

Til Motorhistorisk Samråds kontaktpersoner, til fordeling og publicering

Nyhedsbrev til medlemsklubberne - Juni 2022

(Udsendes til abonnenterne 1. juni 2022)

Lidt om...

Råd, vejledning og fremtidsudsigter

Du kan deponere dine nummerplader hos dit forsikringsselskab, hvis du ikke er klar til periodesynet.

Hvad gør jeg hvis...?

Jeg ikke kan nå at færdiggøre reparationen eller restaureringen af mit veterankøretøj inden periodisk syn?

Man skriver en ansøgning til Færdselsstyrelsen og fortæller om sin situation og forklarer at man pga. manglende reservedele, sygdom eller andet, ikke kan nå at få færdiggjort køretøjet til seneste synstidspunkt. Gerne suppleret med et par billeder af køretøjet.

Svaret retur fra Færdselsstyrelsen indeholder ud over et brev to dokumenter til udfyldelse. Det ene er når man indleverer nummerpladerne til sit forsikringsselskab for at deponere dem der, det andet er til når man atter henter nummerpladerne, når restaureringen/reparationen er færdiggjort, og køretøjet er klar til syn.

Det første dokument sendes til Færdselsstyrelsen så snart nummerpladerne er deponeret og forsikringsselskabet har stemplet dokumentet. I denne forbindelse er det vigtigt at medsende så meget dokumentation som muligt for at anskueliggøre at udsættelsen skyldes manglende reservedele, sygdom, brand eller andet. Herefter modtager man et brev fra styrelsen med udsættelse af periodisk syn til den dato man selv har anført og hvor det forventes at køretøjet er synsklart.

Når man så er klar til syn, går man atter til sit forsikringsselskab med det andet dokument, får det stemplet og henter nummerpladerne, man deponerede. Dokumentet sendes til Færdselsstyrelsen, som så dokumenterer, at man kan køre til syn.

På den måde kan man få udsættelse og samtidig bevare nummerpladerne.

Steen Rode-Møller

Formand

Motorhistorisk Samråd

På et møde hos Sommers Automobile Museum i Nærum, fremlagde Færdselsstyrelsens vicedirektør fremtidsplanerne for typegodkendelse og toldsyn af blandt andet ombyggede køretøjer og veterankøretøjer.

Færdselsstyrelsen har parkeret typegodkendelsesforordningen

Et nærmest uoverskueligt regelsæt har gennem de senere år skabt en meget stor bekymring hos de danske bil- og motorcyklejere. Men som det er med komplekse regelsæt, så er det ikke altid virkeligheden, men derfor kan frygten sagtens være reel nok, da uigennemskueligheden i sig selv også har betydning..

I det her tilfælde handler det om den typegodkendelsesforordning som Færdselsstyrelsen nu ad to omgange har forsøgt at implementere i Danmark. Lige nu er de komplekse regler kørt fra Folketinget og hjem til styrelsen hovedkontor i Ribe. Rygter har villet vide at vi dog senest her til sommeren 2022 vil se det komplekse regelsæt dukke op igen, men efter et møde mellem Motorhistorisk Samråd og Færdselsstyrelsen kan vi nu melde at reglerne er parkeret, og når de kommer ud at rulle igen, bliver det i en noget mere overskuelig version.

Reglerne der omtales, er det der kendes som "Godkendelse af Nationale Individuelle Køretøjer", og vil få indvirkning på toldsyn af alle ældre køretøjer, herunder veterankøretøjer, samt ombyggede og opbyggede køretøjer der alle skal registres i Danmark for første gang.

Færdselsstyrelsens første forsøg på at implementere ordningen, mødte så massiv modstand fra hele branchen, at lovændringerne blev trukket tilbage. I den forbindelse har Færdselsstyrelsen fået en udsættelse til senest ikrafttræden, den udløber her i juli 2022.

For at vi i Motorhistorisk Samråd kunne få et overblik over reglerne, havde vi udbedt os et møde med Færdselsstyrelsen på vores kontor i Nærum. Vi var glade for at kunne tage imod ikke mindre end fem mand høj, inklusive vicedirektør Jesper Høgh Bach. På mødet kunne de give os nærmere og tydeligere informationer om det der kommer til at ske med Typegodkendelsesforordningen på den korte bane.

Færdselsstyrelsen arbejder lige nu på, og forventer at få, en forlængelse af implementeringsdatoen til i 2024. De kunne også oplyse at de komplekse regler, herunder de kommende udvidede kontrolfunktioner, vil blive reduceret i omfang. Det synsgrundlag vi i dag kender som Detailforskrifterne vil blive stedt til hvile i en slutversion. Man beholder den dog i en digitalversion som opslagsværk, så man kan se hvilke historiske krav der gjaldt for hvilke køretøjer hvornår.

Det omfattende kontrolsystem der var lagt op til i de tidligere udgaver, forventer man nu at kunne indbygge, i et vist omfang, i de eksisterende synshaller, med behørig uddannelse af synsmedarbejderne.

I Motorhistorisk Samråd er vi glade for at Færdselsstyrelsen har valgt at lytte til os og andre i branchen. Det ser ud til at vi ikke skal frygte de komplekse typegodkendelsesregler så meget som først antaget. Men når det er sagt, så skal vi, og alle veteran køretøjs ejere der har tænkt sig at importere, dog være opmærksom på at der kommer nye synsmetoder for toldsyn i løbet af de næste par år. Vi skal også være opmærksomme på at dokumentationskravet til den tid vil blive skærpet for det enkelte køretøj. Det kommer til at betyde, at ejere skal have dokumentation klar ved toldsynet/typegodkendelsen, der påviser hvilket køretøj der er tale om, og hvordan det er bestykket. Det i sig selv vil ikke gøre det nemmere at få godkendt ombygninger og nyimporter, men et system med gennemskuelige regler og krav, må forventes også at have sin positive effekt.

Johnny B. Rasmussen
Sekretariatsleder
Motorhistorisk Samråd

Autobranchen tog vel imod det initiativ om samarbejde, som Direktør Stefan Søsted, Færdselsstyrelsen og Direktør Jørgen Rasmussen, Motorstyrelsen præsenterede for de særligt indkaldte.

Midt mellem Motorstyrelsen og Færdselsstyrelsen

Sammen med Færdselsstyrelsen havde Motorstyrelsen for nyligt inviteret 20 brancheforeninger, herunder Motorhistorisk Samråd, til et møde for at få indblik i de udfordringer, foreningerne og deres medlemmer kan opleve i snitfladerne mellem Færdselsstyrelsen og Motorstyrelsen.

I de to styrelser er der etableret et samarbejde, som blandt andet har fokus på de data, der er registreret i Motorregistret. I Motorstyrelsen bruges disse data i deres arbejde med afgiftsberegning, men disse data er indtastet af synshallerne, som hører under Færdselsstyrelsen. Det kan af og til give anledning til udfordringer for branchen og den enkelte køretøjs ejer.

De to styrelser sætter pris på, at branchen kom med konstruktive input i forhold til det videre samarbejde mellem styrelserne. Disse input er vigtige bidrag i forhold til opgaven med at bidrage til et smidigt og velfungerende bilmarked i Danmark til gavn for både forhandlere og bilejere.

Brancheforeningerne bliver inviteret til møde igen i efteråret, hvor styrelserne vil følge op på arbejdet med deres input.

Johnny B. Rasmussen
Sekretariatsleder
Motorhistorisk Samråd

Inden du læser artiklen herunder, så prøv med et eget gæt på hvor stor en andel de danske veteranbiler bruger af Danmarks samlede brændstofforbrug

"Det er noget af en benzinsluger...!"

Du er sikkert selv blevet mødt med den slags spørgsmål og kommentarer, når du møder op på havnen, eller parkerer ved ishuset, med din ældre veteranbil.

Vi får også den slags spørgsmål i sekretariatet, oftest er det heldigvis blot almindelig nysgerrighed, men der kan også fra tid til anden være tale om en del forargelse hos beskueren af det historiske klenodie. Vi ved der ikke er noget belæg for evt. beskyldninger om Co2 forurening, eller misbrug af klodens ressourcer for den sags skyld, da vi jo alt andet lige ikke kører ret meget.

Det plejer at være argument nok, med oplysning om de årlige kilometer, og deraf den mindre betydning køretøjets forbrug har. Man da benzinforbruget i det hele taget i de her år får et større og større fokus, så har vi forsøgt os med et lille regnestykke på baggrund af de faktuelle informationer vi kender, og videnskabelige undersøgelser vi har adgang til. Lad det være sagt med det samme, der er ingen grund til bekymring over veteran køretøjernes udledning.

Vi har her taget udgangspunkt i den seneste undersøgelse fra FIVA om brugen af veterankøretøjer, og sammenholdt de oplysninger med FDMs seneste brugerundersøgelse, med 23.000 respondenter, der siger noget om den samlede personvognparks gennemsnitligt årligt kørte kilometer,

Vi har dog også måtte tage fat i lidt gætværk, i form af hvor meget de enkelte køretøjer kører i gennemsnit per km/l. De utroligt mange varierede veterankøretøjer har et meget forskelligt brændstofforbrug, men vi har her sat et gennemsnit for alle på 8 km/l. Det er måske lidt lavt sat, men hellere være for negative på den side af regnestykket. Det samme for hele køretøjsparken, den har vi så sat i et relativt højt gennemsnit på 25 km/l.

Herunder kan du se hvordan vi er kommet frem til resultatet, men alt i alt så siger vores kvalificerede bud, at de danske veterankøretøjer bruger 0,42% af danskernes samlede persontransports forbrug af brændstof. (herunder ikke medregnet vejgodstransporten, skibe, fly, tog, og andet der bruger af jordens fossile brændstofressourcer)

Dermed har du en oplysning som du kan forsøge dig med, når du næste gang er på udflugt efter iskager, og mødes med undren over dit velpudsede, men benzinformbrugende, køretøj.

Johnny B. Rasmussen
Sekretariatsleder
Motorhistorisk Samråd

Sådan er vi kommet frem til resultatet:

Der findes i alt 56.014 indregistrerede veteranbiler i Danmark
De kører i gennemsnit 1.388 km årligt, ifølge FIVA undersøgelsen 2021
Det giver at de samlet kører 77.747.432 km årligt.

Der er samlet 2.719.126 personbiler indregistreret her i landet.
De kører i gennemsnit 21.433 km, ifølge FDMs forbrugerundersøgelse AutoIndex 2020.
Samlet bliver det til årlige 58.279.027.558 km.

Vi sætter at en gennemsnitlig veteranbil (årgang 1900 – 1987) kører 8 km/l.
Dermed forbruger den samlede veteranbilspark 9.718.428 liter brændstof hvert år.

Vi sætter også at en gennemsnitlig personbil (årgang 2022 – 1988) kører 25 km/l.
Det giver at den samlede vognpark bruger 2.331.161.102 liter årligt.

Dermed forbruger alle Danmarks veteranbiler mindre end en halv procent, af det brændstof alle Danmarks personbiler bruger!