



Oslo 16.04.2024.

Til Stortinget

INNSPILL VEDRØRENDE REPRESENTANTFORSLAG 126s (2023-2024).

Litt om omkring vår kompetanse og virkeområde.

Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, heretter benevnt som LMK, ble stiftet allerede i 1979 med hensikt å jobbe nasjonalt og internasjonalt med rammebetingelser, lovverk og tekniske krav knyttet til motorhistoriske kjøretøy. I dag omfatter LMK totalt 155 motorhistoriske klubber, som igjen utgjør en medlemsmasse på ca. 50.000 medlemskap. LMK er den eneste norske organisasjonen som har en formalisert internasjonal forankring innenfor denne sektoren, som norsk representant for den internasjonale veterankjøretøyorganisasjonen FIVA, med tilslutning fra ca. 75 medlemsland og 2 millioner medlemmer. FIVA samarbeider videre med UNESCO, og det utarbeides verneplaner og universelle definisjoner og bevaringsstrategier for bevegelig kulturarv. LMK har derfor et definert hovedfokus på motorhistoriske kjøretøy og håndteringen av den rullende kulturarven, en rolle vi p.t. er alene om i norsk sammenheng.

For LMK blir det derfor viktig at et norsk regelverk, definisjoner og tilpasning harmonerer med en bred internasjonal forankring omkring hva som er ønsket adferd og tilsiktede mål. Det blir også viktig at trafikksikkerheten spiller en sentral rolle samtidig som man gjennom teknisk regelverk sikrer nødvendige rammebetingelser som muliggjør dispensasjoner fra dagens krav til kjøretøy.

LMK ser også viktigheten av at den motorhistoriske kjøretøybevegelsen tar et nasjonalt som så vel et internasjonalt ansvar for å sikre gjennomføringen av det grønne skiftet med hensyn til eksport av miljøavfall, forsøpling herunder av estetisk art samt en begrenset bruk som er i tråd med intensjonene omkring bevaring av et motorhistorisk kjøretøy. Derfor blir det også viktig at vi som bevegelse tar et kollektivt ansvar for at kjøretøyene ikke lenger benyttes til daglig bruk, vedlikeholdes og samtidig holdes så originale som mulig ut i fra et bevaringsperspektiv. Det er ikke slik at kun alder blir ensbetydende for vernestatus og lempninger med hensyn til bruk, avgifter og regelverk. Ringvirkningene av et slikt frislipp, vil lett kunne ramme bevegelsen i neste omgang og svekker vår allmenne troverdighet.

Det vil kunne ligge risikoelementer omkring ombygde kjøretøy vs. trafikksikkerhet, dersom disse ikke er underlagt et løpende kontrollregime. Vi vet at en hel del dagligkjøretøy befinner seg blant andelen som utgjør fellesbetegnelsen registrerte veteranbiler. Disse sistnevnte vil kunne ha en annen

bruksfrekvens, som igjen vil kunne påvirke målsettinger knyttet til utslipp, trafikkulykker og sikkerhet i trafikken.

LMK ser derfor en hel del utfordringer med deler av forslaget, som med all tydelighet innebærer en tilnærming mot en likebehandling av hobby, eldre dagligkjøretøy og en rullende kulturarv. LMK ser at det er helt nødvendig at det ikke kan settes likhetstegn mellom disse ulike gruppene da en ivaretagelse av den rullende kulturarven er et nasjonalt samfunnsansvar, som heller ikke står i en kontrast til gjennomføringen av det grønne skiftet.

LMK vil derfor bemerke følgende;

1) Endre årsgrensen for veterankjøretøy fra 30 til 20 år.

LMK fastholder at aldersgrensen for et veterankjøretøy fortsatt bør være 30 år. LMK følger en lik definisjon av veterankjøretøy som FIVA, noe som igjen er identisk for de fleste av FIVAs medlemsland i et globalt perspektiv. Det er som følger;

«Et motorhistorisk/bevaringsverdig kjøretøy er et bevart, mekanisk drevet, kjøretøy, hovedsakelig produsert for mer enn 30 år siden, og vedlikeholdt i historisk korrekt tilstand. Dette er ivaretatt av en person eller organisasjon, som har kjøretøyet for dets tekniske og / eller kulturhistoriske interesse, og som ikke benytter det til daglig transport.»

Andelen dagligkjøretøy øker blant de nyeste veteranene, selv med dagens 30 års grense. Med en endring til 20 år, vil trolig en dominerende andel av disse ha en bruk og bruksfrekvens som ikke harmonerer med et motorhistorisk kjøretøy, som ikke skal tjene som et dagligkjøretøy.

Det kan også tilføyes at bruksvennligheten på 20 år gamle biler er høy og, dersom disse skal gis fritak for omregistrerings- og trafikkforsikringsavgift vil lett dette være en økonomisk motivasjonsfaktor som inviterer til et mulig misbruk av de fordeler som politisk opprinnelig var tilsiktet en helt annen målgruppe.

Den tekniske evolusjonen har i senere år vært av mer begrenset art, slik at et 30 år gammelt kjøretøy i 2024 av årsmodell 1994, fremstår langt mer moderne designmessig som så vel teknisk enn en 1954 modell var ved innføringen av 30-års regelen i 1984. Skal grensen endres til 2004-modeller, vil hele betydningen av ordet veterankjøretøy få utfordringer med den generelle oppfatningen blant befolkningen og således få en svekket legitimitet.

For at begrepet veteranbil skal få et faktisk innhold, kan ikke dette være ensbetydende med kjøretøy som utgjør en betydelig andel av den ordinære kjøretøyparken.

Selv med dagens 30-års grense foreligger det utfordringer med en allmenn aksept for at disse skal ha lempninger knyttet til avgifter, tekniske krav og bruk.

2) Garanti for etanolfri bensin.

LMK stiller seg bak forslaget om at det blir en lovfestet rett vdr. tilgang til etanolfri bensin. P.t. leveres dette fortsatt en rekke steder under benevnelsen 98 oktan E5. Derimot har innføringen av 95 oktan

E10 våren 2023 gitt et lite oppsving i salget av 98 oktan, men dessverre ikke tilstrekkelig for å sikre en varig og landsdekkende tilgang. LMK samarbeider tett med bransjeorganisasjonen Drivkraft Norge, som har vært åpen på utfordringene med etanolinnblanding i bensinen. Derimot synes ikke denne saken å løses ene og alene gjennom forbrukerkraft, og således må tilgangen sikres gjennom politiske grep. Som det påpekes fra forslagsstillerne har også denne saken en rolle ved beredskap, samtidig som den også omhandler småmaskiner og en rekke fritidsbåter. Uten en lovfestet rett til tilgang, vil tilbud og etterspørsel styres av markedskreftene. Derfor vil en lovfestet rett til tilgjengelighet innenfor en radius på 50 kilometer være hensiktsmessig, men dette fordrer en form for støtteordning/kompensasjon overfor drivstoffbransjen da lav omsetning har påvirket lønnsomhet, kostnader og distribusjon som har resultert i en gradvis utfasing. I dag er det drivstoffbransjen som bærer disse tapene alene.

Det bør derfor også vurderes muligheten for en type etanolfri «multi-bensin», ment å kunne møte et snarlig endret marked hvor dagligkjøretøyene på bensindrift forventes utfaset innen få år gitt dagens målsetting vdr. elektrifisering av kjøretøyparken i Norge. På relativt kort sikt vil hoveddelen av markedsgrunnlaget for bensin, nettopp være i den delen av kjøretøyparken som i dag utgjør hobby- og motorhistoriske kjøretøy. Her vil behovet for et etanolfritt drivstoff være uttalt.

3) 50-års regelen skal inkludere alle kjøretøy.

LMK fulgte høringsrunden omkring disse endringene i forskriften for Periodisk Kjøretøykontroll (PKK) i 2015/2016 tett. All rettskildelære tilsier at man må se nøye på intensjonene/lovforarbeidene bak en bestemmelse. Forarbeidene bak innføringen av nytt regelverk for PKK fra 01.10.2016 var basert på en nøye gjennomgang av ulykker, sikkerhet, tekniske krav og avdekkede feil og mangler basert på erfaringene helt siden innføringen av PKK i 1998.

Dessverre viste statistikken knyttet til feil og mangler ved PKK at kjøretøy fra ca. 11 års alder frem til ca. 39 år, ble hele 65% ikke godkjent ved første fremvisning til PKK. Etter passerte ca. 39 år sank betydelig andelen feil og mangler med alder. Derimot har man ikke et referansegrunnlag før 1960-modellene, grunnet et generelt fritak. Statistikken Vegdirektoratet benyttet i 2015 viste likevel at mange kjøretøy er dagligkjøretøy helt frem mot 40-års alder. I denne gruppen er det også sannsynlig at perspektivet for videre eierskap er knyttet til bruksverdi og kostnader, noe som vil påvirke tilstand og viljen til påkost frem mot resirkulering/vraking. I motsetning er tilstanden normalt svært god på veteran- og entusiastbiler. Likevel er bruksvennligheten på nyere veteraner langt høyere, noe som kan bidra til å flytte ytterpunktene for daglig bruk. I uttalte risikogrupper, som ombygde kjøretøy kan representere, vil dette bli ekstra viktig at disse kontrolleres.

Myndighetene ønsket derfor også en regelmessig kontroll av kjøretøy, som er vesentlig modifisert og/eller ombygget. Dette hovedsakelig ut i fra et sikkerhetsmessig aspekt. Utfordringene lå derfor på hvordan man kunne få de tilsiktede lempninger på PKK på de eldste veterankjøretøyene men samtidig kunne ha en kontroll på mulige trafikkfarlige ombygginger og gamle bruksbiler i generelt dårlig stand. Utvalget falt derfor ned på den allerede eksisterende bestemmelsen i kjøretøyforskriftens § 1-9 knyttet til bevaringsverdige kjøretøy. Her sikret man gjennom en teknisk kontroll at kjøretøyet i all hovedsak var i samsvar med originale spesifikasjoner, kjøretøyet ble dokumentert med bilder, eier frasier seg retten til ombygging og aksepterer at kjøretøyet ikke skal benyttes daglig. For de fleste med interesse for og innhav av motorhistoriske kjøretøy, er dette i tråd med den bruken kjøretøyet faktisk allerede har. Det som kan fremstå ved første øyekast som reguleringer og begrensninger, blir snarere tildeling

av goder til en gruppe som har til hensikt begrenset bruk, originalitet og fremtidig bevaring. Dette ser vi at nærmest er helt identisk med den situasjonen man har i f. eks. Tyskland med historiske kjennemerker. De historiske og bevaringsverdige kjøretøyene skal enkelt kunne identifiseres med en H til høyre i kjennemerket. Disse kan brukes fritt og blant annet kjøre i miljøsoner i de store byene.

Det blir helt vesentlig å kunne skille en rullende kulturarv fra gamle bruksbiler. Også biler som ikke er i samsvar med produsentens spesifikasjoner og/eller brukes daglig, trenger ekstra tilsyn, noe som er en konsekvens av forskriften. Dette burde ikke medføre noen ulemper for eier at noen jevnlig kontrollerer kjøretøyet og påser at vedlikeholdsansvaret etter vegtrafikklovens bestemmelser overholdes. Dette er egentlig nødvendig helt uavhengig av alder, noe Rjukan-ulykken i 2018 med en 1959-modell er et godt eksempel på.

LMK mener at tekniske avvik og høyere grad av bruk, tilsier at dagens ordning er til det beste for eiere av veterankjøretøy, som tilhører denne brukergruppen. LMK har også generelt gjennom klubbene henstilt til kontroll og sjekk av kjøretøyene, uavhengig at hvorvidt disse er underlagt PPK eller ikke. LMK har også utviklet frivillige veteranbiltester sammen med NAF og Viking Kontroll. Veterankjøretøymiljøet må ta et kollektivt ansvar slik av vi preventivt kan demme opp for ulykker og trafikkfarlige kjøretøy. Dette er i alles interesse.

Vurderingen av originalitet i forhold til § 1-9 er også nokså romslig og basert på en helhetsvurdering fra kontrolløren hos SVV. Dette tar blant annet hensyn til at alle deler av original utførelse ikke lenger kan skaffes. Ettermontering av sikkerhetsutstyr aksepteres.

LMK støtter derfor dagens eksisterende ordning, og en endring vil kunne ramme trafiksikkerheten samt medføre flere dagligkjøretøy også blant gruppen over 50 år.

4) Regelverk, avfall og sirkulærøkonomi for kjøretøy.

«End of Life»-direktivet (ELV) har skapt en opphetet debatt i kjøretøymiljøet i Norge. Denne saken har vært gjenstand for en grundig behandling i FIVA, hvor egne lobbyister opp mot Europa-kommisjonen har vært engasjert. All kommunikasjon tilsier at dette direktivet ikke er tilsiktet å ramme motorhistoriske kjøretøy, deler eller utstyr til disse.

Beklageligvis synes enkelte miljøer i Norge å ha sporet av fra en rasjonell og saklig debatt, hvor hensikten synes å være et ønske om å skape frykt og unødvendig bekymring. LMK vil igjen vise til de som jobber med saken i EU og den generelle internasjonale aksepten for at motorhistorie har kulturell status som berettiger et lovfestet vern.

Derimot er ELV en konsekvens av en råvaremangel på verdensbasis hvor man ønsker at uttjente produkter skal resirkuleres og kunne gjenvinnes på en hensiktsmessig måte med minst mulig tap i næringskjedene. Denne sirkulærøkonomiske filosofien er også toneangivende ved konstruksjon og produksjon av dagens kjøretøy. Dagens biler, i særlig grad el-bilene, krever særskilt kompetanse ved demontering og resirkulering da de inneholder en rekke farlige og krevende avfallsstoffer. ELV-direktivet tar derfor også et sikte på å øke produktansvaret hos produsentene og samtidig gi myndighetene en lettere tilgang til å gripe inn overfor kasserte biler som åpenbart er uttjent og for avfall å regne. Ser man på den gjennomsnittlige levealderen på dagens kjøretøy, kostnader til deler og kompetansekrav for å kunne reparere disse – har det skjedd en endring som trolig gjør at disse aldri

vil få en fremtidig status som veterankjøretøy. Dette har gitt store utfordringer for blant annet forsikringsbransjen, noe som har hevet prosentandelen i favør reparasjon ved større skader vs. kondemnering.

Alt det ovennevnte er forhold man bør ta i betraktning ved en vurdering av forskriftens utkast til tekst og intensjonene bak dette. Med dagens lovgivning har det ofte vist seg å være krevende med opprydding hvor hensatte kjøretøy har forurenset eller vært til estetisk sjenanse. Virkemidlene for en tvungen prosess har tatt tid og blitt kostbart. Det har også vært en organisert eksport av utrangerte kjøretøy til u-land - kjøretøy som ikke har falt innenfor noen verneplaner eller motorhistoriske definisjoner. Dette blir mye av det samme man opplever innenfor hugging av skip bestående av farlige materialer, hvor disse har havnet i blant annet India uten HMS-krav og krav til avfallshåndtering.

ELV-direktivet har ikke til hensikt å tvangsskrote noe som helst som har en bevaringsstrategi og ikke representerer fare og sjenanse der hvor det oppbevares. Svært mange av de aspektene direktivet ønsker å ivareta, følger allerede av norsk miljøvernlovgivning. For LMK fremstår det som en oppkonstruert problemstilling at myndighetene har til hensikt å tvangsskrote kjøretøy grunnet manglende originalitet, under forutsetning at disse ivaretas og oppbevares på en hensiktsmessig måte.

Ett sted må grensene trekkes, og i forhold til en vurdering blir igjen originalitet et mulig parameter å benytte seg av. Dette vil være knyttet til kjøretøy som fremstår kasserte og hvor oppbygging ikke anses som hensiktsmessig. Der hvor noen ønsker en forsvarlig istandsettelse hvor sikkerhet og forsvarlig lagring finner sted, er ikke ELV et tema. Derfor blir også de tre avgitte eksempler ikke i samsvar/relevante med intensjonene bak ELV. Det kan derfor tilføyes;

- **Il Tempo Gigante** ble bygget allerede i 1976, og dette er såkalt en historisk ombygging. Iht FIVAs definisjoner og Turin-charteret er en ombygging for historisk å regne når den passerer 30 år. Sett opp mot dette kjøretøyets historie og rolle, vil dette ikke kunne bli en realitet. Il Tempo Gigante er tildelt kjennemerke BL50000, og et enkelt søk hos SVV viser at bilen allerede er tildelt status som et bevaringsverdig kjøretøy.
- **1954 Chevrolet Bel Air** med oppgraderte bremsere tillates også etter instruksjonen hos SVV for bevaringsverdige kjøretøy. Dette er basert på et sikkerhetsmessig aspekt, og dersom kjøretøyet for øvrig totalt sett oppleves som et historisk kjøretøy, røkkes ikke dette ved aktuell status.
- **1961 VW Boble med sikkerhetsbelter.** Også dette er sikkerhet, som bidrar til å redde liv. Det er ikke slike faktorer som skal påvirke.

5) Ombygging av drivlinje.

Fra LMK sitt ståsted er ikke en ombygging til elektrisk drivlinje noe vi bifaller med tanke på motorhistoriske kjøretøy. Dette vil ødelegge kjøretøyenes historiske verdi og betydning. Internasjonale undersøkelser understøtter at bruk og følgelig klimaavtrykket fra disse ikke rettferdiggjør kostnader og bruk av råvarer/miljøgifter en elektrifisering vil innebære.

For andre typer kjøretøy, blir dette utenfor LMKs virkeområde.

6) Kjøretøytekniske krav.

LMK har ingen motforestillinger mot at kjøretøytekniske krav for Japan og Australia også godkjennes i Norge.

Bruktimporten av motorhistoriske kjøretøy fra Japan har vært stor i mange år, og mange av disse kjøretøyene har vært utfordrende for en registrering i Norge uten endringer og dokumentasjon fra produsent.

LMK kan ved behov kontaktes dersom et ønske om ytterligere dokumentasjon eller redegjørelse omkring de faktiske forhold.

Med vennlig hilsen



Stein Christian Husby, sign.

Generalsekretær LMK



Landsforbundet av
Motorhistoriske
Kjøretøyklubber