

»Visse Vognes Nummerering . . .«

Træk af nummerpladernes historie

AF BIRTHE RØNN HORNBECH

»Kan du ikke skrive en artikel om nummerpladernes historie?« spurgte Anton Dalsgaard.

Jo, tænkte jeg. Det er vel let nok. Der er et halvt år til at artiklen skal afleveres. Men det er gået mig som så mange andre. Et halvt år går hurtigt, og jo nærmere man kommer afleveringsdatoen, jo mere udvider emnet sig.

Jeg har derfor måttet træffe et valg: En minutøs, kronologisk gennemgang af samtlige love, lovændringer, bekendtgørelser med videre ville fuldstændig sprænge de givne rammer, og opremsningen ville blive alt for kedsommelig. Udviklingen af de mange forskellige nummerserier er derfor stort set udeladt.

Jeg har stillet mig selv den opgave: Ikke at udfærdige en kedsommelig motorkontorinstruks, men derimod at skrive en forhåbentlig letlæselig artikel, der giver dels en fornemmelse af nummerpladernes udvikling, som den er beskrevet i lovgivningen fra den hjemmelavede jernplade til den EDB-fremstillede aluminiumsplade, dels at give en fornemmelse af de problemer og episoder, som igennem tiderne er passeret revue for de mennesker, der blev sat til at administrere reglerne.

Tak til motorkontorfolket, tak til de politifolk og medarbejdere i centralregistret for motorkøretøjer og medarbejdere ved folketingets bibliotek, som har hjulpet mig på vej med råd, dåd, inspiration og udlevering af de guldne blade fra en svunden tid.

De første nummerplader

Danmark fik sin første lov om automobiler i 1903. På det tidspunkt var bilen for længst kendt i Danmark. Allerede i slutningen af firserne var det

første selvkørende køretøj fremstillet i Danmark, og fra dagspressen 13. april 1900 står at læse: »I gaar futede en elegant lille Automobilvogn op ad Vimmelskaftet til Højbro, hvor den behændigt drejede ned ad Købmagergade. Det er første Gang dette moderne Køretøj viser sig på Strøget; den hvæsende teuf-teuf-Lyd afbrød Helligdagens stille Fred.«

Samme år står ligeledes at læse: »Prisen på Køretøjet vil blive ca. 2000 Kroner. Det er altsaa dyrere end en almindelig Vogn. Men Automobilet sparer Hesten, og naar det staar, æder det intet. Desuden kan man komme fra den ene Rejse og straks begive sig ud paa den anden. Maskinen hviler sig ikke for at samle Kræfter; den gaar, naar man blot har lidt Olie og Benzin.«

Helt så positiv en modtagelse, som ovenstående synes at give udtryk for, havde bilen nu langt fra fået alle steder. Snarere tværtimod. Mange steder spredte køretøjet »skræk og rædsel« med sin fart og larm. Specielt bønderne var betænkelige, fordi hestene skræmtes af det nymodens fænomen.

Mange lokale myndigheder greb allerede omkring århundredeskiftet ind med vidt forskellige regler om for eksempel hastighed og tilladte tidspunkter for kørsel med automobil. Det blev derfor snart påtrængende at fremsætte en lov for hele landet, hvilket også fremgår af justitsminister Albertis fremsættelsestale til folketinget 7. oktober 1902:



Birthe Rønn Hornbech. Cand.jur. 1971, politifuldmægtig i Roskilde 1971-76. Ansat hos rigspolicehøveden siden 1976. Vicepolitimester i 1982. Medlem af Folketinget 1984-87.

»Det er et Forslag, der ganske naturligt har maattet trænge sig paa paa en Tid, hvor vi har set, at et ganske betydeligt Samfærdselsmiddel er opstaaet og har begyndt at faa Udbredelse, og hvor det sikkert maa erkendes fra alle Sider, at de Regler for Samfærdselen paa de offentlige Veje, som vi hidtil have haft, og som har været gældende for de gammel-dags Køretøjer, ikke længere vil slaa til . . . naar man kun passer at Loven bliver overholdt, ikke lettelig i Fremtiden vil kunne opstaa den Mis-fornøjelse, at Automobilkørselen, som man under den hidtidige lovløse Tilstand paa dette Omraade i saa høj Grad har maattet være Vidne til.« Såvidt den navnkundige justitsminister.

Den bestående lovløshed og automobilets berettigelse kom også til at spille en stor rolle under den efterfølgende, langvarige debat i folketing og landsting.

Særligt landmændene var som nævnt bekymrede for, hvordan hestene skulle vænne sig til disse ildelugtende, prustende og stønnende maskiner. Men også de foreslåede regler om registrering gav anledning til debat. Landmændene fandt, at det var en god idé at forsyne automobilerne med numre. Således udtalte en af tilhængerne:

»Det er jo netop Ulykken ved Cyklekørsel, for Eksempel, at naar en cyklende har kørt en Mand i Grøften, kører han sin Vej og ingen ved, hvem det er. Jeg antager, at det har været den højtærede Justitsministers Mening her, at disse Tal skulle tjene til at vise, hvad det er for et Automobil, man møder . . . Jeg tror derfor, at det ville være heldigt om Tallene vare af noget større Dimension og ligeledes at Automobilerne vare forsynede med Tal forude ogsaa; thi naar Folk ere kørt i Grøften, faar de jo neppe Tid til at se, hvad det er for et Automobil, men jeg tror, at det var bedre, om de kunne se det, inden de møde det, inden Faren er lige for.«

Det kaldte den konservative beundrer for automobiler, Benzon, på talerstolen. Han sagde blandt andet:

»Vi have jo hørt her, at Nummerene skulle være meget større end her foreslaaet, og at der skal være Nummere baade for og bag. Der skal vel ogsaa være Nummere under Bunden af Automobilet, for at man, hvis det vælter og vender alle 4 Hjul i vejret, straks kan se, hvem man har at gøre med . . . Det kunne være rent kæmpemæssige Bogstaver anbragt på et Stillads, som man ser dem hist og her paa Hustagene, saa vilde de kunne ses alle Vegne fra.«

Uanset Benzons og andres spydigheder blev kravene til tallenes størrelse under behandling af lovforslaget ændret fra 3 til 6 tommers, ligesom kravene til tydelighed og anbringelse blev skærpet.

»Lov om Automobiler« blev endelig vedtaget 15. maj 1903 og trådte i kraft 8. august samme år.

Danmark havde herefter fået sin første lov om automobilers indregistrering og mærkning, men det var ingenlunde første gang, at der blev udstedt regler for køretøjers mærkning. Således kendes der for eksempel fra 30. oktober 1758 en plakat om »Visse Vognes Nummerering«.

Af 1903-lovens § 9 fremgår, at det påhviler enhver automobilejer inden et køretøj tages i brug, at anmelde dette for den stedlige politimyndighed. Køretøjet skal tillige fremstilles for en sagkyndig, og først når disse betingelser er opfyldt, forsynes automobilet af politiet med et stempel eller et mærke. Og bestemmelsen fortsætter:

»Enhver Motorvogn skal derhos opføres i en af Politiet ført Fortegnelse over anmeldte Ejere (Brugere) af saadanne under et Nummer, der tillige med de af Politiet i henhold til nærmere Bestemmelse af Justitsministeriet anviste yderligere Kendingsbogstaver eller Tegn anbringes saaledes paa Vognen, at de tydeligt kunne ses baade for og bag fra, og med Tal og Bogstaver af mindst 6 Tommers Højde.«

I justitsministeriets bekendtgørelse af 8. juli 1903 anførtes det: »For Kjøbenhavns Vedkommende forsynes Motorvognen med følgende Mærke: Bogstavet K med latinsk Skrift og til Højre, med almindelige (arabiske) Taltegn, Vognens Løbenummer på Politiets Fortegnelse. Udenfor Kjøbenhavn mærkes Automobilet med det latinske Bogstav, der i Overensstemmelse med nedenstående Fortegnelse er tildelt vedkommende Amt.«

Bekendtgørelsen opremser herefter de enkeltbogstaver og numre, som skal være gældende for amter, herreder, birker og byer. Den opdeling, hvis princip var gældende helt frem til 1966.

De første regler om mærkning var kun gældende for biler, ikke for motorcykler. Der var ingen nærmere bestemmelser om numrenes farver eller regler om, at der skulle være egentlige nummerplader på bilen. Man taler i de første regler således kun om, at kendingsbogstaverne skal



Så tidligt som i 1755 blev det i København pålagt hyrekuske, vognmænd, møllere og bryggere at forsyne deres respektive køretøjer med det nummer, ejeren havde i det pågældende laug, således at ejerforholdet i tilfælde af ulykker eller overtrædelser af de givne forordninger hurtigt kunne konstateres.

Man skulle helt frem til sommeren 1903, før der på landsbasis blev almindelig registreringspligt, – og her ses Københavns første motordroske indregistreret i 1903 under det på vognens forstykke påmalede »K 900«.

anbringes på vognen. Ældre billeder viser, at mange foretrak at male numrene direkte på bilen.

Uanset, eller måske netop på grund af de fleksible regler for udformning af bilernes kendingsmærker, opstod der problemer, som måtte forelægges for en højere myndighed.

Således skriver justitsministeriet 7. september 1903 til amtmanden over Århus amt; optaget i Ministerialtidende:

»I et af Hr. Kammerherren under 25de f. M. hertil indsendte Skrivelse har Politimesteren i A med Hensyn til et Distriktlæge sammesteds N. tilhørende Automobil – paa hvilket der i Henhold til § 9.6te Stykke i Lov

om Kørsel med Automobiler af 15de Maj d. A . . . fortil er anbragt en Lygte, der kan belyse det der anbragte Kendingsmærke – forespurgt om der ikke yderligere vil være at anbringe endnu en Lygte, der kan belyse det paa Bagsiden anbragte Kendingsmærke.

. . . Foranlediget her skal man meddele, at det efter Justitsministeriets Formening maa være en følge af Lovens Forskrifter i den ovennævnte § 9, at der paa Automobilet maa anbringes Lygter til Belysning af Kendingsmærke saavel for- som bagtil, og at man maa have Automobilejerne henviste til selv at komme overens med vedkommende Sagkyndige om disses Betaling.«

De første revisionslove

Loven af 1903 indeholdt en revisionsbestemmelse, hvorefter forslag til revision af loven skulle fremsættes inden udgangen af året 1905. De følgende love indeholdt ligeledes regler om hurtig fremsættelse af revisionsforslag.

Den første lovændring gennemførtes 30. marts 1906 og kom til at indeholde krav om, at også motorcykler skulle forsynes med kendingsmærke. I forbindelse med beskrivelsen af dette krav nævner lovteksten for første gang muligheden af, at kendingsbogstavet anbringes på en plade:

»paa Motorcykler paa en under Sadlens bageste Kant anbragt Plade med Tal og Bogstaver af mindst 3 Tommers Højde.«

Ved lov af 27. maj 1908 udpensler lovteksten yderligere reglerne for kendingsbogstavernes anbringelse og udseende. Af lovens § 11 fremgår således:

». . . Kendingsbogstaver eller Tegn anbringes paa Motorvognens For- og Bagside paa iøjnefaldende Sted med Tal og romerske Bogstaver, der i en vandret Linie hver for sig have en Højde af mindst 6 Tommer, en Bredde af mindst $\frac{3}{4}$ Tomme og en indbyrdes Afstand af mindst 1 Tomme. Tal og Bogstaver males i sort paa hvidt paa Motorvognen eller paa en firkantet Plade, der skrues, nittes eller nagles fast paa Vognen. – Skiltet kan udgøre Bestanddelen af en Lygte. Det forreste Mærke anbringes mindst 9 Tommer over Jorden, det bageste mindst $\frac{3}{4}$ Alen fra Jorden.

Paa Motorcykler anbringes Tal og Bogstaver i en vandret Linie paa en

under Sadlens bageste Kant anbragt Plade i sort paa hvidt og i en Størrelse af mindst 3 Tommers Højde, $\frac{3}{4}$ Tommers Bredde og i en indbyrdes Afstand af mindst 1 Tomme.

Samtlige Mærker forsynes af Politiet med Tjenestestempel, hvorhos Nummerpladen, for saa vidt dens nederste Kant ikke er skruet, nittet eller naglet fast til Automobilet, forsynes med en Plombe.«

Hermed holder ordet nummerplade sit indtog i færdselslovgivningen.

Ved en lovændring i 1910 indføres den ikke ufarlige regel om at nummerpladen på motorcykler nu skal være placeret foran. Størrelse af tal og bogstaver bliver betydelig mindre.

Ved loven i 1918 stilles nu krav om at motorcykel skal have nummerplader både for og bag. Først i 1955 blev den livsfarlige fornummerplade forbudt.

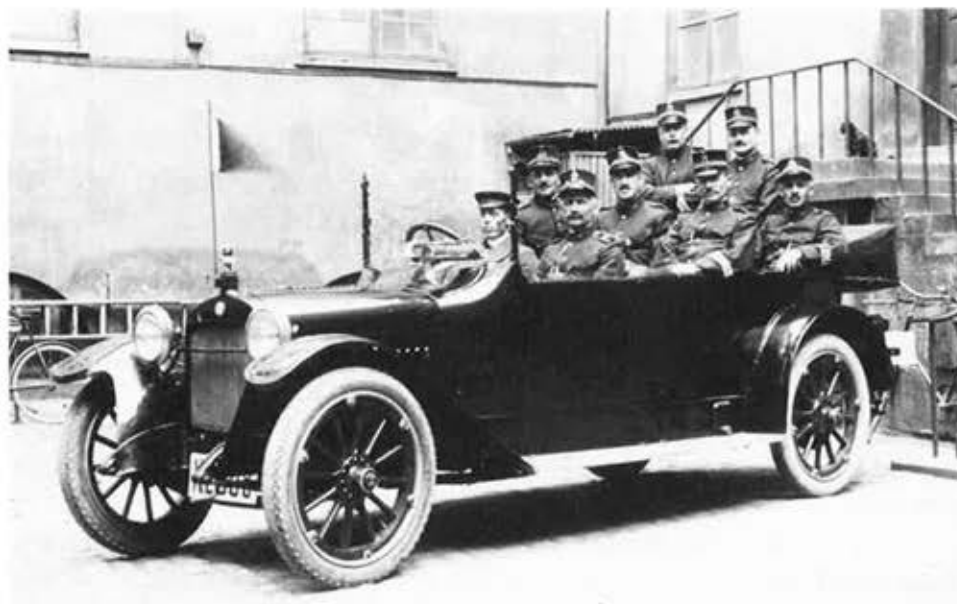
Til og med lovændringen i 1918 må nummerpladerne formodes at have været hjemmelavede. I hvert fald var der ikke i lov eller bekendtgørelse bemærkninger om at nummerpladerne kun kunne fremstilles ved autorisation eller ved politiets foranstaltning.

Derimod fremgår det af en politirapport, udfærdiget af politibetjent Chr. Christensen på Hvidovre Politistation 28. august 1912: »I Anledning af hoslagte Skrivelse af 16. ds. fra Københavns IV. Afdeling har Undertegnede efter Ordre henvendt sig til Kroforpagter . . . »Damhuskroen«, der forklarede, at det forholder sig rigtigt, at han har købt den ommeldte Motorcykel, men har Motorcyklen været hos en Reparator, fordi den ikke var i Orden, og er først nu kommet hjem. Compl. har forespurgt på søndre Birks Kontor, hvilket Nr. Cyklen skulde indregistreres under, og har han derefter bestilt Nummerplade hos Maleren, men er den endnu ikke færdig. En af de nærmeste Dage vil Compl. fremstille Cyklen for at faa den indregistreret her i Birket.«

Slut med hjemmelavede nummerplader

Ved en lovændring 6. maj 1921 bestemtes det, at nummerplader skulle leveres i udfyldt stand af politiet mod en af justitsministeriet fastsat betaling.

Loven trådte i kraft 1. juli 1921, og det var herefter slut med at fremstille hjemmelavede nummerplader. Pladernes udseende blev nøje



Indtil det i maj 1921 ved lov blev bestemt, at nummerpladerne i »udfyldt stand« skulle leveres af politiet mod betaling, var praksis, at køretøjets ejer selv skulle lade fremstille en nummerplade med det af politiet tildelte registreringsnummer.

På dette gamle billede skimtes en sådan »hjemmelavet« nummerplade, – men mere interessant er det, at man her ser det første »politikøretøj« i dansk politi. Efter en del svære uroligheder i februar 1918 blev der oprettet en »automobilvagt«, hvortil hørte en lejet vogn med civil chauffør. Senere – 16. november 1918 – kom der til at sidde en politimand bag rattet. Billedet er taget i domhusets gård engang mellem 3. juni og 13. november 1918.

beskrevet og aftrykt i bekendtgørelse nr. 361 af 15. juli 1921, ligesom der fastsattes særlige regler for særlig afmærkning af specielle kategorier af motorkøretøjer. Nummerpladerne skulle udføres i metal. De skulle for motorvogne være mindst 2 mm tykke og for motorcykler mindst 1 1/2 mm. For så vidt de ikke var skruede, nittede eller naglede fast til køretøjet være forsynet med plomber.

I cirkulæreskrivelse af 10. juli 1930 meddeler justitsministeriet, at der er sluttet overenskomst med firmaet Kjellerup, Københavns Emaillerværk, om levering af emallierede nummerplader. Det pålægges politikredsene så vidt muligt at opbruge gamle plader inden 1. oktober 1930.

I cirkulæreskrivelsens bilag fremgår det om nummerpladens udseende

blandt andet: »Nummerpladerne udføres i Emallie . . . Under Kendingsbogstavet anbringes som Kontrolmærke en »Politihaand«.

Med denne cirkulæreskrivelse udfærdiget i henhold til bekendtgørelse påbegyndtes den centrale fremstilling af nummerplader. Og med samme skrivelse lanceredes den populære »plade med hånden« forsynet med det ældgamle polititegn »øjet i hånden«, der som påvist af Carl Aage Redlich har været kendt som polititegn i Danmark i århundreder, men hvis op-rindelse sikkert skal søges i en meget fjernere fortid.

Efter den seneste registreringsbekendtgørelse er det fortsat lovligt at anvende disse nummerplader, dog at de skal udskiftes ved ejerskifte. Dette har som nævnt nedenfor givet anledning til indvendinger specielt fra veteranbilejere, hvorfor reglerne ved skrivelser fra justitsministeriet er blevet lempet et par gange i den senere tid.

Tiden under og efter besættelsen

Besættelsen medførte strenge kørselsrestriktioner, og masser af bilejere måtte deponere deres nummerplader.

At denne ordning medførte problemer ikke mindst efter krigen, hvor køretøjerne skulle i registrering og deponerede plader genudleveres, siger sig selv. Motorkontorleder Kristoffersen på motorkontoret i Rødovre fortæller: »Når bilejerne hos os havde fået ordnet papirerne (motorkontoret lå dengang i Hambroesgade) begav de sig over til politigården for at få udleveret de deponerede plader. En arbejdsmand var ansat blot til at finde nummerpladerne. Overalt så langt øjet rakte lå der nummerplader på gangene.«

Overassistent Einer Kalør, der var ansat på et motorkontor i Københavns omegn fortæller: »Motorkontoret var indrettet i en lejlighed, og der var efterhånden ophobet så mange nummerplader, at vi frygtede, at gulvet ville bryde sammen. Da registreringerne igen tog fart måtte vi ansætte tre politifolk, der blev anbragt i køkkenet, hvor de sad og registrerede biler hele dagen.«

Med besættelsestiden fulgte også råstofmangel herunder mangel på jern til nummerplader.

Når man læser uddrag af nedenstående justitsministerielle skrivelse står

det imidlertid klart, at tiden ikke var inde for modernisering af sproget endside afbureaukratisering, tværtimod:

»I forbindelse med Justitsministeriets Cirkulæreskrivelse . . . hvor man anmodede D'Herrer om indtil videre at ophøre med Destruktionen af de i Beholdningsbog III opførte Nummerplader, skal man meddele, at der vil være at forholde paa følgende Maade med de paaagældende Nummerplader:

Nummerplader, der ikke er deformede, men hvis Tal og Bogstavfacade stadig fremtræder som en plan Flade, tilsendes . . . ledsaget af specificeret Følgeseddel i 2 Eksemplarer. Nummerpladerne opføres paa Følgesedlen i den ved Beholdningsbog III angivne Rækkefølge. Der tilsendes samtidig Justitsministeriets 2. Ekspeditionskontor en Meddelelse om Antallet af de til Emaljeverket indsendte Plader. Af de Fabrikken tilsendte Følgeskrivelser vil den ene blive tilbagesendt med Kvittering og opbevares som Bilag til Beholdningsbog III til Forevisning for Justitsministeriets Kasseinspektør. Om Afsendelse af Nummerpladerne skal der finde Notering sted i Beholdningsbog III.«

Nummerplader og serier

Med den første automobillov fandtes kun een udgave af nummerpladen. Senere kom motorcykelpladen. Der kom prøveskilte og hvide cirkelplader til hyrevogne og røde cirkelplader til varebiler. Med virkning fra 1. juli 1950 indførtes gule nummerplader for køretøjer, der var fritaget for omsætningsafgift. Samtidig indførtes grønne kendingsmærker til traktorer.

I en periode har køretøjer, der betalte halv omsætningsafgift, været forsynet med de såkaldte papegøjeplader. Endelig har knallerter en kort periode været registreret. Spørgsmålet om at genindføre registrering af knallerter spøger fortsat i folketinget ved særligt festlige lejligheder. Kongehuset har ud over de sædvanlige nummerplader, de såkaldte kroneplader.

Allerede i dagsbefaling for Københavns politi af 2. september 1912 hedder det: »Det bringes herved til Politistyrkens Kundskab, at de Hs. Majestæjt tilhørende Automobileer er mærkede med den kongelige Krone i stedet for Bogstav.«

En helt uskreven regel eksisterer for rustvogne. Rustvogne indregistreres som varebiler til godstransport. De skulle derfor efter gældende

regler forsynes med gule plader. Efter aftale med justitsministeriet har centralregistret forlængst instrueret motorkontorerne om »af æstetiske grunde« at udlevere hvide plader til disse køretøjer.

Han kommer fra Svendborg av

Siden den første automobillov blev vedtaget af folketinget kunne man se, hvorfra i landet bilerne kom, idet hvert amt som nævnt havde sit bogstav. Fra 1. april 1958 blev dette system til glæde for både politi og skolebørn, udbygget.

Der indførtes emalieplader med to bogstaver således, at det første bogstav fortsat stort set angav amtet. Men herudover kunne man af bogstavkombinationen aflæse, i hvilken politikreds køretøjet var hjemmehørende. Var der inden for en politikreds mere end et indregistreringsområde, var der flere bogstavkombinationer.

Det var før sammenlægningen af politikredse, hvorfor man for eksempel kunne skelne mellem køretøjer fra Svendborg politikreds og Rudkøbing politikreds: Rudkøbing købstad ON og Ærø registreringsområde OR.

Det blev en sport for skolebørnene, der noterede bilnumrene, at lære kombinationerne udenad, og for politiet var det ofte en lettelse i efterforskningen. Således hævdede man i hvert fald senere, da systemet blev forladt.

Med indførelsen af 2-bogstavsystemet fulgte et sindrigt seriesystem. I tidens løb var der blevet indført ikke blot gule plader, papegøjeplader og traktormærker. Nu kunne man umiddelbart af nummerserien se, hvilken afgift, der var betalt. Et system, der stort set i princippet er bibeholdt den dag i dag. Dog kunne man med 1958-reglerne ikke blot aflæse, hvilken afgift, der var betalt, men tillige, hvorvidt køretøjet anvendte drivmidlet benzin eller andet drivmiddel.

Centralregistrets oprettelse

Om oprettelsen af det centrale register for motorkøretøjer og overgang til EDB fremgår blandt andet følgende af registrets arkiver:

»Efter initiativ af ministeriet for offentlige arbejder, blev der så tidligt som i 1954 nedsat et udvalg, der skulle drøfte spørgsmålet om oprettelse

af et centralt motorkøretøjsregister. Spørgsmålet var aktuelt på grund af det stadig stigende antal motorkøretøjer, idet de dagældende regler medførte både ulemper for publikum og myndighederne, der skulle administrere reglerne.

I betænkning afgivet 21. juni 1956 konkluderer udvalget, at et centralt register vil kunne borteliminere en væsentlig del af de gener, det gamle system er behæftet med.

Et nyt udvalg, motorregisterudvalget, blev nedsat for at undersøge de tekniske og økonomiske problemer i forbindelse med en centralisering af motorkøretøjsregistreringen og afgiftsadministrationen ved anvendelse af EDB. Udvalget afgav betænkning i december 1962. Udvalget påviste, at der ville være mange praktiske og økonomiske fordele ved etableringen af et centralt motorregister.

Justitsministeriet nedsatte herefter i efteråret 1963 et arbejdsudvalg, som skulle løse den opgave, der var skitseret i den nævnte betænkning.«

1. april 1966 kunne Centralregistret for motorkøretøjer endelig oprettes. Afdelingen, der allerede i opbygningsfasen var ledet af Günther Sundblad, stod fra starten og indtil 1984 under dennes kyndige og fremsynede ledelse.

Centralregistret omfattede fra starten motorkontorerne i København og Hillerød, hvilket svarede til 25% af landets motorpark. I 1967 og 1968 kom flere motorkontorer under centralregistreringen, der kunne afsluttes 1. januar 1969.

Oprettelsen af Centralregistret for motorkøretøjer betød ikke i sig selv en ændring af nummerpladernes udseende. Køretøjer, der ved overgangen til centralordningen var i registrering, beholdt de tidligere tildelte plader også ved ejerskifte.

Køretøjer, der blev registreret efter overgangen til centralregistrering blev forsynet med nummerplader med en hidtil ikke anvendt bogstavkombination, startende forfra i alfabetet.

Hermed bortfaldt enhver tilknytning mellem registreringssted og bogstavkombination. Samtidig benyttedes lejligheden til at foretage en oprydning i de mange nummerserier, der efterhånden var groet frem for de forskellige kategorier af køretøjer.

Med centralregistreringen tog man EDB i anvendelse, og politiet kunne nu via fjernskrivere indhente oplysninger om alle registrerede køretøjer.



Selv om vi skal tilbage til besættelsestiden – mere bestemt til 1943 – kan en del af vore læsere nok erindre den tids »politibil«, der var forsynet med gas-generator og næsten tillukkede forlygter.

Fotografiet bringes imidlertid her for at vise den tids nummerplader med den karakteristiske »politi-hånd«, der omtales i artiklen.

I de senere år er der anskaffet skærmterminaler til alle politistationer. Fremtidens standardudstyr i patruljevognene bliver måske dataskærme, hvem ved.

Reflekterende nummerplader

Ved aktstykke nr. 424 af 10. juni 1975 ansøgte justitsminister Orla Møller folketingets finansudvalg om tilslutning til at indgå en aftale med en virksomhed for et tidsrum af indtil 5 år at levere reflekterende plader. Om begrundelsen anførtes, at spørgsmålet om at indføre reflekterende nummerplader havde været rejst siden 1964, og at der blandt sagkyndige var enighed om, at reflekterende plader forøger læse- og opdagelsesafstanden samt forbedrer afstandsbedømmelsen. Der henvistes endvidere til, at de øvrige europæiske lande allerede var overgået til reflekterende nummerplader.

Der skønnedes dengang årligt at blive et behov for 840.000 enkeltplader. Og man henviste til, at det store antal blandt andet skyldtes at mange på grund af vægtafgiftens størrelse foretog afmelding af køretøj i forbindelse med udskiftning.

Vægtafgiften er ikke ændret siden 1976. Til gengæld er nummerplade-

gebyret mangedoblet. Fordoblingen af gebyret i 1985 har så åbenbart medført en ændring af den adfærd, som blev beskrevet i 1976. Nu ejerskifter en forhandler hellere en bil, der er sat til salg fremfor at afmelde den. Det er billigere at betale vægtafgift end et nyt sæt nummerplader.

Dengang fik justitsministeren fortjenesten, nu er det skatteministeren – men danske bilejere vil nok altid forstå at indrette sig efter afgiftsreglerne.

Med indførelsen af reflekterende nummerplader i 1976 ændredes pladernes udseende totalt. Den almindelige personvognsplade er nu hvid med sorte bogstaver. Serierne er nogenlunde opretholdt i forhold til tidligere, dog at der er indført blå reflekterende nummerplader for serierne 76 og 77.

Så sent som i firserne er der indført grønne ikke reflekterende nummerplader for visse køretøjer, der kun anvendes til kørsel i luft-havnen i Kastrup.

Med overgangen til reflekterende nummerplader og dermed til ny nummerpladeleverandør er bestillingssystemet tillige overgået til EDB. Således udløser minimums- og maksimumsgrænser for de enkelte motor-kontorers nummerpladebehandling automatisk bestillinger på flere nummerplader i de enkelte serier. Fremtiden er naturligvis at hele nummerpladeregnskabet tillige samkøres med bestillingssystemet.

Der er dog også ulemper ved et gennemført EDB-system. Det fik man at mærke, da motorkontoret i Nykøbing Mors for nogle år siden brændte.

Forudsætningen for at systemet ville bestille nye plader i stedet for de, der tildels var brændte og dermed ubrugelige, var jo, at de brændte optrådte som udleverede plader, – og forudsætningen for dette var igen, at der oprettedes fiktive registreringer.

Over et tusind numre måtte således igennem hele EDB-proceduren med opdatering af fiktive registreringer, hvor alle »tekniske data« var opført, hvilket jo er forudsætningen for at systemet accepterer registreringen. Over et tusind registreringer blev opdateret og næste dag modtog centralregistret fra Datacentralen det samme antal registreringsattester, med den tekniske oplysning på attesten: »destrueret på grund af brand«.

Men dette var systemet naturligvis ikke tilfreds med. »Køretøjerne« skulle jo også afmeldes og man måtte huske at de bemeldte »køretøjer«

ved indregistreringen skulle betegnes som fritaget for betaling af vægt-afgift. Ellers var det gået helt galt.

Bogstavkombinationer

Fra starten og indtil centralregistrets oprettelse kunne man af bilnumrene aflæse fra hvilket amt bilerne kom fra. Ved overgangen til centralregistrering begyndte man som nævnt forfra i alfabetet med AA, dog at tidligere anvendte kombinationer ikke måtte anvendes.

Med den hast, hvormed udskiftningen af biler efterhånden skete, blev det bestandig i centralregistret nødvendigt at træffe beslutning om, hvilke nummerpladekombinationer, der skulle tages i brug. Jeg er ofte blevet spurgt om, efter hvilke regler bogstavkombinationerne i dag tages i brug.

Dertil er svaret, at der ikke ud over ovenstående er faste regler. Færøerne og Grønland er to selvstændige registreringsområder, der anvender bogstaverne F og G. Disse anvendes ikke på danske nummerplader. I, Q, W, Æ, Ø og Å indgår ikke for tiden i de påtænkte bogstavkombinationer på grund af risikoen for forveksling med andre bogstaver. I øvrigt afhænger det af et skøn, hvilke kombinationer, der ikke medtages.

I 1979 fik jeg, som den der var ansvarlig for sagsområdet, en henvendelse fra nummerpladeleverandøren, der ønskede i sit EDB-system at indlæse alle fremtidens mulige bogstavkombinationer.

Jeg bladede i de gamle arkiver og kunne se at min forgænger, politiassessor Torben Plange, havde været meget omhyggelig og forudseende ved at udelukke kombinationer, der så for komiske ud eller dannede et ord eller begreb, som folk ikke ville bryde sig om at have på deres nummerplader.

Udfra samme forudsætninger udelod jeg for eksempel kombinationerne KZ og VC. MU var jeg noget i tvivl om, men udelod den. PY og PU samt andre blev udeladt efter samme principper.

Alligevel lykkedes det mig ikke at gøre alle tilfredse. Nogen tid efter blev jeg ringet op af en ulykkelig automobilforhandler, der havde solgt en dyr bil. Nu ønskede køber, der var indehaver af en selvstændig virksomhed, ikke bilen leveret. Nummerpladekombinationen var HB (Hovedstadens Brugsforening).

Jeg bad autoforhandleren overbringe køber min varmeste sympati for det private erhvervsliv, men afviste samtidig at udskifte nummeret. Jeg hørte aldrig mere fra forhandler eller køber.

Der er udvalgt nummerpladekombinationer frem til og med ZZ. Denne kombination vil efter mit skøn først blive taget i brug om ca. 20 år. Herefter må yngre kræfter overveje, hvorledes senere tiders nummerpladekombinationer skal fastsættes.

Et godt nummer

Med virkning fra 1. april 1937 trådte skærpede regler for regnskabsførelsen med kendingsmærker i kraft.

Af cirkulærets § 5 fremgår: »Salg af Kendingsmærker til Brug for Indregistrering skal ske nøjagtigt i den Orden, hvori de er opført i Beholdningsbog I og Salg bør først ske umiddelbart forud for Indregistreringen.«

Med denne regel, som altså er mere end 50 år gammel, slås det fast, at man ikke selv kan bestemme sit registreringsnummer endsige i forvejen bestille et specielt nummer. Uanset den gamle regel, som siden er blevet indskærpet ved enhver fornyelse af reglerne om regnskab med nummerplader, kan motorkontorerne også i vore dage melde om pudsige og dramatiske episoder fordi bilejere har ønsket et særligt nummer.

Således fortæller tidligere kontorleder N.C. Madsen om en hændelse på Hobro motorkontor i halvtredserne. Et firma ønskede et ganske bestemt nummer. Firmaet holdt til stadighed øje med, hvor langt man var kommet med numrene på motorkontoret. Da tiden nærmede sig sendte man en medarbejder af sted med den besked, at han ikke måtte forlade motorkontoret, før han havde fået fat i det eftertragtede nummer. Den pågældende medbragte »Borte med Blæsten«, som han sad og læste på motorkontoret i 3 dage, før han kunne bære sit nummer hjem.

Else Sørensen, Ringkøbing, husker, hvordan det gik, da tiden en gang nærmede sig, hvor man i en bestemt serie nåede til 55.555. Denne gang var der to forhandlere, som havde kig på nummeret.

De sad begge og ventede og der udspandt sig her mere dramatik end i Hobro, før den vindende autoforhandler kunne gå med sit nummer.

Et tredje motorkontor beretter om en gammel dame, der gav sig til at græde, da hun fik udleveret nummerpladerne til sin nye bil. Nummeret viste sig at være datoen for hendes mands død. Hun fik – helt i strid med reglerne – et nyt nummer. Det er muligt at rigsrevisionen ikke ville synes om denne afgørelse. Men sådan er der altså i motorkontorverdenen enkelt-sager, hvor reglerne kommer til kort, og hvor de ansatte heldigvis forstår at bruge deres sunde fornuft. Mon ikke også en ombudsmand ville vise forståelse for denne form for service i den offentlige sektor. Jeg tror det!

I nyere tid har jeg selv som ansat i Centralregistret for motorkøretøjer modtaget nogle få henvendelser, specielt om runde numre. Altså ønsker om at erhverve numre med mange nuller. Sådanne henvendelser afvises naturligvis altid, men man kan heller ikke i dag så lidt som tidligere i Hobro og Ringkøbing forhindre, at folk stiller sig i kø og eventuelt aftaler med andre i køen, at de kommer ind på et bestemt nummer.

Så sent som i september 1987 har jeg spurgt assistent Åkerlund, der står for udleveringen af nummerplader på motorkontoret i Rødovre. Åkerlund svarer: »Jo, det hænder da stadig at folk kommer og beder om et godt nummer. Et godt nummer er et rundt nummer eller et nummer, der er ens fødselsdag eller telefonnummer eller en bogstavkombination, der svarer til ens egne initialer.« Åkerlund oplyser endvidere, at nogle motorcyklister har givet udtryk for utilfredshed med at få udleveret en motorcykelplade med bogstaverne BZ.

Også de gældende regler om at gamle nummerplader med eet bogstav skal udskiftes ved ejerskifte, har givet anledning til megen jammer hos de lykkelige ejere af en veteranbil. Talrige er de dispensationsansøgninger, der gennem årene er sendt til centralregistret. Reglerne er derfor ved nyere skrivelser fra justitsministeriet blevet lempet.

I begyndelsen af 1986 bestemte justitsministeriet således, at der ikke skulle stilles krav om udskiftning af nummerplader for køretøjer indregistreret første gang før 1. januar 1940. Reglen er senere udvidet til at omfatte alle biler, der er registreret første gang før 1. januar 1951.

Så sent som 17. oktober 1987 har »Morgenavisen Jyllandsposten« betegnet veteranbiler med gamle nummerplader som kulturværdier. Det fremgår af artiklen, at veteranbilklubberne nu arbejder for at få den nævnte regel udvidet til at omfatte biler frem til indregistreringsdato 1. januar 1958.

Anekdoterne er utallige. Men reglerne er klare. Den frie købmand må finde sig i at køre med HB-plader og Ekstra-Bladet kan, hvis uheldet er ude ikke unddrage sig en BT-plade.

Derfor var jeg naturligvis også afskåret fra at hjælpe en af mine nære venner, der som formand for VU (venstres ungdom) måtte lide den tort at køre rundt med KU-nummerplader (konservativ ungdom).

Oplysninger fra registret og sportler

Den tiltagende registerangst mærkes og mærkes ikke i centralregistret. Ægtemænd, der ønsker at udspionere deres koner, der kører med fremmede mænd, retter fortsat henvendelse til centralregistret. De synes bestemt ikke at være tilfredse med nutidens stramme registerregler. Andre henvender sig for at forsikre sig om, at motorregistret ikke registrerer følsomme oplysninger om personer. Hvilket selvsagt ikke finder sted, da der kun registreres oplysninger om køretøjets tekniske data.

Helt anderledes var tilstanden tidligere, hvor der ikke var forbud mod videregivelse af oplysninger. Således fik jeg under et besøg på motor-kontoret i Ringkøbing forevist en hel bog udgivet af en privatperson og indeholdende en fortegnelse over ejerforhold vedrørende motorkøretøjer i Ringkøbing amt 1937-38. Ø1372 står registreret for Pastor Kaj Munk, Vedersø.

Det var i mange år ikke blot legalt at videregive oplysninger fra registret, men ligefrem kilde til ekstra indtægt for politi- og kontorfolk. Om aftenen udarbejdedes således tidligere lister mod betaling til for eksempel FDM og DAF. Som så ofte her i tilværelsen gik det ikke altid efter fortjeneste, idet nogle kontorfolk har oplyst for mig, at politikommissæren, der slet ikke deltog i arbejdet, fik mest ud af det. Den samlede betaling blev fordelt mellem de ansatte – efter charge!

Afmeldte nummerplader destrueres i dag med en stor maskine hos nummerpladeleverandør. Men specielt blandt ældre medarbejdere hører man stadig i daglig tale udtrykket »at klippe nummerplader«. Det er en reminiscens fra den tid, hvor medarbejderne oppebar sportler dels som nævnt for at udarbejde lister over oplysninger fra registrene, dels for med en stor boltsaks at klippe hver enkelt afmeldte nummerplade i stykker.

EDB fup og fiduser

Med dataskærminstallationer i landets politikredse og med en daglig ajourføring af motorregistret, er politiets efterforskningsmuligheder blevet væsentligt forbedret.

Ved opkald over patruljevognens radio kan den patruljerende polititjenestemand på få sekunder få oplysninger ikke blot om et køretøjs ejerforhold, men tillige oplysninger om mærke, stelnummer og andre tekniske oplysninger. Det betyder, at ulovligt udeværende nummerplader, der er afmeldt, stjålet eller flyttet til et andet køretøj, kan afsløres på stedet. Og med de høje afgifter er det en ikke ukendt sag, at nummerplader »tabes« for senere at dukke op på nyere eller ombyggede biler, man har »glemt« at afgiftsberigtige.

Også hjemmelavede nummerplader afsløres af og til. Og her kender fantasien for fremstillingsmåden åbenbart ingen grænser. Således hørte jeg fornylig om en fotostat af en nummerplade, der var klistret på et stykke træ og anvendt som nummerplade. Forfalskning af reflekterende plade kan klares med sort tape.

Fremtidens opfindelse af nye materialer vil forhåbentlig honorere et krav om at det bliver endnu vanskeligere at fremstille skuffende efterligninger.

Da afgiften for personmotorvogne er langt større end for varebiler, er fristelsen ved at anvende en varebil til persontransport naturligvis stor. Og talrige er rapporterne og historierne om de varebiler, der med tomme varekasser er blevet fremstillet for bilinspektionen for derefter straks at blive forsynet med sæder, trods bilen er monteret med gule nummerplader. Men der kan dog være ganske særlige tilfælde, hvor selv myndighederne kan indse, at sagen er så speciel at nåde kan gå for ret. Således fremgår det af justitsministeriets cirkulæreskrivelse nr. 145 af 3. juni 1949: vedr. kontrol af lastmotorkøretøjer: »... specielt med hensyn til spørgsmålet om befordring af personer med køretøjer, der anvendes til kreaturtransport, skal man oplyse at det vil kunne passere, at der til bevogtning af de pågældende dyr – ved transport af tyre og hingste normalt medfølger højst 1 vogter pr. dyr, for tyre over 2 år højst 2 vogtere pr. tyr, og ved transport af andre dyr 1 à 2 vogtere til hver vognladning, hvorved bemærkes, at en transport på en lastvogn med påhængsvogn i denne forbindelse kan betragtes som to vognladninger.«

Hvordan man så konstaterer om en tyr er lige over eller under to år, melder historien ikke noget om, men det er jo utroligt, hvad politifolk bliver sat til – og klarer.

Foranstående giver sig som nævnt i indledningen ikke ud for at være nogen fuldstændig afhandling. Det ville være ganske umuligt. Nummerpladernes historie er både en del af registreringsreglerne og afgiftslovgivningens historie. Talrige er de regler, der gennem årene er udfærdiget om nummerplader, i form af love, bekendtgørelser, cirkulærer, cirkulæreskrivelser, kundgørelser, instrukser og dagsbefalinger.

En større afhandling, der måske kunne bane vejen for en sanering og sammenskrivning af det helt uoverskuelige antal regler på alle niveauer, har vi stadig til gode.

Kilder og henvisninger

»Øjet i hånden«. Se Politihistorisk Selskabs årsskrifter 1981, pag. 73, 1982, pag. 89.

Bjarne Frandsen: »Håndbog i færdselslovgivningen«, diverse udgaver.

Lovtidende.

Lowsager på Folketingets bibliotek.

Centralregistrets arkivalier.

Hammerichs lovleksikon.

Dagsbefalinger for Københavns politi 1929.