

HØRINGSUTTALELSE

Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK) er av Kultur- og kirkedepartementet bedt om å gi et høringssvar på "Forslag fra arbeidsgruppen for endring av kulturminnelovens § 23 om utførselsforbud av kulturminner". LMK har følgende å bemerke til forslaget:

Arbeidsgruppen har ut i fra sitt mandat blant annet sett på problemstillingene:

- Hvilke kategorier av kulturgjenstander bør det kreves utførselstillatelse for?
- Bør det knyttes aldersgrense og/eller verdigrense til gjenstandene, og i så fall hvor skal grensene settes?

Det er med stor overraskelse vi er blitt kjent med at det har vært nedsatt en arbeidsgruppe med dette mandatet uten at LMK som organisasjon for 46.000 direkte berørte medlemmer er blitt gjort kjent med dens eksistens og mandat. Videre er det minst like overraskende at det allerede er blitt gjort endringer i eksisterende regelverk av stor betydning for våre medlemmer uten at det er blitt gjort forsøk på å varsle oss. Det er en tilfeldighet at vi har oppdaget utvalgets eksistens og forslag.

Når det også fremkommer i dokumentet mottatt 30.11 – to uker innen fristens utløp - at LMK er på høringslisten uten at høringen er mottatt, blir dette en vanskelig situasjon for en frivillig organisasjon som har sine fagpersoner spredt over hele Norge.

Innledning uttalelse

LMK kan ikke se at arbeidsgruppen har tatt hensyn til det store antall kjøretøy eldre enn 50 år som er grensen i eksisterende regelverk, eller det store antall kjøretøy produsert før 1950. Det ser ut til at gruppen stort sett har vurdert objekter som mynter, ulike typer kunstgjenstander samt antikviteter som bøker, møbler og innbo.

LMK er medlem av Norges Kulturvernforbund der også Forbundet Kysten og Norsk forening for Fartøyvern er medlemmer. Deres lokale lag og enkeltmedlemmer foretar hvert år et stort antall utenlandsreiser med ulike fartøy bygget før 1950.

Langt de fleste motorhistoriske kjøretøy og deler til disse er masseproduserte gjenstander uten annen tilknytning til Norge enn at de har sirkulert her. De er således i meget liten utstrekning del av noen norsk industrihistorie. De kan imidlertid sies å være sterkt knyttet til vår kulturhistorie, og enkeltgjenstander kan således være av særlig nasjonal eller lokal kulturhistorisk betydning. Imidlertid vil dette bare gjelde et fåtall gjenstander, og det virker både upraktisk og unødvendig å anvende gjenstandens alder som hovedkriterium for utførselsforbud.

LMK har forståelse for at Toll- og Avgiftsdirektoratet har behov for et enkelt og håndterlig regelverk. Problemet er imidlertid at man dermed overser viktige internasjonale kulturpolitiske interesser til fordel for et byråkratisk håndterlig og firkantet regelverk i strid med behovene til en samlet motor- og fartøyhistorisk bevegelse.

Formålet med et eventuelt utførselsforbud er å forhindre eksport av kulturgjenstander av stor nasjonalkulturhistorisk betydning. LMK vil hevde at man på vårt område har konstruert et problem som ikke eksisterer i virkeligheten. Eksport av gamle kjøretøy eller deler til slike fra før 1950 skjer svært sjelden.

Deler

Utførselsforbudet omfatter som nevnt også deler til kjøretøy eldre enn 50 år. Som ledd i restaureringsarbeid og vedlikehold vil eiere av motorhistoriske kjøretøy hvert år sende tusenvis av deler ut av landet til reparasjon eller for nyttilvirkning av skadde eller manglende detaljer. Dette er nødvendig fordi det ikke lenger finnes ekspertise på slikt arbeid i Norge. Våre håndverkstradisjoner er i stor grad gått tapt eller blitt sterkt svekket på en rekke områder som berører vårt interessefelt. I enkelte land, særlig i England og USA, har det utviklet seg en betydelig industri i tilknytning til restaurering av historiske kjøretøy og deler til samme. Vårt internasjonale forbund FIVA la i oktober 2006 frem en rapport i perioden 2003 – 2005 en undersøkelse der det motorhistoriske miljøet i alle EU-land ble kartlagt. I den økonomiske delen viser seg at det innen EU-landene finnes over 9000 virksomheter som har sin hovedinntekt fra service og produkter for det motorhistoriske markedet. Selve omsetningen innen service, tjenester og handel er på hele 16,66 milliarder Euro årlig. For oss i Norge betyr det at svært mye ekspertise og fagkunnskap generelt om våre kjøretøy befinner seg i utlandet, og det medfører at mye må repareres utenfor Norges grenser.

Det er også gjennomgående et inntrykk av at det kun er ***gjenstanden i seg selv*** som vurderes i forslaget, ikke ***formålet*** med grensekryssingen. Ved bare å fokusere på gjenstanden i stedet for formålet, har arbeidsgruppen fullstendig oversett grunnen til de tusenvis av grensepasseringer som foretas med motorhistoriske kjøretøy hvert år. Vi reiser ofte på ferie med våre historiske kjøretøy, og ber om at det for vår gruppe tenkes annerledes i forhold til for eksempel numismatikere, kunst- og boksamlere som sjelden tar sine objekter med på ferie

Formål for grensekryssing

Formålet ved kryssing av grensen ut fra Norge er for eiere av motorhistoriske kjøretøy i grove trekk ferie, besøk hos venner og familie, deltakelse i løp og ulike arrangementer i land som Sverige, Danmark, Tyskland, Frankrike, Italia og Storbritannia samt handletur i Sverige. Anslagsvis dreier dette seg om rundt 5500 kryssinger per år for kjøretøy over 50 år. Det er urimelig å gå ut ifra at eier skal søke om utførselstillatelse når formålet er en kort tur til Sverige. Det virker også urimelig at myndighetene skal foreta saksbehandling av tusenvis av unødige søknader. Med tanke på et utall av turer eldre, sjøgående fartøy har over til Sverige, Danmark og andre land, vil dette også bidra til unødige mengder byråkrati – og irritasjon for et stort antall fartøyentusiaster.

Fakta om kjøretøykultur

Den norske, organiserte motorhistoriske kulturbevegelse inklusive AmCar (13.500 medlemmer) teller 60.000 medlemmer. I tillegg regner LMK og klubbene med at det finnes rundt 10.000 eiere av motorhistoriske kjøretøy som er medlem av klubber uten tilknytning til LMK eller AmCar, eller av ulike grunner ikke er medlem av en klubb.

Felles for de 70.000 entusiaster og kulturbevarere er at majoriteten deltar på treff, løp, utstillinger, markeder og andre fellesaktiviteter både nasjonalt og internasjonalt.

Vi peker nok en gang på den internasjonale undersøkelsen gjort av FIVA i 2006 der det innenfor området ”aktiviteter” viser seg at medlemmene i klubbene innenfor EU årlig har 2.680.000 overnattinger i forbindelse med nasjonale og internasjonale arrangementer. Vi har ingen grunn til å tro at nordmenn er ulike for eksempel svensker og dansker mht dette.

Gjort til lovbyrtere

Det er med vantro vi leser forslaget til arbeidsgruppen som ønsker å innføre en ordning der hver eier av et kjøretøy produsert før 1950 avkreves utførselstillatelse for å krysse riksgrensen

ut av Norge. I tillegg mener arbeidsgruppen at det skal innarbeides en meldeplikt ”ved retur av materialet”, noe som ytterligere vil byråkratisere et svært unødig forslag.

LMK kontaktet Kulturdepartementet 30.11.2007 som henviste til et unntak som sier at kjøretøy over 50 år ikke avkreves utførselstillatelse dersom oppholdet i utlandet er av en varighet på under 12 måneder, og at dette trolig av en eller annen grunn var falt ut i arbeidsgruppens forslag. Det som da overraskende kom frem i løpet av samtalen, ved gjennomlesing av eksisterende regelverk, er at dette unntaket er fjernet, sannsynligvis i en senere revisjon. Dette betyr at tusenvis av eiere av kjøretøy og fartøy som etter dette tidspunkt har krysset grensen ut av Norge, har brutt loven. Uten å vite det - ja vel, men uansett er de kriminaliserte.

Det omtalte unntaket kunne den motorhistoriske bevegelse foreløpig leve med. Men når dette er fjernet uten at verken LMK eller våre kontakter i Kulturdepartementet har fått kjennskap til dette, er det svært uheldig.

Det må fortsatt være anledning til internasjonal deltagelse i de mange kulturarrangementer i våre naboland, samt andre sosiale turer over grensen til vårt naboland Sverige.

Kjørevaner

Bare i Norge har de 128 LMK-tilsluttede klubbene til sammen 150 arrangementer som er åpne for andre enn klubbmedlemmene, i tillegg til interne klubbaktiviteter.

Blant aktivitetene er også turer der medlemmene kjører i grupper utenlands og kan være borte opp til flere uker.

Mange klubber og medlemmer som geografisk ikke er så langt unna grensen til Sverige deltar også på arrangementer organisert av svenske klubber.

I tillegg er det svært mange grensepasseringer der medlemmene med sine kjøretøy drar på kortere turer over til Sverige for å handle og/eller for å ta en hyggetur.

Geografisk spredning

Hoveddelen av de til sammen 106.446 registrerte motorhistoriske kjøretøy befinner seg på Østlandet, noe som er naturlig siden vi her finner den største delen av befolkningen. 45 % av Norges befolkning bor i Oslofjordregionen (Oslo, Akershus, Østfold, Buskerud og Vestfold). I tillegg er Hedmark og deler av Oppland og store deler av befolkningstette områder i Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag også definerte som nærområder til svenskegrensen.

Rundt 60 % av befolkningen og dermed 60 % av eierne av motorhistoriske kjøretøy befinner seg altså i geografiske områder der det ut fra vaner og kultur er naturlig å krysse riksgrensen til Sverige i løpet av sommerhalvåret.

Ut fra kunnskapene om medlemmenes aktiviteter og turvaner krysser årlig minst 15 % av eierne grensen til Sverige med sitt kjøretøy, eller tar kjøretøyet med på båten til Danmark, England og Sverige (fergen Sandefjord-Strømstad). I grensenære områder krysses det i sommerhalvåret ganske ofte.

Gjennomsnittsledermedlemmet har ca. 1,5 registrerte motorhistoriske kjøretøy, og de medlemmer som har to kjøretøy kjører som regel begge i løpet av en sesong.

Antall kryssinger.

Ut fra kunnskapene om at medlemmer i områder ikke langt fra svenskegrensen krysser grensene langt oftere enn øvrige medlemmer på Østlandet, er det ikke grunn til å betvile at antall kryssinger er høyere enn antall eiere som i sommerhalvåret krysser grensen. (I vinterhalvåret står kjøretøyene i garasje.)

ANTALL REGISTRERTE KJØRETØY tom 1949 og tom 1957
(Tall fra Opplysningskontoret for Vegtrafikken - 30.9.2007)

KATEGORI	ANTALL tom. 1949 (arb.gruppens forslag)	ANTALL tom. 1957 (dagens ordning)
Personbiler	4.947	9.614
Moped	6	573
Mc lett/tung	2.319	6.602
Busser	36	72
Kombibiler	14	25
Varebiler	656	1.290
Laste/bergnings./tankbil	788	1.362
Belte/trekkbil	52	60
SUM	8.818	19.598
Andel i % av det totale antall motorhistoriske kjøretøy. (106.466)	8,3	18.4
Antall grensekryssinger basert på 15 % av massen, og én passering per kjøretøy (15 % av 8818 / 19.598)	1.323	2.938

15 % av det totale antall på 70.000 eiere av motorhistoriske kjøretøy er 10.500. Altså vil antallet grensekryssinger være minst 10.500 per år basert på det reelle antall eiere som krysser grensen med sine kjøretøy én gang.

LMK vet at entusiaster i Halden, Fredrikstad, Sarpsborg, Askim, Kongsvinger, Elverum, Røros, Stjørdal, Levanger, Verdal og Mo i Rana, samt kjørende fra byene Steinkjer, Trondheim, Lillehammer, Gjøvik, Hamar, Oslo og Moss som ligger mellom 60 og 90 minutters kjøring fra grensen, kjører inn i Sverige flere ganger i løpet av sommerhalvåret med sine motorhistoriske kjøretøy. Dette betyr at antall kryssinger er rundt 33.000 årlig. Merk at mange av disse gjøres på impuls i helger og ferier når det er pent vær. Da er det for sent å søke om utførselstillatelse.

Bryter vi tallene ned til den delen som omfatter kjøretøy fra før 1950, vil vi komme til et antall årlige grensepasseringer på 8,3 % av 33.000 = **2.739**
For dagens ordning, kjøretøy eldre enn 50 år: 18,4 % av 33.000 = **6.072**

Uansett alternativ blir det en svært stor søknadsmengde. Merk at det også benyttes ulike kjøretøy, alt etter vær og antall passasjerer og/eller formål. Noe som også betyr at eiere av flere kjøretøy må ha flere utførselstillatelser.

Kulturell utveksling over landegrenser

LMK har som medlem i Nordisk Motorhistorisk Forbund og FIVA (Fédération Internationale des Véhicule Anciens) arbeidet for å gjøre det enkelt å krysse landegrenser for å delta i arrangementer utenlands. Hvert år reiser norske entusiaster for å delta i utenlandske løp. På samme måte vil deltakere fra rundt 15 nasjoner i Kulturminneåret 2009 komme til Norge som da arrangerer det internasjonale FIVA World Rally.

Dersom våre kjøretøy ikke fritas fra kravet om utførselstillatelse ved grensepassering ut av Norge, vil det internasjonale arbeidet bli satt flere 10-år tilbake. Formålet med den internasjonale motorhistoriske bevegelse er å ØKE samarbeidet og deltakelse i hverandres kulturelle arrangementer over landegrensene. Et formål som forslaget fra arbeidsgruppen dessverre motarbeider.

LMK vil understreke at dersom forslaget om utførselstillatelse opprettholdes, vil dette bety at gleden og nytten av å restaurere rullende museumsobjekter bli sterkt redusert. Noe av motivasjonen for å bruke både penger samt rundt 2000 timer arbeid i et restaureringsprosjekt er for mange at man også skal kunne delta i arrangementer utenfor landegrensene.

Motorhistoriske kjøretøy som sirkulerer på vei er registrert på vanlig måte, med registreringsnummer (skilt), vognkort og forsikring. Som registrerte kjøretøy har de etter internasjonale overenskomster rett til fri sirkulasjon over landegrensene, og kan oppholde seg relativt lang tid utenfor Norge uten ny registrering. Det virker urimelig, meget upraktisk og utidig å begrense disse rettighetene for en hel kjøretøygruppe på et så tvilsomt grunnlag som arbeidsgruppen argumenterer for.

Sverige og Danmark

LMK har innhentet opplysninger fra Sverige og Danmark som er de land Norge i praksis og lovverk innen en rekke områder sammenligner seg med. Der kan motorhistoriske kjøretøy og deler bevege seg tilnærmet fritt over landegrensene.

Carl-Einar Mellander, som er advokat for MHRF (LMK's søsterorganisasjon i Sverige), sier at motorhistoriske kjøretøy ikke er nevnt i den svenske lovteksten som omfatter utførselsrestriksjoner. Mellander's vurdering av denne delen i det aktuelle lovverk er at: *"På svensk side legges det opp til kulturutveksling over landegrensene, ikke det motsatte slik det kommer til uttrykk i det norske forslaget."*

Vår søsterorganisasjon i Danmark, Motorhistorisk Samråd har ikke registrert forslag til endring av dansk lov som sier at bare gjenstander som er over 100 år gamle med en verdi på over DKK 100.000 har utførselsforbud.

Den norske kulturarven

Per i dag er vi den eneste kulturbevarende gruppen som betaler avgift på vårt kulturarbeid. En stadig økende årsavgift er et bedrøvelig tegn på dette. Som kulturbevegelse har vi heller ingen statlig pott tilpasset vårt arbeid og formål som våre medlemmer kan søke midler fra. Dersom utførselsforbudet opprettholdes, vil det måtte tolkes som enda et tegn på at staten ikke verdsetter medlemmenes innsats for å bevare denne store og viktige delen av norsk samferdselshistorie.

Konklusjon og forslag

LMK kan støtte arbeidsgruppens forslag til ny formulering av Kulturminnelovens § 23, 1. ledd. Dette leddet, sammen med § 23f, gir et tilstrekkelig grunnlag for tilpasning gjennom forskrifter.

LMK vil primært foreslå at båter, motorvogner, luftfartøy, artilleriskyts og skinnegående materiell eller deler og tilbehør av slike...etc. – arbeidsgruppens forslag til ny paragraf 2f i forskriften – utgår. Disse gjenstandene er tilstrekkelig dekket under § 2a.

LMK vil subsidiært foreslå at båter, motorvogner, luftfartøy...etc. som er produsert før 1950 skal – dersom ikke særlige grunner taler mot det – tillates utført uten at det søkes om utførselstillatelse.

Dog plikter eier, dersom båter, motorvogner, luftfartøy...etc., er av særlig kulturhistorisk betydning, lokalt eller nasjonalt, å søke om utførselstillatelse.

Slik tillatelse skal gis dersom utførsel er av midlertidig art og båter, motorvogner, luftfartøy...etc. bringes tilbake til landet innen et år fra utførselstidspunktet.