



Kasserede EU-regler

Som vi kunne fortælle om i årets første nyhedsbrev (januar 2017), så er 2017 det vigtige år for den Køretøjssikkerhedspakke, man i 2014 besluttede sig for i EU. I den pakke lå blandt andet en ny definition på historiske køretøjer, der, ud over en årgangsgrense på 30 år, også omhandlede en ny mere rummelig forståelse af "originalitet". Samlet fandt vi pakken attraktiv i forhold til at redefinere begrebet "historiske køretøjer" i Danmark. En redefinering der er stærkt behov for, både inden for syn og godkendelse af køretøjerne som pakken handler om, men også som løftestang til kommende forhandlinger med Skatteministeriet om registrerings- og vægtafgifter.

Senere kunne vi i et andet nyhedsbrev (februar 2017), berette om et møde med

Færdselsstyrelsen om implementeringen af Køretøjssikkerhedspakken i Danmark, i det der er kommet til at hedde Perodesynsdirektivet. På det møde fandt vi forståelse for vores argumenter, om at overføre hele teksten om historiske køretøjer fra EU beslutningen, til den kommende opdatering af perodesynsdirektivet.

Nu har direktivet så været i høring, og desværre må vi konstatere at Færdselsstyrelsen ikke har ført den for os meget væsentlige ændring ud i livet, på trods af aftalen med dem.

Vores høringssvar har derfor naturligt nok været at forsøge at fastholde Færdselsstyrelsen, ikke bare på den aftale vi havde med dem efter vores møde, men også at fastholde dem i den beslutning der er foretaget i EU, når det kommer til historiske køretøjer. Glædeligt nok kunne vi konstatere at FDM også opfordrede til det samme i deres høringssvar, at bibeholde ordlyden fra Køretøjssikkerhedspakken.

Med udgangspunkt i høringsmaterialet, der blev udsendt 1. marts, har vi været til møde med Venstres trafikordfører Hans Christian Schmidt, da han i sin daværende rolle som Transportminister lovede os, at Køretøjssikkerhedspakken blev ført helt igennem. Hans Christian Schmidt konkluderede overfor os, at der tydeligvis var tale om at embedsværket overimplementerede reglerne fra EU i det her tilfælde. Denne konklusion har fået hans partifælle Kristian Pihl Lorentzen til at tilskrive den nuværende Transportminister med spørgsmål til Færdselsstyrelsens håndtering af reglerne for historiske køretøjer.

Efter en telefonisk samtale den 31. maj med Chefkonsulenten i Færdselsstyrelsen med ansvaret for høringen, kan vi nu beklageligvis konstatere at styrelsen alligevel fastholder ordlyden, sådan som den blev sendt i høring, trods mulig politisk pression og trods høringssvar fra såvel FDM og Motorhistorisk Samråd der begge opfordrer til at medtage den fulde ordlyd fra EU.

Der kommer derfor ifølge Færdselsstyrelsens tilbagemelding til at stå følgende i

periodesynsdirektivet per 1. januar 2018:

- En årgangsgrense på 30 år for veterankøretøjer, der hvor disse skal godkendes til kørsel med prøveskilte/prøvemærker.
- En årgangsgrense på 35 år for 8 års periodesyn.
- Der vil i det nye periodesynsdirektiv ikke stå noget om definitionen på originalitet, noget vi ellers anser som meget væsentligt for bevarelsen af de historiske køretøjer, der herefter altså forsat skal fremstå, som da de forlod fabrikken.

Vi i Motorhistorisk Samråd stiller os meget undrende overfor, hvorfor Færdselsstyrelsen vælger at gå videre end den ordlyd, der kommer fra EU i forhold til periodesyn, og at de vælger at overhøre både os og FDM i denne høring.

Vi forstår ikke behovet for ikke at medtage den fulde ordlyd fra EU direktivet, endsige ændre den på visse punkter. EU beslutningen var genstand for megen debat på såvel parlamentarisk niveau som på ministerniveau, hvorfor de konsekvensberegninger og politiske aftaler der er indgået må være grundlag nok, uden at Færdselsstyrelsen nødvendigvis skal supplere med deres egen fortolkning.

Det er meget beklageligt og særdeles skadeligt for de fremtidige muligheder for at bevare de historiske køretøjer og vores rullende kulturarv.

Johnny B. Rasmussen
sekretariatsleder



Miljøzoner i de europæiske lande

Positivt nok nærmer vi os atter sommerferieperioden, og med den kommer for mange også planlægningen af en tur til udlandet med det historiske køretøj.

Af den grund vil vi lige minde om udbredelsen af miljøzoner i Europa, og om hvorledes man bedst muligt forbereder sig på sine besøg i især europæiske storbyer.

Der er en tydelig trend i de europæiske storbyer, at man øger restriktionerne for især køretøjer (men også fartøjer), for at kunne efterleve kravene til luftkvaliteten, og faktisk skal vi ikke længere tilbage end til starten af juni i år, for at finde udmeldinger fra vores egen hovedstad omkring ønsket til indførelse af begrænsninger for private køretøjer i byen.

Herhjemme burde dette dog logisk nok kræve en ændring i miljølovgivningen, da lovgivningen tydeligt definerer fire byer i Danmark med mulighed for etablering af miljøzoner, og at disse miljøzoner alene gælder for lastbiler og busser.

Iblandt de steder hvor der for nyligt er sket mest drastiske ændringer er Paris, hvor

historiske køretøjer positivt nok er undtaget for reglerne, og Antwerpen hvor man alene kommer ind i byens centrum med historiske køretøjer efter en dagsbetaling på 20€.

Desværre stiller mange af storbyernes miljøzoner krav om forskellige former for vignetter eller klistermærker, og dette gælder ofte også udenlandske køretøjer. I Paris er det så endt med ikke færre end 6 forskellige farvede mærker, som man skal have erhvervet FØR man bevæger sig indenfor i den centrale del af byen.

I Belgien hvor der nu er miljøzoner i Bryssel, Antwerpen, Mechelen og Gent gælder, at man i forvejen skal have registreret sit køretøj hos myndighederne, dette da man her anvender kamerascanning af køretøjerne til registrering.

Da miljøzonerne hele tiden udvides, og da reglerne hvorefter de håndhæves synes at være unikke for hver enkelt miljøzone, bliver man nødt til at forberede sig rimeligt grundigt inden afgang hjemmefra.

Det bedste sted at få et overblik over de enkelte miljøzoner er stadig hjemmesiden:

www.urbanaccessregulations.eu

en hjemmeside der faktisk er ret god til at få opdateret med de nye regler, så man ikke bliver fanget på halvvejen, og hvor man under NEWS som en ekstra service kan anvende en Route Planner, der samler de regler der gælder for det køretøj man anvender til turen i de byer, man har planlagt at lægge vejen forbi.

En alternativ hjemmeside, der behandler de samme oplysninger er:

www.green-zones.eu/da

Planlægning har altid været en god metode til at undgå uforudsete overraskelser, og miljøzonerne er blevet en ekstra faktor, som også kræver planlægning inden afgang rundt i Europa.

I øvrigt gælder flere og flere af reglerne også de moderne hverdagsbiler, så det kan anbefales at man checker hjemmesiden, hvis man påtænker at køre til de europæiske storbyer mere eller mindre uanset hvilket privat transportmiddel, man påtænker at anvende til turen.

God tur til alle og god sommer.

Lars Genild

Medlem af bestyrelsen, Motorhistorisk Samråd

Dette nyhedsbrev er det sidste inden sommerferien. Sekretariatet holder sommerferielukket i perioden fra mandag den 17. juli til onsdag den 9. august.

I ønskes alle en god, varm og tør sommer, med mange muligheder for at komme ud og bruge de historiske køretøjer.

Med venlig hilsen
Johnny B. Rasmussen - Sekretariatet



