

Nyhedsbrev til medlemsklubberne - Januar 2017

Opfølgende møde med Færdselsstyrelsen

Tre repræsentanter fra Motorhistorisk Samråd, Lars Genild og Steen Rode-Møller samt Johnny B. Rasmussen fra sekretariatet var inviteret til møde med Færdselsstyrelsen i Ribe den 15. december 2016.

Fra Færdselsstyrelsen deltog chefkonsulent Steen Jonssen og specialkonsulent Stefan Krebel.

Mødets formål var at følge op på et tidligere møde, hvor vi havde debatteret den danske implementering af EU-direktivet om "Road Worthiness Testing", på dansk Køretøjssikkerhedspakken, med Færdselsstyrelsen.

I EU-direktivet er der angivet en mulighed for at differentiere synskravene for historiske køretøjer, ligesom der angives en egentlig definition af disse historiske køretøjer.

Vores mål og opgave var at finde en fælles opfattelse af disse differentierede krav og at få sikret, at dette også kommer til at fremgå entydigt af det danske Perodesynsdirektiv, der er den praktiske nationale udlægning af regelsættet.

Af EU-direktivet fremgår følgende:

Medlemslandene kan undtage følgende køretøjer fra direktivets anvendelsesområde:

Køretøjer, der anvendes under særlige forhold, samt køretøjer, der aldrig eller næsten aldrig anvendes på offentlig vej, såsom køretøjer af historisk betydning eller konkurrencekøretøjer.

Hvor de historiske køretøjer ligeledes er defineret som:

Køretøjer af historisk betydning: Ethvert køretøj, der anses for at være historisk af den medlemsstat, hvor registreringen er sket, eller et af dens udpegede godkendende organer, og som opfylder alle følgende betingelser:

- 1. Det er blevet fremstillet eller registreret første gang for mindst 30 år siden*
- 2. Det er historisk bevaret og vedligeholdt i tidssvarende stand, tilstræbt original stand, ligesom der ikke er foretaget væsentlige ændringer i hoveddelenes tekniske specifikationer.*
- 3. Den særlige type, som defineret af relevant EU-ret eller national ret (typisk typegodkendelsesnummer), er ikke længere i produktion.*

8-årigt syn

Både Færdselsstyrelsen og MhS er enige om, det ikke er ønskeligt, at fritagelse de historiske biler for periodisk syn. Man bibeholder derfor den eksisterende ordning med otte-årigt periodisk syn for historiske biler.

Man var ligeledes enige om, at starttidspunktet for overgangen til 8-årigt periodisk syn for historiske biler rykkes, som en logisk følge af at veterangrænsen nu sænkes fra 35 år til 30 år. For historiske motorcykler, derimod, bibeholder man den eksisterende praksis med at de alene ejerskiftesynes.

Naturligt kom snakken også ind på indførelsen af den nye EURO4-norm for motorcykler, og her var man fuldstændig enige om, at det ikke blev aktuelt for historiske køretøjer, da disse uanset tidligere registrering, åbenlyst vil kunne identificeres som produceret FØR reglen trådte i kraft.

Vejen frem

Motorhistorisk Samråd fandt det ønskeligt, at EU-definitionen på et historisk køretøj som er anført i Perodesynsdirektivet, direkte blev overført til 'Synsbekendtgørelsen' og i 'Detailforskrifter for køretøjer', samt i de deraf følgende ændringer i 'Vejledning om syn af køretøjer'.

Færdselsstyrelsen var også enig i dette punkt.

Køretøjssikkerhedspakken kommer til høring her i foråret og offentliggøres i endelig form den 20. maj 2017, den træder dog først i kraft den 20. maj 2018.

Skatteministeriet mangler

Det er dog vigtigt at bemærke, at definitionen på et veterankøretøj, som er et køretøj, der er 30 år eller ældre indtil videre kun kommer til at gælde indenfor Færdselsstyrelsens område, og at det vil blive ændret i de relevante dokumenter som angivet i afsnittet ovenfor. EU definitionen (og Færdselsstyrelsens deraf logiske definition) gælder altså endnu ikke indenfor skatteministeriets område.

Der blev fra Færdselsstyrelsen givet udtryk for stor lydhørhed overfor vore interesser og ønsker, og mødet foregik i en god stemning.

Steen Rode-Møller.

Resultat af gruppearbejderne på MHS Årsmøde 2016

16 grupper afgav besvarelser, enkelte har medtaget flere end 3 prioriteringer.

Langt den overvejende del af prioriteringerne ligger ikke uventet indenfor det lovgivningsmæssige, og der var selvfølgelig mange overlap. Herefter følger heller ikke uventet området vedr. kulturarv, og så forholdet til klubberne og sidst rekruttering af yngre medlemmer

og uddannelse af fremtidens mekanikere mv.

Lovgivningsområdet deler sig i 2 områder, først det skatterelaterede, som primært vedrører regler for import/eksport, registreringsafgifter og afgifter i forbindelse med konstruktive ændringer. Hertil kommer digitalisering af toldattester og gule nummerplader. Der var et bredt ønske om enkelthed, klarhed og forudsigelighed og et klart ønske om sænkning af grænsen for veteranbiler generelt til EU regler på 30 år. En fortsat kørsel uden miljørestriktioner, gerne ved samarbejde med miljøorganisationer, fastholdelse af krav til accept af bilens oprindelige udstyr, herunder anvendelsen af historiske køretøjer på offentlig vej efter datidens lovgivning og miljøregler. Forsat arbejde med historisk korrekte nummerplader og det internationale samarbejde i FIVA. Endelig opbevaring af uindregistrerede køretøjer og fælles nummerplader til flere køretøjer.

Kulturarven. Vi skal have fokus på veterankøretøjer som kulturarv (kørende museumsgenstande) frem for transportmidler og forsøge at deltage i kulturelle arrangementer, som f.eks. Den Gamle By i Århus.

Klubrelationer. Vi bør støtte klubledelserne med rådgivning og søge at fastholde og udbygge forholdet til klubberne, evt. ved deltagelse i større møder.

Uddannelser: Søge at fremme uddannelse af mekanikere til "gamle biler" og orientering af synshaller, herunder særlige forhold vedr. CO2 og bremseser.

Rekruttering og synlighed. Vi bør markedsføre os selv ved større motorhistoriske- og andre motor-events, deltage i messer og større klubmøder. Vi bør have mere mediefokus og prækspønering i videst muligt omfang, herunder deltagelse i havnearrangementer og ungdomsrelaterede arrangementer, samt forsøge kontakt til lokale TV-stationer og bred anvendelse af Facebook/Twitter.

Det dominerende i besvareelserne var det altafgørende fortsatte politisk rettede arbejde og lobbyisme.

Ole Nørretranders

Nye regler for godkendelse af campingvogne på veteranbiler

Går du og lurer på, at campingsæsonen er lige rundt hjørnet, men er ærgerlig over, at campingvognen dårligt har kunnet godkendes til veteranbilen?

Det har været et problem, fordi der hidtil ofte har været et krav om maks. 50 % campingvognsvægt af den trækkende bils egenvægt.

I de nye detailforskrifter for syn af køretøjer som Færdselsstyrelsen har udgivet per 1. januar, er der en række nye muligheder for dem, der godt vil bruge deres veteranbil til ferieture, eller til at trække en campingvogn med til træf. Størrelsen på en campingvogn kan være begrænsende for brugen af den, og ønsker man derfor at have en mere velvoksen campingvogn med sig, så var man med de gamle regler ofte noget begrænset af størrelsen på bilen. Selv store, tunge amerikanske biler på op mod 2 tons egenvægt har ikke kunnet få godkendelse til at trække noget videre.

I en ændring af synsvejledning står der nu, at for over 35 år gamle personbiler (Type M1) og varebiler (Type N1) kan største vægt af påhængsvogn med og uden bremses fastsættes til henholdsvis 90 % og 50 % af bilens egenvægt, såfremt der ikke foreligger oplysning om den af bilfabrikanten tilladte største vægt af påhængskøretøj. Der står endvidere, at i dette tilfælde skal der ikke foreligge oplysning om vogntogsvægt.

Angående monteringen af selve trækkroge er der også nævnt en lille passus om veterankøretøjerne. Der står, at for over 35 år gamle personbiler kan tilkoblingsanordningen monteres efter tilkoblingssfabrikantens anvisninger, såfremt der ikke foreligger oplysning om monteringen fra bilfabrikanten. Det betyder sagt på en anden måde, at har man ikke fabriksspecifikationer om montering af anhængertræk, så vil det være fabrikanten af trækkets anvisninger der skal bruges.

Rigtig god tur, hils på campingpladserne.

Johnny B. Rasmussen
