

Dommedagsprofetier og feilinformasjon. LMK har de nødvendige internasjonale forbindelsene!

Av generalsekretær Stein Christian Husby.



Nei, Il Tempo Gigante er ikke avfall. Foto hentet fra Facebook

Det går nærmest et gufs gjennom kjøretøymiljøet når det trekkes frem et EU-forslag omkring håndtering av utrangerte kjøretøy – såkalt «End of Life». Flere aktører spår nærmest en snarlig undergang for alle med kjøretøy som hobby. LMKs linje har derimot aldri vært store tabloide overskrifter hvor det varsles undergang og ragnarrok, men derimot en saklig, nøktern og faktabasert informasjon knyttet til hva som ligger i det aktuelle sakskomplekset. Massehysteri og lettvinde poenger, skaper ingen balansert tilnærming og troverdighet. LMK er også den eneste organisasjonen i Norge med internasjonale kontakter gjennom den internasjonale veterankjøretøyorganisasjonen FIVA – hvor det kan drives et aktivt lobbyarbeid der hvor beslutningene fattes; innad i EU. Dette er ingen sak, som løses over en kaffekopp med nasjonale stortingspolitikere.

Vi vil nå forklare hvorfor;

LMK har vært kjent med og jobbet med denne saken i flere år. Direktiv-forslaget har tidligere vært behandlet i EU, og den gangen ble det såkalte «End of Life-direktivet» utsatt. Bakgrunnen for mye av dette var den massive eksporten av utrangerte biler fra Vest-Europa til en rekke afrikanske land på begynnelsen av 2000-tallet. Ukulturen hvor vestlige land kvitter seg med regelrett avfall i form av

kjøretøy som så vel utrangerte skip, har bidratt til å forsterke globale miljøproblemer. Direktivforslaget har derfor avstedkommet, ment som et vern mot at avfall sendes til land uten et tilfredsstillende system for håndtering av avfall eller generelle retningslinjer for HMS-arbeid.

Motorhistoriske kjøretøy vil fritas;

Motorhistoriske kjøretøy vil fritas dersom et slikt direktiv blir innført. I praksis vil dette gjelde alle kjøretøy over 30 år. Derimot er det lagt noen føringer for visse krav til kjøretøyene, deriblant originalitet og tilstand. Dette er i tråd med den praksis vi allerede ser i forhold til vår egen kjøretøyforskrift i §1-9 knyttet til bevaringsverdige kjøretøy, jfr. også den praksis man opplever rundt historiske kjøretøy i miljøsoner i en rekke europeiske land.

Det er ingen automatikk i at alle gamle kjøretøy er «gull» og skal få særlige dispensasjoner. Vi må erkjenne at noen ganger har reparasjoner, ombygginger eller forfall kommet så langt at det rett og slett er avfall. Utslitte bruksbiler skal ikke ha de samme rettighetene som et historisk kjøretøy som vedlikeholdes, brukes sparsomt og avsetter et minimalt klimaavtrykk. Vi i den motorhistoriske bevegelsen må også ta et ansvar for gjennomføringen av «det grønne skiftet». Å verne om skrot eller forsøpling tjener ikke vår sak. Enkelt sagt; alt kan ikke bevares. Vi må gjøre et utvalg!

Derimot er ikke ødelagt ensbetydende med avfall; Et restaureringsobjekt som lagres forsvarlig og hvor noen har til hensikt å investere tid og penger skal fortsatt være lov å eie!

Veien mot veteranstatus og historiske ombygginger.

LMK opplever at det er mye følelser i denne saken. Ekstra sårt blir det når et nasjonalt ikon som «Il Tempo Gigante» trekkes fram som noe et nytt direktiv vil betrakte som avfall. Dette er ikke mindre enn regelrett tull! LMK som norsk representant for FIVA, vet at deres definisjoner blant annet i Turin Charter er retningsgivende i verden. Et ombygget kjøretøy hvor ombyggingen er historisk, anses på lik linje med et ditto originalt. Så her har vi ingenting å frykte.

Derimot blir det viktig at man følger prosessen nøye slik at vi sikrer etterveksten frem mot veteranstatus. Derfor er diskusjonen som nå raser i Sverige uhyre viktig, nettopp for å sikre at nasjonale tolkninger ikke bærer galt av sted. Mange kjøretøy når et bunnpunkt rundt 20-29 år gamle, og det blir viktig at vi sikrer at gode eksemplarer av disse bevares for ettertiden. Men så lenge eier viser interesse og lagrer dette forsvarlig, har man ingenting å frykte. «Skrotnisser» med 10-15 bilvrak i hagen er ikke gode representanter for vår bevegelse, og dette tar LMK avstand fra. Dette er tross alt allerede regulert i vår egen lovgivning.



LMK på besøk hos det Svenske forbundet MHRF. Foto: LMK

LMK har jobbet med dette lenge.

LMK har kanskje ikke for vane alltid å snakke høyt om alt vil gjør og hvem vi møter. Her kan vi sikkert bli flinkere. Derimot vil man nok i en tabloid verden preget av store overskrifter og behovet for å skrike høyest, lett bli den tapende part. LMK har derimot jobbet internasjonalt med dette temaet i en årrekke. Dette var med andre ord ingen ny problemstilling for oss, og det har vært dagsaktuelt tema på nordiske møter med våre søsterorganisasjoner en rekke ganger. Legislation Commision i FIVA jobber aktivt med «End of Life» nettopp for å sikre at dette ikke vil få ringvirkninger for vår virksomhet. LMK har allerede hatt møte med Lars Genild og Kurt Sjöberg i denne kommisjonen. Derfor er det viktig å merke seg at LMK er eneste representant for Norge i FIVA-systemet, og vi har hatt LMKs representanter i en rekke FIVA-kommisjoner helt siden 1980-tallet. Det er i FIVA dette slaget i første rekke vil kjempes gjennom et organisert og verdensomspennende nettverk. LMK har også bistått Motorhistoriska Riksforbundet (MHRF) i Sverige i flere saker knyttet med eksport av veterankjøretøy fra Norge til Sverige. Saken vil også bli aktualisert når MHRF kommer som foredragsholder på LMKs store kjøretøyhistoriske konferanse i mars 2024 i Oslo.