

## Våre viktigste gjennomslag:

### 1984: 30-årsregelen «Gullbladet»

Norsk bilhobby hadde sett fundamentalt annerledes ut uten 30-års regelen. Før regelen kom på plass måtte alle importerte biler uansett alder tilfredsstillende daværende kjøretøytekniske krav for å la seg registrere. En 1954 Cadillac måtte altså tilfredsstillende de samme kjøretøykravene som nye 1984 modeller. AMCAR jobbet med saken politisk i flere år og i 1984 kom gjennombruddet; biler eldre enn 30 år kunne nå godtas som bevaringsverdig motorvogn.

### 1983/84: Avgiftsfritak for veteranbiler

Parallelt med arbeidet for 30-års regelen jobbet AMCAR sammen med LMK for at det såkalte «avgiftsfritaket for veteranvogner» skulle omgjøres til en rullerende 30-års grense. Fritaket hadde lenge stoppet på 1945 modeller. LMK Og AMCAR fikk forhandlet denne opp til 1950 modeller i 1983, men AMCAR var ikke fornøyd. Vi fortsatte alene og fikk i 1984 å få gjennomslag for en rullerende 30-års grense hos Finansdepartementet

### 1989: El Camino saken

Chevrolet El Camino saken står som en av de «styggeste» sakene AMCAR har hatt med forvaltningen. Noen i Vegdirektoratet fikk det for seg at Chevrolet El Camino var for «fin» til å være varebil! Man mente bilen ikke var «hovedsakelig innrettet for transport av gods». To år etter skandalevedtaket måtte Toll- og avgiftsdirektoratet gjøre helomvendning etter iherdig kamp fra AMCAR. I Morgenbladet 21 April 1989 sto det: «Midlertidig seier for amcarfolket». Det ble full seier til slutt!

### 1998: Bortfall av verdiavgiften

AMCARs kamp for fornuftige og rettfærdige bilavgifter har vært en rød tråd siden organisasjonen ble stiftet i 1975. Den såkalte Verdiavgiften var en tilleggsavgift på 100% av importverdi over 175.000 kroner. Vi mente avgiften var særdeles urimelig og høsten 1997 stemte et flertall i Finanskommisjonen for å fjerne den etter forslag fra AMCAR.

### 2001 & 2017: Små skilt

Alle som har eid biler som ikke har plass til de norske registreringsskiltene vet hvor stygt, ødeleggende og ergerlig det er å ikke ha et skilt som passer på bilen. Eiere av amerikanske biler merket dette spesielt siden mange av dem bla. har bensinpåfyllingen bak skiltet. Jobben startet på slutten av nittitallet, og endte i et vedtak i 2001. Etter 4 år var det dessverre slutt tross kraftige protester fra AMCAR. Vi ga oss derimot ikke og tok opp saken på nytt etter regjeringsskiftet i 2013. I 2017 kom nytt vedtak på plass og norske bilhobbyfolk slipper igjen å bekymre seg for anklager om dokumentforfalskning fordi man har bøydd, kappet eller tilpasset et skilt som ikke passer.

### 2003 Sikkerhetsbeltesaken

I mange år forlangte norske vegmyndigheter at amerikanske bilbelter skulle skrus ut og erstattes av ettermarkedsbelter. De amerikanske kravene til bilbelter, som skal låse både ved akselerasjon og retardasjon, tilfredsstilte ikke norske krav hvor beltene skulle låse på fysisk rykk. AMCAR argumenterte mot og mente det var tilnærmet galskap å tro at de amerikanske beltene ikke var gode nok. Vi fikk etterhvert kjempet inn en alternativ standard som trådte i kraft 2003, som tillater bruk av amerikanske bilbelter.

### 2004: Vognkortsaken

Norske myndigheter stilte en stund krav om at kjøretøy fra utlandet måtte ha utenlandsk vognkort for registrering i Norge. Kravet om vognkort var en håpløs praksis da en del land i verden ikke har vognkort tilknyttet kjøretøyet, spesielt ikke på eldre kjøretøy. Enkelte lands tollmyndigheter inndrar også vognkort ved eksport. Mange biler i Norge som var lovlig importert stod derfor uten utenlandsk vognkort, og lot seg ikke registrere. AMCAR fikk i 2004 avklart at vognkort ikke er absolutt, men at norske myndigheter også vil akseptere annen eier- eller registreringsdokumentasjon.

### **2004: § 1.15 Aksept for amerikanske krav på nyere biler**

Frem til 1995 var det fremdeles krav til at bil nyere enn 30 år skulle tilfredsstillende registreringskrav som gjaldt i Norge på det tidspunktet bilen skulle 1. gangs registreres i Norge. Men i 1995 kom det forandringer. Norge måtte endre forskriftene siden regelverket ikke var i tråd med EØS-avtalen diskriminerte import av brukte biler fra utlandet. Så fra 1995 ble de kjøretøyt tekniske krav som gjaldt på det tidspunktet et kjøretøy var registrert i utlandet, bestemmende for hvilke krav som skulle gjelde i Norge. Opp gjennom årene var tusenvis av amerikanske biler testet opp mot norske kjøretøykrav, og alle som én hadde klart kravene. AMCAR mente Statens Vegvesen burde ha akkumulert så mye kunnskap at man ikke trengte mer bevis på at biler produsert etter de amerikanske FMVSS-kravene tilfredsstilte norske krav? Saken pågikk teknisk og politisk i sju år før unntaksregelen §1.15 var et faktum 1. juli 2004.

### **2004: Bortfall av E-merket lyskrav**

Dette var en kjeppest det tok AMCAR 28 år å få fjernet. Noe så tullete som lys på bil! Amerikanske biler har hatt røde blinklys, oransje parklys og røde/oransje sidemarkeringslys. Disse lysene, pluss hovedlysene og refleksene ble underkjent i Norge i 28 år! På et tidspunkt hevdet Vegdirektoratet at det kunne være trafikkfarlig med sidemarkeringslys. Som de fleste har fått med seg, markeringslys er i dag påbudt sikkerhetsutrustning i Norge.

### **2007: Aksept for luftfjæring**

På midten av 90-tallet ble det populært å benytte luftfjæring. Norske myndigheter nektet å akseptere ombygging fra spiralfjærer til luftfjæringer uten å komme med noen god forklaring. Flere moderne biler benyttet etterhvert luftbelger som fjær, og lastebiler har benyttet det i tiår. Til slutt måtte Vegdirektoratet være enige med AMCAR i at det ikke var noe prinsipielt i veien for at en bil kan fjære på luft i stedet for en smidd stålfjær. Sammen laget vi en oppskrift på hvordan innmontering av luftfjæring kan aksepteres på en bil som ikke er originallevert med det fra fabrikk.

### **2010: CO2 avgiftsberegning**

Ved innførsel av nye bilavgifter i 2007 ble det en sterk diskriminering av biler som ikke hadde europeisk typegodkjenning. Disse bilene fikk nemlig ikke lov til å fortolle etter "CO2-satser", men måtte fortolle etter en vekt/volum/effekt tabell. AMCAR mente at det ikke kunne være noe i veien for at biler som ble testet etter europeiske målemetoder fikk legge disse tallene til grunn for fortolling, og tok kontakt med Finansdepartementet. Vi tok også kontakt med den amerikanske ambassaden da vi mente praksisen var til hinder for import av kjøretøy fra USA. Etter 3 års kamp fikk vi endelig gjennomslag.

### **2010: Carfax**

1. gangs registreringsdato er grunnlaget for avgiftsberegning i Norge. Med høye bilavgifter som reduseres hvert år gjennom bruksfradrag, er det viktig at korrekt registreringsdato benyttes. Mange biler uten vognkort eller med fornyede vognkort mister ofte sin opprinnelige registreringsdato. Dette førte til at enkelte biler ble mye dyrere fordi man ikke kunne verifisere 1. gangs registreringsdato. Amerikanske myndigheter har en betalingstjeneste hvor man kan skaffe seg en utskrift over bilens registreringshistorikk – kalt Carfax. Tollmyndighetene ville ikke akseptere denne tjenesten fordi de mente den ikke var "offentlig nok". AMCAR engasjerte seg i saken i 2007 og høsten 2010 skar Vegdirektoratet igjennom og aksepterte Carfax.

### **2012: Tilhengervekt veteranbiler**

Som hovedregel sier kjøretøyforskriften at tilhengervekt ikke kan overstige bilens egenvekt men heller ikke høyere enn bilfabrikantens garantier. Dette skapte mye problemer for eldre biler hvor det ikke var oppgitt tilhengervekt. Enkelte medlemmer som hadde hatt bilene sine lenge opplevde faktisk at bilens tilhengervekt gikk ned fra 1,5 ganger bilens egenvekt til lik bilens egenvekt og videre til 0 kg ettersom reglene endret seg. AMCAR engasjerte seg i saken og fikk i 2012 en avklaring fra Vegdirektoratet om at biler 30 år eller eldre med totalvekt under 3500 kg kan trekke 0,9 ganger kjøretøyets egenvekt uten spesiell dokumentasjon.

### **2013: Ferdse i utmark**

Fra offroadmiljøet ble vi tipset om en høring på nye regler for motorisert ferdsel i utmark. Der man tidligere hadde et forbud mot motorisert ferdsel i utmark som kommunene kunne dispensere fra, ønsket Staten nå å overta all styring. De ønsket å frata kommunene muligheten til selv å kunne vurdere behovet for motorisert aktivitet i terrenget, noe som ville ødelegge ikke bare for hobbyen men også for det lokale selvstyret. AMCAR fikk tak i høringen og torpederte den. Endringene som var foreslått baserte seg både på svake fakta og tendensiøse undersøkelser.

### **2013: Dekkdimensjon på bil**

Siden «tidenes morgen» har det i Norge vært praktisert at man ikke kan ha ulike dekkdimensjoner foran og bak på et kjøretøy. Selv kjøretøy som ble levert slik originalt fra fabrikk har til tider vært vanskelig å få godkjent. For AMCAR og bilentusiaster landet rundt var disse rigide reglene et problem. Etter 37 års arbeid med saken fikk vi et etterlengtet gjennombrudd i saken. Kort og godt ble hele forskriften som sa at dekkene foran og bak måtte ha samme dimensjon fjernet.

### **2014/2017: Amatørbyggereglene**

Vi har engasjert oss i retten til å bygge egen bil siden 80-tallet. I samarbeid med NMCU skjøt saken virkelig fart i 2009. Sammen med NFSOK og Veidirektoratet utarbeidet vi forslag til regelverk som ble sendt på høring. I 2014 kom vedtaket på plass og 1. januar 2017 innførte regjeringen via finansdepartementet fullt avgiftsfritak som nå gjør det mulig å bygge egen bil i Norge fritatt for engangsavgift.

### **2014: Bruksfradrag 15-29 år**

Bruksfradraget i engangsavgiften ved import stoppet før på 80% ved 15 år. AMCAR mente fradraget burde fortsette utover 15 år og jobbet med saken politisk. Regjeringen innførte i 2014 videre opptrapping av bruksfradraget til 95% ved 28 år. Enkelte entusiastbiler fra 90-tallet fikk dermed opptil 150.000,- lavere engangsavgift over natta!

### **2015: Nedvektingssaken**

I mange år forsøkte vi å få aksept for lovlig omregistrering av lett-lastebil over 3500 kg til personbil under 3500 kg. Myndighetene stilte et håpløst og ufravikelig krav om fysisk ombygging av kjøretøyet som skulle være dokumentert fra fabrikant hvilket oftest var umulig å fremskaffe. Konkret betydde dette krav om utbytting av fjærer for å redusere lovlig lastekapasitet med noen få kilo. Fullstendig unødvendig og byråkrati for byråkratiet skyld! Nå værende regjering så "galskapen" og gjorde omregistrering uten krav om fysisk ombygging lovlig fra 1. januar 2016!

### **2017: Understellsnummer kaoset**

Det unødige kravet om innpreget understellsnr i bærende konstruksjon skapte lenge stor frustrasjon. AMCAR fikk daglig henvendelser fra frustrerte medlemmer med kjøretøy hvor understellsnummer var umulig å påvise. Fra 1. februar 2017 ble dette endelig ryddet opp i av etaten selv etter påtrykk fra AMCAR. Statens Vegvesen plikter nå å kunne dokumentere hvor på bilen understellsnummeret er. Forhåpentligvis er forfalskning-anklager og avskiltningbegjæringer på grunn av understellsnumre som er umulige å finne historie!

### **2017: Effektagiften fjernet**

Vi har lenge jobbet for fjerning av effektagiften som umuliggjorde mange bildrømmer. Avgiften var etter vårt syn utelukkende fiskal av natur og fullstendig uhensiktsmessig. Sittende regjering halverte den i 2016 og fjernet den helt i 2017. Et STORT skritt mot fornuftige bilavgifter mener vi!

### **2017: Røde blinklys tillatt**

En av våre største symbolsaker siden 1975 har vært bekjempelse av registreringsforbudet mot røde blinklys. Nyere amerikanske biler med røde blinklys har vist seg kompliserte å bygge om hvilket aktualiserte saken ytterligere for AMCAR. Sittende regjering tok saken på alvor og fra 1. juni 2017 ble det endelig tillatt igjen som en del av utvidelsen av § 1.15.

### **2017: Nasjonalt Motormuseum**

Bevaring av kjøretøy har aldri blitt anerkjent som kultur av staten. AMCAR har lenge jobbet for et nasjonalt motormuseum. Vi mener det er like viktig å ta vare på gårsdagens kjøretøy som gårsdagens anleggsmaskiner, snøploger og veiinfrastruktur. Med dagens regjering fikk vi et gjennombrudd, nytt nasjonalt motormuseum åpner som en utvidelse av Norsk Vegmuseum på Hunderfossen i 2019!

### **2018: Amerikanske utslippstall aksepteres**

Siden 2008 har vi argumentert for å likestille forbruk/utslippsdata fra amerikanske Environmental Protection Agency (EPA) med europeiske utslippstall som grunnlag ved beregning av importavgift til Norge. Igjenom mange tiårs arbeid har AMCAR erfart at EPAs utslippstall som regel er strengere og mer realistiske enn de europeiske. Frem til nå har alle amerikanske biler som ikke er solgt nye i Europa fått importavgiften beregnet etter motorvolum. I mange tilfeller vil det være store summer å spare ved avgiftsberegning etter faktisk utslipp og ikke motorvolum. Hittil har eneste alternativ vært å fremstille bilen hos et godkjent uavhengig europeisk laboratorium for utslippstesting med typisk kostnad på titusenvis av kroner. Nok et byråkratisk hinder er ryddet av veien for norske bilentusiaster!

### **2019: 20-års regelen**

Engangsgiften ved import forsvant for alle biler 20 år og eldre. Regelendringen gir bilentusiaster muligheten til å importere interessante biler fra utlandet før de øker og får veteranstatus. Regelen har resultert i import av utallige spesielle kjøretøy til Norge som ellers aldri ville vært aktuelle for import.

### **2022 Midlertidig avregistrering på nett**

AMCAR har lenge etterlyst og jobbet med forenkling av midlertidig avregistrering av kjøretøy for entusiaster. Høsten 2022 fikk vi fullt gjennomslag da den nye ordningen ble innført. Eiere av kjøretøy som bare er i bruk i deler av året, kan avregistrere kjøretøyene i perioden de ikke skal brukes. Dette gir blant annet sparte kostnader fordi forsikringsplikt ikke gjelder når kjøretøyet ikke er i bruk.