



Nytt fra LMK 01/21.

Mørke skyer på himmelen for bilismen?

2021 fikk en brå start for alle med interesse for kjøretøy drevet frem av fossilt drivstoff. Norge har sluttet seg til internasjonale avtaler og konvensjoner om dramatiske klimakutt, og bilismen blir således hardt rammet. Om el-bilen er en del av den naturlige evolusjonen eller regelrett fremprovosert signalpolitikk, er det for tidlig å si noe om. Fremtiden vil vise om el-bilen er et faktisk fremskritt, eller om den havner på teknologiens skraphaug i likhet med VHS-spillere? Derimot er det et faktum at noen fremover må ta regningen for avgiftslettelser og fritak, som tidligere har vært betalt av alle som benytter norsk veinett. Spørsmålet blir om el-bil-politikken er bærekraftig også ut i fra et miljø- og sirkulærøkonomisk perspektiv, når nesten nye el-biler vrakes med tilsynelatende minimale feil og skader. Årsaken skyldes i stor grad at avgiftsfritakene ikke er knyttet til deler og verkstedkostnader, noe som skaper et stort misforhold mellom nypris og kostnad ved skade/reparasjon. Oppgjørspraksis hos forsikringsselskapene tilsier automatisk vraking av nyere biler når reparasjonskostnaden overskrider en viss andel av nybilprisen.

60% av nybilsalget er nå el-biler. For få år siden var 92% av alle nye biler med dieselmotor. Nå er denne andelen nede i 10%, på likt nivå som bensinbilen. Hybridbilen holder om lag 20% av markedet, men dersom salgsforbudet fra 2025 blir en realitet, vil også denne gruppen rammes like hardt som diesel- og bensinbiler.

I kjølvannet av overnevnte kommer en rekke oppfølgende spørsmål. Det er ikke avklart om et salgsforbud utelukkende tenkes opp mot nybilmarkedet, eller om dette også vil ramme importen av eldre kjøretøy? Et slikt forbud vil kunne ramme utøvelsen av også vår virksomhet, og dette vil naturlig påvirke rekruttering og verdien av eldre kjøretøy. Et annet tema vil være tilgangen til drivstoff. LMK ønsker at Stortingets vedtak om en E0-sikringskvalitet nå blir iverksatt. Det er dokumentert at etanolens skadevirkninger er betydelig på kjøretøy langt inn på 2000-tallet. Aftenposten anslo allerede i 2016 at etanolens skadevirkninger ville ramme nærmere 500.000 biler i Norge. Mens andelen eldre brukskjøretøy drevet av fossilt drivstoff er synkende, vil andelen motorhistoriske kjøretøy være rimelig konstant. Det vil derfor være betimelig å kreve at skal det være ett drivstoff, som skal være tilgjengelig – må nettopp dette være et etanolfritt alternativ som alle gjenværende kjøretøy drevet av fossilt drivstoff faktisk kan bruke. Det vil også gi et betydelig forbedret salg enn hva som er dagens situasjon, noe som vil forbedre markedsgrunnlaget.

Tid for en verdidebatt i LMK?

Utviklingen skjer nå i et rasende tempo. I lys av overnevnte avsnitter, har tiltakene knyttet til miljø og klima skjedd i en takt man for få år siden ikke evnet å forutse. Det synes også å være en bred enighet på Stortinget om at dette er veien å gå. Mange av de spørsmålene vi står overfor er ikke enkle å besvare. Mange land har fått dispensasjoner for motorhistoriske kjøretøy. Men hva er nettopp et motorhistorisk kjøretøy? Hvilke kriterier skal legges til grunn, og hva kan konsekvensene bli dersom vi som organisasjon vil sette standarder som lager et A- og B-lag innen egne rekker? Dette er avgjørende valg, som vil kunne påvirke fremtiden til alle som har kjøretøy som lidenskap og hobby. Vår innstilling til salgsforbud, drivstoff, miljøsoner vil kunne gi ringvirkninger knyttet til rekruttering samt fremtidige og eksisterende samarbeidspartnere. Derfor er det avgjørende at slike eksistensielle spørsmål blir forankret i organisasjonen.

Dessverre er ikke verdenssituasjonen slik at LMK kan avholde en ny Strategikonferanse, i likhet med den vi hadde i 2018. Dette er likevel noe som vil aktualiseres så snart vi igjen ser en normalisering av Corona-pandemien.

LMK har likevel en dialog gående med Samferdselsdepartementet, hvor mye av formålet er å kartlegge mulige konsekvenser av de foreslåtte forslagene. LMK har også nylig blitt opptatt som rådsmedlem i Opplysningsrådet for Veitrafikken, og det skal i nær fremtid avholdes møter med stortingsgruppene til Fremskrittspartiet og Arbeiderpartiet. Forhåpentligvis vil dette gi et bedre innblikk i hvilken fremtid som venter oss – og ruste oss bedre til å finne gode løsninger.

Landsmøte og arrangementer.

Muterte virus og negative smittetall gir oss fremdeles ingen svar på om når Norge kan forvente en normalisering. LMK opplever at stadig flere arrangementer i første halvår 2021 avlyses. Fremdeles har vi ingen avklaringer med hensyn til når et Landsmøte kan avholdes. Vi vil holde klubbene løpende orientert, men inntil videre ser vi an situasjonen.

Med vennlig hilsen

Stein Christian Husby

Generalsekretær LMK