

København den 27. april 2010

Til medlemmer af Folketingets Trafikudvalg.

Vedrørende B 142: Forslag til folketingsbeslutning om veterankøretøjer.

Efter et godt og konstruktivt møde den 15. april mellem formanden for Trafikudvalget, Flemming Damgaard Larsen, og Motorhistorisk Samråd (MhS), sender vi som aftalt vores kommentar til beslutningsforslag b 142 til videre information hos Trafikudvalgets medlemmer og berørte ministerier.

Til orientering: Vi sender et tilsvarende brev direkte til transportministeren.

Motorhistorisk Samråd (MhS) er paraplyorganisation for de motorhistoriske veterankøretøjsklubber i Danmark. MhS har i dag 65 klubber (med i alt 32.000 enkeltmedlemmer) som medlem. MhS varetager de overordnede motorhistoriske interesser for disse klubber og har blandt andet kontakten til myndigheder etc. MhS er desuden den danske repræsentant for den internationale motorhistoriske køretøjssammenslutning FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), som har 62 medlemslande i hele verden. MhS administrerer tillige de historiske nummerplader i henhold til registreringsbekendtgørelsen.

De fleste er enige om, at de motorhistoriske køretøjer er en vigtig og vægtig del af den danske kulturarv. De gamle køretøjer er levende museumsgenstande i gadebilledet og spreder overalt glæde. Allerede i dag er der mere end 90.000 registrerede køretøjer med mere end 30 år på bagen – og i løbet af få år vil der komme mange flere. MhS mærker en stærk stigende interesse for de motorhistoriske køretøjer.

MhS vil derfor gerne sikre sig, at det også i fremtiden vil være muligt at have:

GÅRSDAGENS KØRETØJER PÅ MORGENDAGENS VEJE

MhS håber, at forslag B 142 kan være medvirkende til, at der endelig kommer gennemskuelige og overskuelige regler for veterankøretøjer. Konkret har vi følgende kommentarer til B 142:

1. Originalitetsbevis

Vi har den opfattelse, at indførelse af et nationalt originalitetsbevis for veterankøretøjer ikke vil gavne den danske kulturarv eller ejernes vilkår væsentlig i forhold til de nuværende regler. Vi mener, at den adgang lovgivningen giver til at et køretøj over 35 år kan indregistreres som veterankøretøj er tilstrækkeligt og velegnet som kriterium for f.eks. undtagelser af sådanne køretøjer fra kommende begrænsninger i miljøzoner. Det bemærkes, at de nugældende miljøbeskyttelseslove allerede undtager veteranlastvogne og –busser fra de begrænsninger, der er eller kan indføres i København, Århus, Odense og Aalborg. Hertil kommer at der vil være en række problemer mht. fastlæggelse af, hvordan originalitet eller tidstypisk defineres. Et nationalt originalitetsbevis vil efter vor mening blot være et fordyrende og unødvendigt tiltag. Det er vores opfattelse, at de gældende regler, hvor der indgår et originalitetskrav, i det store hele fungerer tilfredsstillende som de er.

2. Fordelagtige forsikringsvilkår

Forsikringsvilkår er efter vor mening et privatretligt mellemværende. De fleste forsikringselskaber har allerede i dag særlige, gunstige vilkår for veterankøretøjer og tillige for de lidt yngre, klassiske køretøjer. Beslutningsforslagets konsekvens synes at være, at de klassiske køretøjer, der endnu ikke har alderen til veteranstatus, ikke vil kunne opnå de gunstige forsikringsvilkår. Beslutningsforslagets bemærkninger om, at de gunstige forsikringer medfører, at der af sikkerhedsmæssige grunde kun må køres mellem 15. marts og 15. november beror på en misforståelse. De fleste selskaber tillader kørsel udenfor dette tidsrum ved en merbetaling på typisk 25 % i forsikringspræmie. MhS vil i denne forbindelse gøre opmærksom på, at vi ikke mener, at det er formålstjenligt med en tidsbegrænsning. Har veterankøretøjsere lyst til at lufte køretøjet en vinterdag, skal der – som i dag – være mulighed for det. Det er således snarere risikobetragninger og ikke nødvendigvis sikkerhedsmæssige begrundelser, der er baggrunden for forsikringsvilkårene.

3. Kun syn ved ejerskifte

Den nuværende regel om syn for veterankøretøjer hvert 8. år blev indført så sent som i 2005. Ordningen fungerer fint og efter vores opfattelse er de gældende synsintervaller for køretøjer registreret som veterankøretøjer en rimelig afvejning af hensynet til de sikkerhedsmæssige aspekter og det forhold, at disse køretøjer kun må anvendes begrænset. Undersøgelser viser, at veterankøretøjer i gennemsnit kører ca. 1.500 km årligt. Af netop sikkerhedsmæssige årsager mener vi IKKE, at der kun skal være syn ved ejerskifte eller konstruktive ændringer. Vi går klart ind for, at vi som andre er underlagt en rimelig kontrol af sikkerheden i veterankøretøjerne, så andre trafikanter ikke behøver være nervøse for at møde veterankøretøjer, og at sådanne køretøjer ikke udgør en anderledes risiko ved færden på offentlig vej end andre køretøjer.

4. Veterankøretøjer undtaget i miljøzoner

Veterankøretøjer (busser og lastbiler) er allerede i dag undtaget fra de eksisterende miljøzoner. MhS mener, at det er vigtigt, at der i fremtidige miljøreguleringer på transportområdet tages hensyn til veterankøretøjer, så man også i fremtiden kan se de gamle køretøjer i bybilledet. Køretøjets registreringsattest som veterankøretøj burde her være adgangsбилет nok.

5. Lempeligere told- og afgiftsbehandling.

Originalitetsbeviset vil ikke i sig selv føre til ændringer på skatte- og afgiftsområdet. På dette område gælder i dag forholdsvis lempelige regler.

Grundlaget for registreringsafgiften af køretøjer der er mere end 35 år gamle og som fremstår som ved 1. registrering (et originalitetskrav gælder således allerede) er 40% af den oprindelige nyværdi uden afgifter. Udfordringen her er at finde frem til det korrekte grundlag, altså den oprindelige pris, hvilket kan være vanskeligt ikke mindst for modelvarianter, der måske ikke i sin tid overhovedet blev solgt i Danmark. Originalitetsbeviset løser ikke problemet.

Vedr. moms og import af køretøjer fra ikke EU- lande gælder lempelige regler såfremt køretøjet kan klassificeres som samlerobjekt. Der er i november 2009 kommet en ny vejledning fra EU - Kommissionen om dette ganske komplicerede spørgsmål. Det er MhS' vurdering, at vejledningen, der hviler på EF-domstolens praksis, ikke umiddelbart kan laves om, og at det ikke udelukkende er et dansk anliggende hvordan de told- og momsretlige vilkår skal fastlægges. På den anden side ser MhS gerne at sådanne køretøjer får en

lavere moms (momsdifferentiering) og told, og at retstilstanden blev som før den seneste vejledning.

Da et køretøjs klassifikation som samlingsobjekt under alle omstændigheder stiller krav om en vis grad af originalitet, ses det mest hensigtsmæssigt, at denne vurdering som hidtidig sker i forbindelse med afgiftsberigtigelsen og ikke på grundlag af et selvstændigt originalitetsbevis.

6. Originalitetsbevis skal være internationalt anerkendt.

Her vil vi gerne påpege, at den internationale veterankøretøjsorganisation FIVA allerede har udarbejdet tekniske regler for, hvornår et køretøj kan defineres som originalt. FIVA udsteder (i Danmark står MhS som FIVA-repræsentant for dette) allerede internationale FIVA-pas, som i enkelte lande er en forudsætning for at komme ind i eksempelvis miljøzoner. Passet bruges i et vist omfang også ved veterankøretøjsløb. I øvrigt kan vi oplyse, at proceduren for at få et FIVA-pas er ganske omfattende og derfor også ressourcekrævende. De udstedes i dag i Danmark kun et begrænset antal FIVA-pas om året.

7. Helårlig opkrævning af vægtafgift

Vægtafgiften opkræves i dag halvårlig. Dette bør bibeholdes, idet vægtafgift er forudbetalt. Helårlig vægtafgift vil betyde at ejere af veterankøretøjer skal betale forud for køretøjerne og vil dermed ved afmelding have flere penge til gode til tilbagebetaling. I øvrigt betaler de fleste i dag deres vægtafgift automatisk via PBS. Det er heller ikke i vores interesse, at der i tilknytning hertil indføres yderligere begrænsninger i brugen af køretøjerne, som beslutningsforslagets bemærkninger lægger op til.

MhS vil her gerne benytte lejligheden til at foreslå Trafikudvalget, at der nedsættes en arbejdsgruppe, hvis opgave bliver at komme med et katalog, hvor samtlige regler omkring motorhistoriske køretøjer samles. Som det er nu, er det yderst vanskeligt for almindelige veteranentusiaster og myndigheder at gennemskue reglerne. MhS deltager selvfølgelig gerne i sådan en arbejdsgruppe. De ændringer Motorhistorisk Samråd kunne pege på er nedsættelse af aldersgrænsen for veterankøretøjer til 30 år (svarende til FIVAS definition) og en revurdering af, om ikke der er behov for at justere de lempelige regler ved registreringsafgift og vægtafgift i nedadgående retning under hensyn til begrænsede brug af disse køretøjer.

MhS stiller også gerne op til et personligt møde med Trafikudvalget.

Med venlig hilsen

Motorhistorisk Samråd (MhS)
Formand Mads Thyregod og
sekretariatsleder Ole Pedersen
Strandgade 12, København
Tlf. (+45) 23 47 41 63
Mhs@motorhistorisk.dk