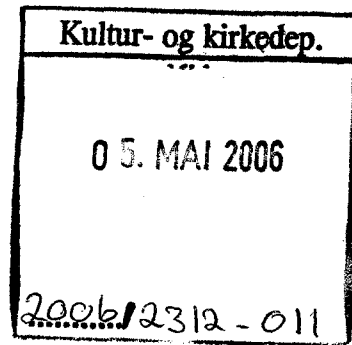


Kultur- og Kirkedepartementet  
Postboks 8030 Dep

0030 Oslo



Oslo, 4. mai 2006

Deres ref.: 2004/00805KU/KU2

### **Høring – Utkast til forskrift om forbud mot utførsel og innførsel av kulturgjenstander og forskrift om tilbakelevering av stjålne og ulovlige utførte kulturgjenstander**

Det er et generelt prinsipp for lover og forskrifter at de skal være utformet slik at de er egnet til å virke etter sitt formål.

Videre bør de enkelte bestemmelsene i lover og forskrifter være slik at de lar seg håndheve i praksis.

LMK har mottatt med høringsrunden "Utkast til forskrift om forbud mot utførsel og innførsel av kulturgjenstander" til uttalelse.

Forskriften har i § 2 pkt. i) og j) bestemmelser som berører motorvogner og deler herav som er eldre enn 50 år. Likeledes har § 8 bestemmelser om innførsel som vil berøre motorvogner og deler som har en slik alder.

Slik som forskriften er utformet vil den omfatte motorvogner og deler til slike på en slik måte at man vanskelig kan se at bestemmelsene er egnet til å ta vare på *kulturgjenstander* i denne sammenheng, samtidig som det er på det rene at selve *håndhevelsen* vil være særs vanskelig eller rent frem umulig.

En nærmere begrunnelse for dette er:

Produksjonen av norskkonstruerte motorvogner i Norge har vært ubetydelig. De få motorvognene som det dreier seg om er til dels over 100 år gamle og vil falle inn under pkt. 2 f) første ledd. Senere produksjon har vært ren sammensetning av ferdigproduserte motorvogner som kom hit fra utlandet i kasser og ble satt sammen. Dette fant sted på Kambo og Strømmen. Det har funnet sted en viss produksjon av karosserier i Norge. I den grad disse har bevaringsverdi, vil også disse dekkes godt av bestemmelsen i pkt. 2 f). Det samme gjelder den bussproduksjon som fant sted på Strømmen, opprinnelig basert på en amerikansk design, men videreutviklet i Norge til et revolusjonerende design i aluminium. Her slår pkt. 2 f) første ledd inn for fullt.

Når det gjelder øvrige motorvogner som har vært importert fra utlandet er det kun de motorvogner som kan tenkes å ha særlig nasjonal, kulturell eller samfunnshistorisk betydning som vil kunne

kvalifisere til betegnelsen kulturgjenstand. Eksempler her er kong Haakons Minerva (nå på NTM). Fridtjof Nansens 1924 Buick (i norsk eie), kronprins Olavs 1938 og 1939 Buick (den første tilhørte egentlig Nagell-Erichsen og er nå på NTM, den andre er A-1 på slottet) samt noen Mustad konstruksjoner som nå er på Kjøretøymuseet på Lillehammer. Alle disse og sikkert noen til dekkes imidlertid meget presist av bestemmelsen i pkt. 2 f) første eller annet ledd. Spesielle biler som kom til Norge i forbindelse med den tyske okkupasjonen, pansrede eller upansrede Mercedes Benz 770 K, er enten for lengst hugget opp (Quislings) eller solgt til utlandet (Terbovens/Falkenhorsts).

En annen ting som man også skal tenke på er at 50 år tilbake fører oss til 1956. Det forefinnes et meget stort antall motorkjøretøy fra 50-årene i Norge, svært mange er tatt inn som veterankjøretøy fra USA i senere år. De har sin sjarm og er sikkert til stor glede for eierne i sommersesongen, men skal man definere dem som særskilte kulturgjenstander ville man også måtte ta med ting som jukebokser, Elvis-plater og lignende i denne gruppen.

Hva angår bestemmelsen i pkt. 2 j), så kan det være temmelig tilfeldig hvor lang tid en reparasjon i utlandet tar. Særlig har det vist seg at ved mer omfattende restaureringer i for eksempel England, så er en periode på 5 til 10 år ikke helt uvanlig for kompliserte motorvogner. Man har vanskelig for å se verdien av en slik bestemmelse, likeledes er sanksjonsmulighetene minimale om den blir overtrådt.

Hva angår innførsel av kulturgjenstander, så vil bestemmelsene i § 8 og § 10 i praksis umuliggjøre nødvendig import av deler til gamle motorkjøretøyer. Det er nærmest utenkelig at en privat samler eller handlende i USA eller England ville ta bryet med å få på plass en omfattende dokumentasjon for å sende et gammelt kulelager eller en gammel forgasser til Norge. Men for å få de gamle motorvognene som befinner seg i landet til fortsatt å virke, er man helt avhengig av slik import.

Det pågår en betydelig internasjonal handel med gamle motorvogner, både yngre og eldre enn 50 år. Over tid går handelen i alle retninger, avhengig av konjunkturer, valutakurser og lokal etterspørsel. Dette fører for eksempel til at i perioder kommer det mange amerikansk-bygde biler til Norge, noen år senere selges de tilbake igjen til USA, og vice versa. En bestemmelse som foreslått i pkt. 2 i) ville i praksis føre til at norske samlere ble ekskludert fra å delta på dette området. Det er vanskelig å se hensikten med dette.

LMK sin konklusjon er at de aktverdige behov som pkt. 2 i) i utkastet til forskrift tar sikte på å dekke til fullkommenhet blir tatt vare på av bestemmelsene i pkt. 2 f).

Dersom man skulle ønske å ha særskilt bestemmelse på linje med pkt. 2 I9, bør aldersdefinisjonen gjøres vesentlig lengre, eksempelvis 100 år eller fremstilt før 1. august 1914 (utbruddet av 1. verdenskrig).

Det kan i den forbindelse synes riktig å minne om at motorkjøretøy fremstilt etter 1. verdenskrig for de fleste vedkommende er masseprodusert, og at både kjøretøy og deler finnes tilgjengelig i stort antall.

Med vennlig hilsen  
Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber

Kjetil Fuhr /s  
formann