

augustus 2006

FEHACtiviteiten is
de nieuwsbrief
van de Federatie
Historische Automobiel-
en Motorfietsclubs (FEHAC)
Kantorenhuis De Merseberghen
Ambachtsweg 4-5
3953 BZ Maarsbergen
www.fehac.nl



VEEL BOETES VOOR KLASSIEKER EIGENAREN

De laatste tijd krijgt de FEHAC te horen dat veel klassiekereigenaren geconfronteerd worden met boetes. Het gaat daarbij vooral om het niet voldoen aan verplichtingen, die samenhangen met het bezit van een motorvoertuig.

FEHAC is geen hoger beroepsinstantie

De vaststelling dat er de laatste tijd vrij veel boetes uitgedeeld worden aan klassiekereigenaren, betekent nog niet dat er klachten geuit worden richting de FEHAC. Voor klachten en hoger beroep is dat het verkeerde adres: daarvoor moet men bij de overheid zijn. Wel bestaat de indruk dat de touwtjes in Veendam bij de RDW en in Apeldoorn bij de Belastingdienst wat strakker aangetrokken worden en dat meer werk gemaakt wordt van het vergelijken van de verschillende bestanden, waardoor de mensen die niet of niet op tijd aan hun verplichtingen hebben voldaan er nu eerder uitrollen.

Altijd drie houderschapsverplichtingen

Als u een auto bezit moet u voldoen aan drie houderschapsverplichtingen: dat geldt voor zowel moderne als voor klassieke auto's. Vroeger, toen de APK nog niet bestond, kon een auto ongestraft in een schuur weggezet worden, de verzekering opgezegd worden en gewoon gestopt worden met wegenbelasting betalen. Die tijd is echt al jaren voorbij. Als eigenaar en houder van een auto zijn er drie verplichtingen: het voertuig altijd minimaal verzekerd houden voor wettelijke aansprakelijkheid, de auto jaarlijks APK te laten keuren en tenslotte Motorrijtuigenbelasting betalen. Voor een motor zijn er maar twee houderschapsverplichtingen: motoren kennen immers geen APK. Deze verplichtingen houden niet op als de auto of motor langdurig stilstaat in de stalling: nee, u bent en blijft ook dan de klos voor deze verplichtingen.

De verzekeraars houden bij welk voertuig door wie verzekerd is en dat is vastgelegd in een centrale database. Die database kan (door mensen die daarvoor toegang hebben gekregen) geraadpleegd worden om te kijken of een auto al dan niet verzekerd is en bij welke maatschappij.

De RDW houdt bij of de auto elk jaar een APK goedkeuring heeft. Voor klassiekers is een versoepeling van het jaarlijkse keuringsregime aanstaande. Dus niet een feit, maar aanstaande. Klassiekers van vóór 1960 hoeven straks helemaal niet meer gekeurd te worden en voor klassiekers ouder dan 30 jaar (dus nu bouwjaar 1976) hoeft een APK straks (maar dus nu nog niet) nog maar eens in de twee jaar te gebeuren. Maar veel klassiekereigenaren hebben al gehoord van deze portemonneevriendelijke maatregel en zijn gemakshalve vergeten dat het nog maar een plan is en dat het nog niet wettelijk van kracht is. Het gevolg: niet of niet op tijd APK keuren en een daarom een boete.

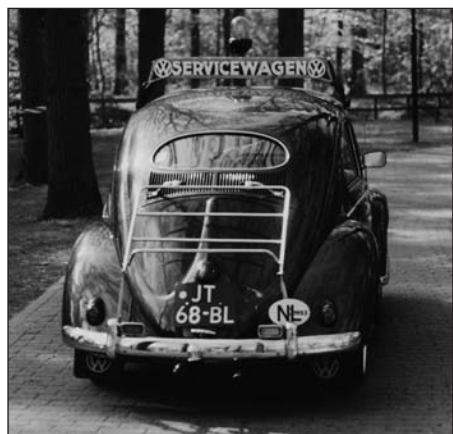
De laatste houderschapsverplichting is het betalen van Motorrijtuigenbelasting. Klassiekers van 25 jaar en ouder zijn vrijgesteld van het betalen van die belasting, maar u moet er wel op toezien dat die vrijstelling ook daadwerkelijk verleend is.

Schorsing stopt houderschapsverplichtingen

Er is maar één oplossing voor een klassiekereigenaar om van de houderschapsverplichtingen (en dus van de kans op zo'n boete) af te komen en dat is: schorsen. Met een schorsing -dat regelt u het postkantoor- schort u voor maximaal een jaar de houderschapsverplichtingen op. Is dat te kort dan vraagt u na een jaar weer een schorsing aan. De FEHAC pleit ervoor, dat de schorsingstermijn voor klassiekers langer dan een jaar wordt, omdat de praktijk is dat restauraties vaak meerjaren projecten zijn.

De juiste blauwe platen

De laatste soort boete waar vooral klassiekers nog wel eens mee te maken hebben is het niet voeren van de juiste kentekenplaten. Zo mag een blauwe plaat met witte letters alleen op voertuigen die een kenteken kregen voor 1-1-1978 en zijn combinaties met vier letters en twee cijfers op blauwe platen altijd taboe.



Een typische klassiekerovertreiding die beboet kan worden: een blauwe kentekenplaat met vier letters en twee cijfers in wit. Aan de keuringssticker op de plaat is overigens te zien dat dit toch minstens één keer bij de APK niet opgevallen is.

GEKNOEI MET KILOMETERTELLERS WORDT AANGEPAKT

De bond van garagehouders BOVAG gaat actief het geknoei met kilometertellers aanpakken. Men gaat malafide autoverkopers via de rechter keihard aanpakken en ook de bedrijven die in advertenties aanbieden kilometertellers terug te draaien wordt het behoorlijk moeilijk gemaakt.

Geen wettelijk verbod op terugdraaien

Omdat er geen wettelijk verbod bestaat op het manipuleren van de kilometerstand moet een verbod op dergelijk gedrag via de rechter afgedwongen worden. Recent heeft de BOVAG haar eerste succes in die strijd behaald: een garagehouder werd veroordeeld voor het terugdraaien van de kilometerstand met het oogmerk om een te verkopen auto minder 'gebruikt' te laten lijken. De rechtbank in 's-Hertogenbosch beoordeelde dit als "maatschappelijk erg ongewenst en in strijd met ongeschreven regels".

De BOVAG pleit al jaren bij de Tweede Kamer voor een wettelijk verbod op het terugdraaien van kilometertellers. Juridisch ligt dat kennelijk lastig omdat een kilometerteller zelf niet eens wettelijk verplicht is en er ook auto's rondrijden zonder kilometerteller. Deze rechterlijke uitspraak is echter een behoorlijke steun voor de lobby om het wettelijke verbod toch voor elkaar te krijgen. Met deze gunstige jurisprudentie is het in ieder geval makkelijker voor de BOVAG om malafide garagebedrijven aan te pakken.

Henk Minne (links) en Rob Röttscheid zijn nieuw in het FEHAC-bestuur. Rob Röttscheid is de nieuwe secretaris en Henk Minne vertegenwoordigt de bedrijfsvoertuigen.



Terugdraaien is niet altijd fout

Een wijziging van de kilometerstand is niet per definitie fout. Als een oldtimerliefhebber met een kapotte kilometerteller zit mag die natuurlijk best vervangen worden. De nieuwe teller zal altijd een ander kilometrage aangeven dan de vorige. Niemand wordt daardoor benadeeld en helemaal al niet als de klassieker niet verkocht wordt. Bij verkoop van een klassieker is de kilometerstand ook nooit van doorslaggevend belang; daar gaat het veel meer om uitstraling, zeldzaamheid, uiterlijke staat en restauraties uit het verleden. De BOVAG heeft een schatting gemaakt wat het geknoei met kilometertellers de BV Nederland kost: jaarlijks gebeurt het naar schatting bij zo'n 100.000 auto's en daardoor betalen bedrijven en consumenten ? 150 miljoen teveel bij aanschaf van een tweedehands voertuig. Het is dus altijd zorgvuldig en zeker 'maatschappelijk gewenst' om bij verkoop van een voertuig te melden dat de kilometerteller een ander getal aangeeft dan er werkelijk mee gereden is.



Een oud fotootje met het kenteken zichtbaar zegt nog helemaal niets over de identiteit van het historisch voertuig. Deze twee identieke Volkswagens 1600 TL uit 1968 en 1969 zijn voorzien van toepasselijke platen en die hebben niets te maken met het werkelijke kenteken van deze auto's.



Na restauraties kan de voertuigidentiteit lastig vast te stellen zijn, zoals bij deze Triumph Spitfire. De RDW kan nu zelfs bij u thuis voorafgaand aan een restauratie de identiteit vaststellen.

TIJDIG IDENTITEIT VOERTUIG VASTSTELLEN

Stelt u zich eens voor: u koopt in een ver buitenland een prachtige klassieke auto. Een koopje, maar er is wel heel wat werk aan. Een restauratie van vier jaar begint en vol trots wordt de auto na die vier jaar bij de RDW gebracht voor een kentekenkeuring en u verwacht nu een mooi klassiek kenteken te krijgen, iets in de trant van AM-12-52. Maar helaas: de RDW geeft geen kenteken, want de identiteit van het voertuig is niet vast te stellen. U zit met een mooie, maar volstrekt anonieme auto zonder kenteken in uw maag. De RDW wijst er op dat ook voorafgaand aan een restauratie zelfs bij u thuis onderzoek naar de identiteit van het voertuig gedaan kan worden.

Bij restauratie kan identiteit verdwijnen

Vaak wordt bij een grondige restauratie veel veranderd: dat moet gewoon, omdat het oude materiaal te slecht is of simpelweg omdat het mooier is. In de ijver worden dan vage chassisnummers dichtgelakt, de typeplaatjes verwijderd en een andere motor gezocht, met het onbedoelde gevolg dat het oorspronkelijke motornummer verdwijnt. Voor de keurmeester van de RDW is dit allemaal heel lastig want door het ontbreken van deze identificatiemiddelen kan de klant niet meer aantonen dat de typeplaatjes en het buitenlandse kentekenbewijs bij juist dit aangeboden voertuig horen. De FEHAC besteedde in augustus 2004 in haar blad FEHACtiviteiten al aandacht aan de situatie waarbij men zonder papieren een historisch voertuig ter keuring aanbiedt. Gelukkig is de RDW echt wel wat soepeler voor klassiekers dan voor moderne voertuigen. Het beste en ook het eerste waar naar gevraagd wordt is dat men de identiteit van een geïmporteerd voertuig aantoont met het oorspronkelijke buitenlandse kentekenbewijs.

Dat is ook het uitgangspunt in de regelgeving. Maar ja: soms is dat er gewoon niet. Behalve het aantonen met het originele document van het vorige buitenlandse kenteken is de RDW ook wel bereid andere hulpmiddelen bij de identificatie van het voertuig te accepteren. Dat kunnen al dan niet in combinatie met elkaar zijn: het (losse) originele typeplaatje, een verklaring van de fabrikant van het voertuig, een invoerdocument, een naslagwerk over het betreffende voertuig, een originele aankoopnota, een defensiekenteken van een voormalig legervoertuig. Ook kan een bouwjaarverklaring van de FEHAC een hulpmiddel zijn bij identificatie. De FEHAC kan nl. de hulp inroepen van deskundigen, die het bouwjaar van een voertuig kunnen vaststellen. Voor dit alles geldt: het moet aannemelijk gemaakt worden dat het ter keuring aangeboden voertuig ook werkelijk de voorgespiegelde identiteit heeft. Alleen een oud fotootje is onvoldoende, ook al staat daar een duidelijk leesbaar kenteken op.

Onderzoek voorafgaand aan restauratie

Veel problemen zijn te voorkomen door niet na de restauratie, maar voorafgaand aan de restauratie, direct al na import, een historisch voertuig te laten onderzoeken door de RDW. Dan bekijkt de RDW het voertuig grondig nog voordat het voertuig helemaal uit elkaar gehaald wordt. Dan zitten alle originele typeplaatjes nog op hun plaats en zijn het chassisnummer en motornummer nog onberoerd. Na dit onderzoek wordt het voertuig voorzien van identiteitslabels, zodat het na de restauratie nog te identificeren is. Zo'n vooronderzoek kost ? 42 als dat op een keuringsstation gebeurt. Maar de RDW is een echt klantvriendelijke organisatie geworden: dat onderzoek kan zelfs ook aan huis gebeuren. Daar hangt wel een prijskaartje aan, net als de loodgieter komen er dan voorrijkosten bovenop: 102 euro. Op de hele restauratie is dat een te verwaarlozen bedrag, maar het scheelt echt een hoop kopzorgen bij de kentekenkeuring.

COLOFON

FEHAC activiteiten is een uitgave van de **Federatie Historische Automobielen- en Motorfietsclubs (FEHAC)**

www.fehac.nl

Secretariaat

Kantorenhuis De Merseberghen
Willeke Walle
Ambachtsweg 4 - S
3953 BZ Maarsbergen
tel: 0343-437303
fax: 0343-437304
e-mail: secretariaat@fehac.nl

PR/Perscontacten

Rob Röttscheid
Louis Saalbornlaan 55
3584 GA Utrecht
tel: 030-2667580
fax: 030-2667581
e-mail: r.rotscheid@rotscheidadvies.nl

Redactie FEHAC

Herman Steendam
Groenekansweg 79
3732 AB De Bilt
tel: 030-2205419
fax: 030-6021992
e-mail: redactie@fehac.nl

BESTUUR

Voorzitter

Bert Pronk
tel: 070-3976517
e-mail: voorzitter@fehac.nl

Vice-voorzitter

Tiddo Bresters
tel: 071-5896982
fax: 071-5897987
e-mail: juza@fehac.nl

Secretaris

Rob Röttscheid
Bereikbaarheid: zie PR/Perscontacten
e-mail: secretaris@fehac.nl

Penningmeester

Rob Heuft
tel/fax: zie secretariaat
penningmeester@fehac.nl

Bestuurslid personenauto's

Bert de Boer
tel: 0573-431348
fax: 0573-431402
cpa@fehac.nl

Bestuurslid vrachtauto's, tractoren, bussen, militaire voertuigen, aanhangers, trailers en caravans

Henk Minne
tel: 0321-325283 en 0651-592578
cbv@fehac.nl

Bestuurslid motoren en rijwielen met hulpmotor

Jan Ostermeijer
tel/fax: 0317-317933
cmsrh@fehac.nl

Bestuurslid historische ritten en rally's vacature

Basisvormgeving

H.B. Busking BNO, Groningen

Druk

Wink Groep, Doetinchem

Foto's

Herman Steendam, Jan Hendriks

Informatie uit FEHAC activiteiten is vrij van rechten. Artikelen mogen geheel of gedeeltelijk worden overgenomen, mits de bron wordt vermeld. De FEHAC is lid van de FIVA en de CONAM. Clubleden en andere belangstellenden kunnen zich op FEHAC activiteiten abonneren. U abonneert zich door overmaking van ? 10,- per jaargang op giro 3712300 van de FEHAC te Maarsbergen.

KORT NIEUWS

Voorstel APK om de twee jaar voor moderne auto's gekraakt

Bekend was al ruim anderhalf jaar dat er een versoepeling in de maak is van de APK voor historische voertuigen. Volstrekt terecht omdat er maar heel weinig mee gereden wordt en het onderhoud van klassiekers grondig gebeurt. In april verraste de regering iedereen (kennelijk inclusief de minister van Verkeer en Waterstaat Karla Peijs zelf) met de proefballon dat ook moderne auto's om de twee jaar gekeurd konden worden. Minister Peijs haastte zich te zeggen dat het volstrekt onzeker was of dit wel door zou gaan. Zij wil wachten op een Europees onderzoek over het effect van een wijziging van de APK-frequentie op de verkeersveiligheid. Nu zijn er nog geen harde cijfers over de eventuele positieve effecten van de APK op de verkeersveiligheid. De RDW noemt de APK van moderne auto's om de twee jaar 'erg risicovol': auto's zijn wel beter en milieuvriendelijker dan vroeger maar banden en remmen blijven slijten en ook daarvoor is een keuring nodig. Vaak vallen APK en onderhoud samen. Ook de BOVAG en de RAI willen de jaarlijkse APK-keuring op moderne auto's handhaven en zelfs op het vlak van het milieu -strengere emissie-eisen uitlaatgassen- verder aanscherpen. Alleen de ANWB ziet wel wat in een APK om de twee jaar: die vindt het huidige regime te zwaar.

25 jaar Opel Familiedag

Een groot merk in Nederland heeft ook een grote schare liefhebbers. De Historische Opel Club Nederland is een van de grotere historische voertuigclubs met ruim 1200 leden. In IJsselstein werd op 10 en 11 juni jl. voor de 25ste keer de Opel Familiedag gehouden: traditiegetrouw in het tweede weekend van juni. Jong en oud genoten daar van een groot feest met daaromheen historische Opels

De Historische Opel Club Nederland had in juni haar 25ste Familiedag. Bekende Opel modellen, zoals deze Kaptäin uit 1958 en C Rekord Coupé uit 1969 waren daar te zien.

van ver voor de oorlog tot youngtimers uit begin jaren '80. De dag was nadrukkelijk voor het hele gezin; zo komt ook de jeugd in aanraking met ons historisch mobiel erfgoed uit vervlogen jaren.

Extra ALV kiest nieuwe FEHAC-secretaris

In een extra ledenvergadering van de FEHAC op 12 juli 2006 is Rob Röttscheid gekozen tot secretaris van de FEHAC. Hij volgt Hans Donderwinkel op, die op 1 mei jl. aftrad. Rob Röttscheid heeft met RR weliswaar beroemde auto-initialen, maar zijn belangstelling gaat vooral uit naar luchtgekoelden als Volkswagen Karmann Ghia en Porsche 356. Eerder nam Henk Minne al de lang vacante plek van bestuurslid Bedrijfsvoertuigen in. De bestuursplek kwam vrij met het vertrek van Tinus Vet in begin 2004. De belangenbehartiging van bedrijfsvoertuigen werd al die tijd waargenomen door bestuurslid motoren Jan Ostermeijer.

Coucoure d'elegance beleeft 7e editie

Het voorterrein van Paleis Het Loo in Apeldoorn is in het eerste weekend van september weer het domein van het Concours d'elegance. Dit evenement heeft zich ontwikkeld tot één van de topevenementen van het jaar, samen met InterClassics dat elk jaar in januari in Maastricht wordt gehouden. De organisatie heeft laten weten dat er weer een aantal heel bijzondere, nog niet eerder getoonde, auto's te zien zullen zijn. Zo zal de eerste Ferrari van Prins Bernhard te zien zijn: een 212 Inter uit 1953. Verder zullen een aantal Alfa Romeo 8c Sport modellen getoond worden en is ook één van twee Lancia Aurelia coupés uit 1953 die Alfredo Vignale bouwde te bewonderen. Deze auto leek verloren, maar is recent weer in zijn oorspronkelijke glorie teruggebracht. Genoeg te zien en te genieten op 2 en 3 september in Apeldoorn.

