forinden være godkendt af en syns- eller omsynsvirksomhed i den pågældende ejers ejertid, uden at køretøjets nummerplader efterfølgende er inddraget på grund af mangler ved køretøjet.*

Myndighedernes fortolkning af denne mulighed går klart på egentlige arrangerede løb eller optog og ikke for eksempel kørsel af konfirmand eller brudepar fra kirken eller en tur langs strandvejen til et iskagehus i lyset fra den nedgående sol. Det vil også i de situationer være vanskeligt at argumentere for at der er tale om prøvekørsel, transport til andet lager eller demonstration for eventuel køber!

Og så er det også vigtigt at notere sig, at det kun gælder for prøvemærker og ikke for prøveskilte! En mekaniker med faste prøveskilte må altså ikke benytte disse til veteranbilløb, men må som alle andre købe prøvemærker hos SKAT.

Den tilhørende tilladelse fra SKAT skal medbringes under kørslen og fremvises på forlangende. Motorhistorisk Samråd skal appellere til løbsarrangører, at de påser at dette overholdes, så vi ikke sætter denne mulighed over styr. Denne ordning går helt tilbage til tiden før reduceret vægtafgift og 8 års syn, så lad os værne om denne ekstra mulighed for at få de gamle køretøjer luftet en gang imellem.

Står man i situationen, at de historiske plader ikke når frem til den store dag ved det internationale veteranløb, så kan en billigere løsning være at købe et prøvemærke for et par dage frem for at købe refleksnummerplader. Ud over prisen på de 1180 kr., kommer der 200 kr. til "levering" og ekstra 60 kr. ved afmelding, når der skiftes til de historiske plader. Prøvemærkerne er 100 kr.



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motorkøretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

## **Veteranlastbiler friholdt for krav om partikelfiltre i miljøzoner**

*Af Steen Rode-Møller, Motorhistorisk Samråds forretningsudvalg*

Miljøstyrelsen har set på reglerne for veterankørsel inden for miljøzonerne. De er blevet stillet følgende spørgsmål:

*Er veteranbil, som anvendes erhvervsmæssigt (eksempelvis studenterkørsel) i miljøzone, undtaget for regler i BEK 700 af 24/06/2011, Bekendtgørelse om krav til lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.?*

Svaret på ovenstående spørgsmål er, at en veteranbil, som anvendes erhvervsmæssigt inden for en miljøzone, er undtaget fra miljøzonerreglerne, jf. Miljøbeskyttelseslovens § 15 b stk. 5, 1. pkt., hvoraf det fremgår at busser og lastbiler, der er indregistreret til veterankørsel her i landet, er undtaget fra kravene i miljøzonen. Dette gælder både partikelfilterkravet og kravet om miljømærke.

I Teknisk miljøzonebekendtgørelse (BEK nr. 700 af 24/06/2011) § 31 har miljøministeren fastsat dokumentationskrav for indenlandsk registrerede veterankøretøjer, som befinder sig inden for en miljøzone. Føreren af en bus eller en lastbil, der er indregistreret som veterankøretøj, skal ved anvendelse af køretøjet i en miljøzone kunne fremvise dokumentation for, at køretøjet opfylder betingelserne for at være veterankøretøj, på enten dansk, et af de nordiske sprog, engelsk, tysk eller fransk.

Efter de gældende regler på området er et køretøj ikke omfattet af kravene i miljøzonen, såfremt føreren af køretøjet kan dokumentere, at køretøjet er korrekt indregistreret til veterankørsel, jf. BEK nr. 1315 af 09/12/2014 (Bekendtgørelse om registrering af køretøjer) § 6, stk 1. Miljøstyrelsen er opmærksom på, at der er en mulighed for omgåelse af reglerne, ved at et køretøj bliver indregistreret til veterankørsel og herefter benytter køretøjet til erhvervskørsel i en miljøzone. Miljøstyrelsen skal i den forbindelse bemærke, at der er hjemmel til bødestraf, såfremt et veterankøretøj benyttes i strid med reglerne for veterankørsel jf. BEK nr. 1315 af 09/12/2014 (Bekendtgørelse om registrering af køretøjer) § 117, stk. 3, jf. § 6, stk. 2.

På baggrund af ovenstående konkluderer Miljøstyrelsen, at køretøjer indregistreret til veterankørsel er fritaget fra kravene i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, uanset hvordan køretøjet anvendes inden for miljøzonen.

I Motorhistorisk Samråds bestyrelse er vi tilfredse med Miljøstyrelsens svar, som fastholder den tidligere linje og slår fast, at alle veterankøretøjer er fritaget for de miljøkrav som stilles til de øvrige køretøjer i miljøzonerne.

## **Arbejdsgruppe skal analysere de danske veteranforsikringer**

*Af Steen Rode-Møller, Motorhistorisk Samråds forretningsudvalg*

Som det fremgår af tidligere nyhedsbreve, har flere ejere af historiske køretøjer, der er forsikret under de særlige vilkår, der gælder for disse køretøjer, oplevet flere overraskelser omkring krav om originalitet, og i hvilke situationer forsikringer dækker, og specielt, hvornår forsikringen ikke dækker.

På baggrund af flere henvendelser har Motorhistorisk Samråd derfor nedsat en arbejdsgruppe, der skal prøve at analysere forsikringsordningerne og lave en oversigt, der gerne skal skabe klarhed over dækningsomfang og øvrige krav for at få udbetalt erstatning i en skadesituation. Har du derfor haft overraskelser omkring din forsikringsdækning eller oplevelser, der kan interessere andre ejere af klassiske- eller veterankøretøjer, hører Motorhistorisk Samråd og arbejdsgruppen gerne nærmere om dette. Skriv til mhs@motorhistorisk.



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motorkøretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Véhicules Anciens (FIVA).

## Andrew Turner, din stemme i EU

*Af Lars Genild, den danske repræsentant i FIVAs Legislation Commission*

Den internationale organisation for historiske køretøjer (FIVA) er sikkert for mange en rimeligt udefinerbar størrelse. Men Motorhistorisk Samråd repræsenterer de danske interesser i FIVA, ligesom vi iblandt de nordiske lande på samme vis har en repræsentant.

FIVA er en verdensomspændende organisation og repræsenterer snart tæt på 1½ million entusiaster inden for historiske køretøjer over hele jorden. FIVA står ligesom på tre ben: De rent køretøjstekniske områder, hvor man arbejder for kategorisering af de forskellige typer køretøjer samt udgiver diverse retningslinjer til ejere af historiske køretøjer. Derudover står de bag en hel del arrangementer eller rallies omkring i hele verden, og endelig tager de sig af det politiske arbejde især i Europa.

Det sidste er nok især det, som har vores fokus i MhS og nok også det, som de fleste får størst glæde af. Som det er de fleste bekendt, foregår mere og mere politisk arbejde uden for landets grænser, og når man i EU har fundet en række løsninger, filtreres disse ud i de enkelte lande. Med andre ord er det oftere og oftere for sent, hvis man vil påvirke en sag og først agerer, når lovgivningen skal implementeres herhjemme – så er løbet ligesom kørt.

FIVA har en særlig kommission til at tage sig af dette lovgivningsarbejde, hvor der også sidder en dansk repræsentant fra Motorhistorisk Samråd, samt ikke mindst har man sin egen EU lobbyist tilknyttet FIVA, der har det ene formål at lytte på vandrørerne, høre hvad der sker, hvad der er på vej, følge op på sagerne og via snak med Europaparlamentets parlamentarikere (MEP) komme ind til sagens kerne. Men nok mere vigtigt, at få forklaret hvorledes aktiviteterne kan påvirke vores interesser.

I de sidste 23 år har Andrew Turner fra England varetaget jobbet som lobbyist, og i de sidste 12 år som lobbyist for FIVA. Andrew Turner er 48 år og egentlig universitetsuddannet inden for geografi, men som han selv siger, så er han nok lidt arveligt belastet for hans far var MEP'er. Andrew er ikke som sådan båret af en særlig interesse for historiske køretøjer, men erkender dog at han har et svagt hjerte over for Saab 96 Estate modellen, som han mere eller mindre voksede op i. Spørger man ham, hvad der har været det sværeste gennem årene, nævner Andrew en ganske ny og "hot" sag. Udfasning og forbud mod stoffer, der er skadelige for organismen eller miljøet. Sagen, også kendt som REACH-direktivet, er svær, fordi det er så godt som umuligt at finde folk, der kan fortælle hvilke stoffer, der anvendes hvor. Nogle ting er nogenlunde lette som cadmium, der før blev brugt til overfladebehandling af metaller, ligesom krom også er nogenlunde åbenlyst – det svære kommer, når de enkelte stoffer ikke umiddelbart har en basisfunktion, men i stedet indgår eller indgik i en proces inden for køretøjsindustrien.

Spørger man til succeser siger Andrew smilende, at der er mange, for ofte lykkes det faktisk at få kilet nogle hensyn ind i lovgivningen. For eksempel har den nys afsluttede sag om periodesyn faktisk medført, at der nu er kommet en egentlig definition på et historisk køretøj i EU, og denne blev så godt som omgående ført over i tolddirektivet, hvor man nu også anerkender historiske køretøjer i forbindelse med import.

Vil fremtiden blive lettere eller sværere for ejere af historiske køretøjer? Desværre nok sværere grundet øget fokus på blandt andet miljø og sikkerhed, men også selve udfordringen ved det stigende antal af historiske køretøjer som følge af større produktionsantal, som vil udgøre en større procentdel i det samlede antal køretøjer som vil fylde mere i det samlede billede. Mange nye krav vil komme fra EU, hvorfor det er vigtigt for Motorhistorisk Samråd at have Andrew Turner og FIVA som samarbejdspartner.



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motorkøretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).