

# AMCAR Bilpolitisk Program 2011 - 2012

1. utgave



**Trondheim, Februar, 2011**

**AMCAR er i dag landets nest største bilorganisasjon, og den aller største når det gjelder bilhobby. Vår formålsparagraf pålegger oss å ha et bilpolitisk engasjement.**

American Car Club of Norway - AMCAR - ble stiftet i 1975, og har siden den gang jobbet for å bedre forholdene for alle våre medlemmer som eier amerikansk bil i Norge. Amcarsenteret og vårt hovedkontor ligger i Trondheim.

Bilorganisasjonen AMCAR har i over 35 år talt amcarbilstens sak i Norge! Vi er i dag involvert på en mengde områder hvor vi jobber for de som er medlemmer i vår organisasjon. AMCAR Bilpolitisk Utvalg jobber aktivt i forhold til våre politikere i bilpolitiske spørsmål. AMCAR Teknisk Utvalg jobber aktivt med registrerings- og ombyggingsproblematikk som våre medlemmer møter i hverdagen.

AMCAR er høringsinstans for Vegdirektoratet, Toll- og Avgiftsdirektoratet og Finansdepartementet i bilsaker. Vi mottar referater fra alle Stortingsforhandlinger i bilrelaterte saker, og vi holder oss løpende orientert om hva som skjer angående amerikansk bil, bilhobby og bilpolitikk i Norge og i Europa. Vi taler medlemmenes sak ovenfor myndighetene for en mer fornuftig avgiftspolitik, og for at registrering og godkjenning av amerikanske biler og hobbybiler skal gå lettere.

AMCAR's største bilpolitiske seire omfatter innføringen av 30-årsregelen i 1985, og sist godkjenningsreglene for nyere biler fra USA som trådte i kraft i 2004.

**I dette bilpolitiske programmet vil vi som organisasjonen redegjøre for de hovedsyn som i dag gjelder for AMCAR i relasjon til Norsk vegtrafikk og bilavgiftspolitik.**

## **Veinettet**

AMCAR mener av prinsipp at vei er en god samfunnsmessig investering. Både i form av infrastruktur til næringsliv, effektivitet i relasjon til tid, bosetningsmønster og miljøbesparelse i form av mindre tid på vei og i form av sikrere veier med færre ulykker.

AMCAR mener derfor at det mellom de store byene i Norge bør bygges firefelts motorvei. Og der man ellers planlegger veibygging eller utbedring av hovedveier i Norge bør det være et minimum med trefelts vei med vekselvis to og ett kjørefelt samt midtdeler. Å planlegge utbedring av stamveinettet uten å planlegge forbikjøringsfelt og midt-delere, er en hån mot nullvisjonen.

## **Utfordringer**

Det er ingen tvil at all forskning og statistikk sier at vegforholdene i Norge er kritikkverdig. Med de ekstra bevilgninger som kom i NTP sikrer man seg at forfallet over 40 år ikke forverrer seg. Men dog – det bedres ikke heller - vi vil fortsatt ha 40 års etterslep.

AMCAR mener vi ikke kan være fornøyd med det. Og karakteriserer vei-debatten i mange henseende som å likne historien om ”Keiserens nye klær”. Ingen tør å si fra om at 40 års etterslep og dårligst veistandard i Europa – er et resultat av udugelig forvaltning over mange år! Som den lille gutten sa i eventyret; ”Se, keiseren er naken!” Alle så det, men keiseren og hans kammerherrer lot som ingen ting. Slik er det med veiene i Norge – alle som bruker dem ser forfallet og mangelen på vedlikehold og utbedring. Mens de styrende organer later som om det er slik det skal være.

## **Vedlikehold**

**”Vedlikehold av vei er viktig for å opprettholde trafikksikkerheten og fremkommeligheten på norske veier”.**

AMCAR støtter de som har tatt til ordet for en enda større bevilgning over statsbudsjettet til veivedlikehold. Det er bevist at tidligere bevilgninger ikke har vært tilstrekkelige til å ta igjen etterslepet – langt mindre det årlige vedlikeholdet. AMCAR forutsetter at regjering og storting tar dette på alvor, slik at bevilgningen økes for å komme à jour på veivedlikehold. For hver krone som spares på vedlikehold øker risikoen for folks liv og helse – slik situasjonen er nå. Enkelte veistrekninger i Norge er så dårlige at de er helsefarlige for yrkessjåfører. Hadde Arbeidstilsynet avslørt like dårlige HMS-forhold i en bedrift som det som oppleves i en trailer på norske veger, ville bedriften ha vært stengt - med pålegg om utbedringer. Når stenger Arbeidstilsynet en fylkesvei og ber om utbedring av veien før den kan brukes i yrkesmessig sammenheng igjen?

## **Utbygging av veier og infrastruktur for bil**

Man ser i dag at å legge forholdene til rette for bil er et nedprioritert området i samfunnet. Man bygger ikke masse nye veier selv om behovet er der. Det virker som om man planlegger som om dette med bil og transport vil gå over. Tror styrende myndigheter at man vil gå over til hest og sykkel? Så naive kan man ikke være.

Med en økning i folketallet kommer også en økning i biltrafikken. Og med en økning i biltrafikken blir det større behov for veier i fremtiden. Det er ikke god miljøpolitikk, ei heller

samfunnsøkonomi, å ha biler stående i kø. For svært mange er ikke buss eller bane noe alternativ. Derfor er det viktig at det bygges veier.

Vi ser videre at i dag er det en tendens til å fjerne parkeringsplasser og å støtte biltrafikken ut av bysentra. Krav til parkeringsplasser ved nyetablering er mindre enn før – for å vanskeliggjøre bruk av bil.

AMCAR ønsker å tale denne kortsiktige troen på at ”bilen vil forsvinne, og i mellomtiden så forpester den miljøet” – midt i mot. AMCAR tror ikke at bil og veitransport er noe som kommer til å gå over. Og man må slutte å lytte til de som argumenterer for det motsatte

En befolkningsvekst fører til trafikal vekst. Det tilsier at man må ha bedre kapasitet på veiene. I tillegg mener AMCAR at bilfabrikantenes forskning og nye teknologier vil redusere, og til slutt i stor grad fjerne, utslippene fra en bil. Hva om bilparken nesten ikke forurenses i 2020 – om 10 år? Skal vi ikke få lov til å kjøre elektriske biler, plug-in hybrider og hydrogenbiler?

Norge har et fremtidig behov for veier og parkeringsplasser. Vi ligger langt etter i utviklingen av en god veistruktur kontra alle andre land i vesten. Det er naivt å tro eller argumentere for at vi ikke trenger mer og bedre veier og mer parkeringsplasser i fremtiden. Det er bare de mest ekstreme som ønsker bilen bort og som ikke forstår at bevegelsesfrihet og mobilitet er to faktorer som ligger nedfelt i oss mennesker. Vi ønsker å forflytte oss, og vi ønsker å gjøre det mest mulig effektivt. Dessuten vil et moderne samfunn både kreve det, og fungere best slik. Det motsatte ville være å gå tilbake til middelalderens hest og kjerre.

AMCAR mener at en økt satsning på vei vil være en styrke for samfunnets produktivitet og konkurransevne i relasjon til utlandet. Det vil også styrke utkant Norge og dempe presset i de store byene som følge av en utvidelse av arbeidsmarkedsmarkedsregionene.

## **Veisalting**

Som bilentusiaster er AMCAR i mot veisalting. Skadeverket veisalting gjør på bilene fører til en hurtigere forringelse av kjøretøyet og høyere vedlikeholdskostnader enn om vi ikke hadde saltet. Saltet forringer bilens lakk, understellskomponenter, bremses og elektronikk. Omfanget av ødeleggelsene er ikke kartlagt. Men oppslag i media og AMCAR's tilbakemeldinger fra verksteder tyder på at skadeverket er omfattende. I tillegg slår forskningsrapporter fast at vesalt fører til skadeverk i naturen og en forringelse av asfalten. Så hvorfor velger man – tross de skader og økonomiske omfang veisalting beviselig har – å fortsette?

AMCAR ser at Statens Vegvesen har tall som sier at man har en reduksjon på mellom 7 og 14 % i skadeomfang som følge av veisaltning. Vi er for sikrere veier. Men forskningen mangler motsvarighet. Det finnes ikke tall som sier noe om skadeomfanget utenfor saltet vei øker som en konsekvens av overgang fra bar vei til glatt ”puddersne”. Mange har opplevd det i praksis, og det kan ikke ses bort fra at dette er et økende problem som en konsekvens av veisalting. Videre så er det mange som kritiserer for dårlig brøyting og feil salting i kombinasjon – som en sikkerhetsrisiko. Det er heller ingen rapport som sier hvor mye bedre brøyting og strøing ville ha hatt og sagt for ulykkesreduksjonen istedenfor salting.

AMCAR er derfor av den oppfatning av at Statens Vegvesens nesten ukuelig tro å på salting er sterkt overvurdert. AMCAR ønsker sikrere veier og forstår at riktig salting av vei i så måte kan bidra. Men vi er kritiske til det omfanget veisaltingen har fått og det faktum at det kan se ut som om veisalting går på bekostning av vanlig godt vintervedlikehold av norske veier.

## **Bompenger**

AMCAR er prinsipielt i mot bompengefinansiering av vei. Men som et ledd i å få fart på vei utbyggingen kan et bompengesystem som finansierer en faktisk vei som brukeren kjører på, aksepteres dersom betalingen skjer etterskuddsvis. Men AMCARE ser at det opprettes bomringer for å finansiere vei- og miljøpakker som ikke har noe med den veien eller de områdene betaleren benytter. Det synes vi er blodig urettferdig og en ekstraskatt pålagt bilistene i Norge som minner om landeveisrøveri. Slik bompengefinansiering er vi i mot.

La oss slå det fast. Ingen bruker sårt opptjent og allerede beskattet inntekt på å kjøpe en overavgiftsbelagt bil - for så å bruke den i tide og utide for å fylle så mye avgiftsbelagt drivstoff på den som mulig. Sagt på en annen måte, de færreste i Norge er ”rånere”.

De aller fleste forflytter seg av behov og med bil fordi man ikke har noe annet hensiktsmessig alternativ. Enkelte barnefamilier bruker over 4.000,- kroner i bompenger i måneden uten at de er i nærheten av å benytte eller få goder av bompengeavgiften. Myndighetene avslører og forsterker sin forkvaklede tankegang på dette punktet med å tillate innføringen av rush-tids avgift – for å straffe de som kjører til og fra arbeid.

AMCAR mener det generelle skattetrykket på bilisten er så stort at det bidraget bilistene allerede bidrar med er mer enn nok. En utstrakt bruk av bompengefinansiering for å finansiere veiprojekter, som helt åpenbart er innen for statens rammer å besørge, er vi derfor i mot. I tillegg viser siste tids undersøkelser av bilisten bidrar med mer penger til veiutbygging enn det staten gjør – det mener AMCARE er helt feil.

AMCAR er også i mot bompengefinansiering der bompengerinnkreving går til andre formål enn å finansiere den veien betaleren benytter.

AMCAR kan støtte en bompengefinansiering av faktisk vei, men vi er i mot forskuddsvis innkreving. Det betyr at AMCARE mener at bilisten først skal betale når veiutbyggingen er ferdig.

Og AMCARE er ikke i tvil om at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt over tid å bygge vei. Derfor vil AMCARE subsidiært støtte at private selskaper bygger vei mot at de får finansiert utbyggingen ved hjelp av bompenger – etterskuddsvis.

AMCAR kan også være med på en bompengefinansiering av vei dersom bilavgiftene reduseres slik at bompengekostnadene kan ses i sammenheng med det totale skattetrykket en bilist har. Altså en fornuftig dreining av bilavgifter til bruksavgifter.

## **Trafikksikkerhet**

Nullvisjonen er et felles ansvar mellom bilist og myndigheter. I korte trekk betyr det at bilisten skal overholde lover og regler mens myndighetene skal påse at vei- og trafikksystem er av en slik art at en liten feil ikke får alvorlig eller fatalt utfall.

AMCAR mener at den passive sikkerheten som ligger i det å ha et nyere kjøretøy er et av de viktigste og beste virkemidlene til å nærme seg null-visjonen.

Vi har hørt argumenter fra enkelte at nyere kjøretøy, med høy grad av passiv sikkerhetsutrustning som airbags, antiskli-kontroll, elektronisk bremsehjelp etc., vil føre til at folk føler seg tryggere og av den grunn kjører fortere.

Slike uttalelser vitner om en total mangel på etisk tankegang og empati for de som rammes av de lidelser som kunne vært unngått.

Argumentet om at hastigheten øker i en trafikksikker bil er på nivå med å si at man ønsker å forby bruk av bilbelte – i håp om at folk føler seg mer utrygge og av den grunn kjører saktere.

Hvis man ikke evner å forstå at trygghetsfølelsen er en viktig faktor for en bilist bør man ikke være involvert i samferdselspolitikk overhodet.

Nullvisjonen er viktig. Når man skal bevilge penger til nye veier og vegvedlikehold. Når man designer bilavgifter. Og når man omtaler biltrafikken, så er det viktig, mener AMCAR, at man er realistiske i forhold til nullvisjonen. At man tenker på den. Og at man ikke bytter ut en nullvisjon med vikarierende argumenter.

## **Ulykkesbilde, fart, fotobokser og nullvisjon**

De aller fleste dødsulykker på norske veier er møteulykker og utforkjøringer. Statistikk viser også at urovekkende mange av de forulykkede ikke brukte bilbeltet. AMCAR mener at selv om statlige ulykkesstatistikker ofte spørsmålsstiller førerens evne til å vurdere forholdene, er det et faktum at en bedre vei og veibane reduserer risikoen for førerfeil. Hvis to biler kjører i hver sin retning på to fysisk atskilte veier vil de aldri kolliderer. Hvis en vei er bred og god med åpne svinger og autovern, vil man sjelden kjøre utfor. Hvis veien er godt brøytet eller strødd, vil risikoen for utforkjøring bli redusert, osv. Dette er bare for å illustrere at veiene har direkte noe å si for et bedre utfall i skadestatistikkene.

Fart dreper. Men fart dreper bare der forholdene tilsier det. Og i følge ulykkesstatistikker er det som nevnt mye å hente på at man bruker bilbeltet og faktisk holdningsendringer slik at man ikke kjører i ruspåvirket tilstand. I så måte vil prioritering av mer fysisk kontroll på veien og holdningskampanjer kunne settes opp mot det AMCAR oppfatter som en ensidig fokusering på fartsreduksjon relatert til automatisk trafikkovervåkning (ATK). Hva gjør mest nytte for seg?

Det vi vet om ATK er at det i prøveprosjektene som har vært gjort er registrert nesten 1,3 millioner passeringer. Av dette var det drøyt 4000 som kjørte for fort – det vil si litt over 0,3 %. Det vil også si at 99,7 prosent av alle bilførere kjører lovlydig. Vi har ingen tall som viser at det er de 0,3 % som ikke kjører lovlydig, som står for ulykkene.

Det vi derimot vet om ATK er at det er en god måte å overvåke hastigheten på i en kort periode. I Norge er gjennomsnittshastigheten på veiene i underkant av 69 km/t i 80-sone. Ved overvåkning faller gjennomsnittshastigheten med rundt 3 km/t, uten at vi vet om det faktisk fører til færre ulykker.

Norge har en utfordring med å få opp gjennomsnittshastigheten på veiene. Vi ligger lavest på statistikken i den industrialiserte delen av verden. Samfunnsøkonomisk, bosetningsmessig og konkurransemessig i forhold til andre land taper Norge på å ha så saktegående trafikk. Det å få opp hastigheten er rett og slett en samfunnsøkonomisk nødvendighet. Derfor mener

AMCAR at den fokusering vi i dag har på førerfeil og lavere hastighet blir for enkelt. Når man i tillegg vet at ofte er det en kombinasjon av flere faktorer som fører til ulykker, må man se på ATK benyttes riktig i Norge.

AMCAR mener at bruk av ATK foran fotgjengeroverganger og i forkant av belastede vegkryss vil ha en nytte. Men som en ”pengeinnkrever” på rettstrekker med forbikjøringsmuligheter er ATK med på å skape en mer aggressiv kjørestil og en provoserende holdning til trafikkreglene.

I sum mener AMCAR at får man flere til å bruke bilbelte, avpasse fart etter forhold og å kjøre i edru tilstand er mye vunnet. Holdningsskapende kampanjer fornuftig i kombinasjon med synlig politi er en av veiene å gå. Dernest lavere bilavgifter og mer satsning på vei. Statistikk tilsier at moderne biler med antiskli-kontroll reduserer utforkjøring med 87%.

AMCAR er ikke i tvil om at dersom nullvisjonen virkelig betydde noe for de styrende organer, og at de rapporter som legges frem om norsk vei standard benyttes som et verktøy, ville man satset langt mer på utbygging og vedlikeholde av veier samtidig som man reduserte bilavgiftene. Slik mener AMCAR at vi ville ha fått en nyere og tryggere bilpark og bedre veinett som har redusert ulykkesrisikoen og kostnadene forbundet med ulykker. I tillegg ville reisetid på veiene gått ned med den konsekvens at man har fått en bedre utnyttelse av ressursbruken og dermed både en miljømessig og samfunnsøkonomisk effekt knyttet til denne.

## **Unge bilførere**

AMCAR er oppriktig lei seg for at unge bilførere er overrepresentert i skadestatistikkene. AMCAR mener det er mer enn bare den utviklingsmessige siden av unge menns hjerner som er årsaken. Ungdommer blir presset til å kjøpe billige og dårlige nummer to-biler – å la deres mors eller fars nummer to-bil. Og med en slik viten blir det to motvirkende krefter. Unge bilførere skulle ha hatt muligheten til å kjøre nye, sikre biler. Men grunnet et høyt avgiftsnivå og høye omregistreringsavgifter har ikke en vanlig ungdom, eller hans foreldre, økonomi til å kjøpe en nyere, sikrere og mer miljøvennlig bil.

Så også her står AMCAR igjen med at sikrere veier, fokus på holdninger og lavere bilavgifter som en av nøklene til å redusere skaderisikoen for unge bilførere.

## **Kjøreopplæring**

Det er i dag alt for høye kostnader i forbindelse med kjøreopplæringen. I andre land kan man kjøre opp når man er 16 år. Og i andre land kan man studere selv før eksamen, både i teoretisk kjøring og praktisk oppkjøring. Det er ingen signifikant forskjell på skadestatistikkene når det gjelder hvilken av de to metodene som er best. I Norge har vi hatt andre obligatoriske ordninger, uten at vi kan peke på at det verken hjelper eller forverrer sjåførens egenskaper den dagen vedkommende slipper ut på veien alene. AMCAR mener at den sensor som retter den teoretiske prøven og godkjenner den praktiske prøven er den som skal påse at vedkommende person er skikket til å ferdes på veien.

Dette har ført til at AMCAR sier nei til så dyr og omfattende opplæring som Norge har i dag. Og mener selvstudie og egenopplæring bør gis som alternativ. Til sist og slutt er det bestått teoretisk og praktisk eksamen som avgjør om man får sertoifikat.

Og AMCAR mener at hvis staten ønsker å opprettholde slik opplæring må man trekke undervisningen inn i klasserommene, slik at alle ungdommer kan få den trafikale delen gratis.

Ved å gjøre en slik endring vil staten kunne kanalisere flere resurser til et kontinuerlig holdningsskapende arbeide ovenfor unge bilførere.

## **Trafikkrelaterte avgifter**

### **Årsavgift**

Den eldste bilavgiften vi har. Ble innført som en luksusavgift i 1917. Nå er ordet luksus erstattet med vei. Og skal du ha en bil må du betale veiavgift.

AMCAR vil jobbe for at biler eldre enn 1960 skal fritas for veiavgift. Disse bilene er nesten aldri ute på veiene. Og dets eiere har gjennom mange år betalt denne avgiften. I dag belaster ikke disse bilmodellene veiene lenger. AMCAR ser ingen grunn til å opprettholde innkreving av veiavgift for disse bilene.

AMCAR er ikke udelt begeistret for en differensiert årsavgift, eller en høyere årsavgift, med mindre den er basert på antall kjørte kilometer. Men AMCAR ser ikke at et system der man reduserer bilavgiften for å ta det igjen på bruk, i dette tilfelle pris pr. kjørte kilometer - som verken sannsynlig eller lett administrerbart.

### **Drivstoffavgift**

Den avgift som er best egnet til å benytte, dersom man ønsker å beskatte bruk i stedet for kjøp. Problemet med bensinavgift er at vi i Norge i dag har så høye bensinavgifter allerede at vi er helt "ute og kjører" i forhold til omverden. Høyere bensinpris vil svekke turist-Norge, svekke industriens konkurransevne og øke handelslekkasjen til våre naboland. Derfor kan ikke bensinavgiften være høyere enn det den er i dag.

AMCAR er ikke for innføring av drivstoffavgift, men vi mener at der vi i dag har avgifter som ikke kan frafalles så må de i hvert fall være rettferdige. I så måte mener AMCAR, i den grad drivstoffavgift er relatert til miljø, at alle som benytter fossilt drivstoff må betale denne avgiften. Industrielle kvotepriser på CO2 bør styre nivået på CO2-avgiften som tas inn.

I dag subsidierer staten industri og samferdsels grupper med mer enn 14 milliarder i "avsavn" av CO2 avgifter. Det synes AMCAR er helt urimelig. Dersom drivstoffavgift også er en fiskal avgift, som det er uttalt fra finansdepartementets side, er det urimelig at det er bileierne alene som skal ha dette ekstra skattetrykket. Da får man heller fordele drivstoffavgiften over skatteseddelen til hele befolkningen. Bilistene bidrar, slik som det er i dag, til urimelige høye skatteinntekter for staten. Over 50% av det som tas inn går til andre formål enn det som relaterer seg til bil og miljø.

### **Omregistreringsavgift**

Nok en avgift som er fiskal. Omregistreringsavgiften er et hinder for omsetning av nyere bruktbiler og til hinder for utskiftning til en mer moderne og trafikksikker bilpark.

AMCAR mener at omregistreringsavgiften må bortfalle. Og at Norge, som i andre land, må prise denne tjenesten i relasjon til hva tjenesten er verdt.

AMCAR foreslår at minstesats, som pr. tiden er 1.557 kroner er en fornuftig pris for tjenesten – uansett kjøretøy.

## **Registreringsavgifter – ”importavgiftene”.**

**Norge ble faktisk dømt av ESA til å fjerne importavgiften på bil. Den norske stat døpte da om ”importavgift” til ”registreringsavgift” eller ”engangsavgift”.**

Siden 1996 – i 14 år - har man designet bilavgifter med det for øyet at man skulle benytte bilavgiftene til å få en mer miljøvennlig og sikrere bilpark.

Resultatet er relativt nedslående og kan vel ikke kalles annet enn en gedigen fiasko!

Norge har i dag en statistisk sett eldre, mer trafikkfarlig og større forurensende bilpark enn det vi hadde før vi startet med spesialdesignede bilavgifter. Teknologiske fremskritt har gjort at bilparken i land som ikke har bilavgifter i dag er mer moderne, mer trafikksikker og relativt sett mindre miljøforurensende enn den bilparken vi har i Norge.

Det betyr at nordmenn, på grunn av statens feilslåtte bilavgiftssystem, er blitt frarøvet muligheten til å kunne bidra til et mer miljøvennlig og trafikksikrere samfunn. Og prisen den norske borger har betalt i form av skyhøye bilavgifter har kun resultert i et relativt sett dårligere miljø, og store lidelser for de som har mistet eller fått noen hardt skadet i trafikken.

AMCAR sier stopp. Ingen ansvarlig person – uansett særinteressegruppe kan forsvare resultatet. Og vi maner nå til at man tar til fornuft.

Man kan ikke gjøre en nullvisjon om til en ”nullutslippsvisjon” – og la globalt miljø gå foran personlig lidelse og tragedie. Det er etter AMCARS syn mulig å få til en bedre prioritering av sikkerhet på kort sikt og miljø på lang sikt med et nytt avgiftssystem.

AMCAR har siden den siste revisjonen i 2007 argumentert for at bilavgiftene ikke tjener hensikten og formålet godt nok. Vi mener også at det utraderer muligheten for norske bilentusiaster til å kunne skaffe seg en nyere entusiastbil. Dagens bilavgiftssystem ivaretar ikke sikkerhet, miljø, teknologisk utvikling og inntjening på en fornuftig måte.

Dagens avgiftssystem tilgodeser ikke sikkerhet og teknologisk utvikling, siden man velger å beskatte flere faktorer som i kombinasjon gir oss mer miljøvennlige og sikrere biler. Vi tenker i første omgang på vekt og effekt. Klare tegn på at avgiftssystemet ikke spiller så stor rolle ser man når man bare etter to år kunne konkludere med at CO<sub>2</sub>-utslippet for salget av nye biler ikke endret seg, antallet trafikkdrepte økte og det totale utslippet fra bilparken økte som følge av en høyere gjennomsnittsalder på bilparken.

### **Årsaken til dette er enkel**

Av økonomiske grunner velger mange å beholde den gamle bilen sin lenger før de kjøper en nyere brukt eller helt ny bil. Grunnen til at man ikke lenger ser en nedgang i bilparkens



levealder er at tilgangen på nyere brukte biler er mindre nå enn den var for 25 år siden. Dette skjer fordi for få nordmenn har råd til å kjøpe seg ny bil sett i relasjon til befolkningsveksten.

### **Man må spørre seg;**

Hvilket insentiv er det som driver kjøperne i andre land til å velge miljøvennlige biler, i like stor grad som i Norge, til tross for at de ikke må betale skyhøye bilavgifter og saftige drivstoffavgifter hvis de hadde valgt en mer forurensende bil? Skulle ikke vi av alle land i verden være verdensmestere for lenge siden med slike insentiver i over 14 år?

Nei, tiden er moden for et nytt avgiftssystem.

### **Horribel progresjon i dagens avgiftsberegning**

En Cadillac CTS stasjonsvogn som slipper ut 245 g/km må betale 636.000 kroner i avgifter til staten, mens en WV Golf 1,6 TDI som slipper ut 115 g/km betaler kr. 66.000,-. Altså ti ganger mer i avgifter på Cadillacen. Det paradoksale er at Golfen betaler kroner 0,- i CO2-avgift, mens Cadillacen betaler kr. 166.000,- i CO2-avgift. Og mens Golfen betaler kr. 9.000,- i effektavgift, betaler Cadillacen kr. 336.000,-. Og så til slutt, der forbrukeren nesten ikke har noe valg, skal man betale vektavgift. Golfen betaler kr. 60.000,- mens Cadillacen betaler kr. 132.000,-.

AMCAR er uenig i at man skal betale ti ganger mer i avgifter for - med respekt å melde – potensielt to ganger større forurensning. Vi mener den kraftige progresjonen i den norske avgiftsberegningen er hinsides all fornuft og en av de største årsakene til at folk med et legitimt behov for noe annet enn en ”kinaputtbil” ikke ser seg råd til å bytte ut bilene sine.

### **Bort med vektavgiften**

Hvorfor skal man betale vektavgift? Vekt er jo en konsekvens av forbrukernes krav til en bil og fabrikkens ønske om å tilfredstille disse kravene. Og innebygd sikkerhet veier. En bil med mer innebygd sikkerhet vil være tyngere enn tilsvarende bil uten den samme sikkerhetsutrustningen. Det kan da ikke henge på greip at man skal betale mer i avgift til staten dersom man velger en sikrere bil? Det er konsekvensen av vektavgiften i et nøtteskall.

Eller som BMW opplevde i Norge med lanseringen av sin nye 5-serie. Lavere utslipp men 20.000,- dyrere i utsalg fordi den er tyngre. Hvorfor skal man betale mer i vektavgift når bilen er blitt mer miljøvennlig og sikrere?

I tillegg, frafallelse av vektavgift tilgodeser miljøet med at man slipper å betale avgift for batterier i de nye plug-in hybridene som kommer. Biler som Opel Ampera og Chevrolet Volt, som er elektriske biler med et aggregat om bord som lader batteriene når de nærmer seg tom, må betale opp mot 80.000 kroner i vektavgift på grunn av batteriene. Slike biler betaler kroner null i CO2 avgift, men fordyres altså grovt av vektavgiften.

Vektavgiften tjener ikke hensikten – bort med den!

### **Bort med effektavgiften.**

Er det med effekt positivt å beskatte? Nei, er svaret fra AMCAR. En av konsekvensene med beskatning av effekt er at teknologiske nyvinninger og bilenes karakter i relasjon til vekt og sikkerhetsutstyr beskattes på en ukritisk måte. AMCAR er svært kritisk til denne avgiften, og det er bilbransjen også. For her snakker man om å verne om en gammeldags teknologi. I de

senere årene har vi sette eksempler på at bilmotorer, som en konsekvens av lavere utslipp, får høyere effekt.

Nok en gang kan BMW's nye 5-serie brukes som eksempel. Den blir "chippet" ned i Norge for å unngå avgiftsøkning som følge av høyere effekt, tross lavere CO<sub>2</sub>-utslipp. Og når den slipper ut 139 g/km – altså under gjennomsnittet for 2009 som ligger på 151 g/km, kan man undres over at det i det hele tatt finnes noen som forsvarer å beskatte effektavgift.

Effektavgift tjener ikke hensikten – bort med den!

### **Momenter til nytt avgiftssystem**

Hensikten med et nytt beregningssystem må være:

Å få opp utskiftningstakten på den norske bilparken slik at vi reduserer de totale utslippene av miljøgasser.

Å få opp utskiftningstakten på den norske bilparken slik at vi øker andelen nyere biler med moderne sikkerhetsteknologi for førere, passasjerer og fotgjengere.

Å lage et system som sikrer at vi tilgodeser en positiv teknologisk utvikling for miljø og sikkerhet. Og at man i så måte ikke designer regelverket med for korte perspektiver, noe som gir både forbruker og forhandler for korte perspektiver.

Å lage et system som i starten fører til en høy utskiftningstakt som vil moderere seg over tid, etter hvert som behovet for utskiftning av bilparken vil avta (miljøvennlig både på kort og lang sikt).

Å lage et system som i varetar statens inntjening over tid. Staten må her se inntjeningen i et større perspektiv i relasjon til at en moderne bilpark og høyere utskiftningstakt vil føre til færre trafikkskade, lavere miljø- og helseproblemer og inntjening som følge av flere solgte enheter.

### **I tall mener AMCAR at bilavgiften bør være følgende;**

MVA på CIF verdi
------------------

Stykkavgift: 15.000,- .
-------------------------

CO <sub>2</sub> avgift fordelt på følgende måte:
--

0 – 115 g/km - avgiftsfri
---------------------------

116 g/km og opp – 1.500 kroner grammet
--

AMCAR mener de insitamenter som i dag ligger til rette for kjøp av elektrisk bil, som fritak for MVA, fri parkering, fri bompengavgift og fri lading må opprettholdes.

AMCAR mener dog at el-bil ikke kan fritas for stykkavgift som en konsekvens av at biltypen er med på å benytte den infrastruktur som andre bilister har vært med på og opparbeidet, vedlikeholdt og utvidet.

### **Bort med varebil**

Som en følge av lavere bilavgifter, men også som et ledd i å tilnærme seg europeiske kjøretøykrav, mener AMCAR at varebilen som fortollingsobjekt bør falle bort. Med fornuftige avgifter ser vi ikke noen grunn til å opprettholde særnorske varebilavgifter og registreringskrav i relasjon til avgiftene.

Varebilene er billige biler som er spesialinnrettet til å kjøre gods. Disse bilene trenger ingen resurssløsende, særnorsk ombygging eller fortolling ved vårt beregningssystem.

### **Hvilke argumenter taler for**

Ved å fjerne vekt- og effektavgift får man et mer rettferdig beregningssystem som ivaretar miljøet bedre og folks helse og sikkerhet bedre.

Ved å redusere avgiftene øker man omsetningstakten i en periode for å få en hurtigere utskiftning. Dette betyr at man raskere når sine mål om totale utslipp.

Ved å få en hurtigere utskiftning vil man oppnå at andelen biler med moderne sikkerhetsutrustning øker. Gjennom det senker man døds- og skaderisikoen på norske veier. Dermed reduseres kostnadene samfunnet i dag betaler som en følge av bilulykker.

### **CO2 er et fastsatt mål**

For å øke langsiktigheten er det viktig at man teknologibaserer avgiftssystemet på noe som gir trygghet og langsiktighet.

Et avgiftsberegningsgrunnlag som baserer seg på bare CO2 vil få veldig mange tilhengere for sin langsiktighet. Det vi vet om dagens bilavgiftssystem er at det forankrer seg i gammel teknologi. Vi kan kanskje se en utvikling som gir åpning for langt mer miljøvennlige biler i fremtiden, siden det er satt helt klare mål i de enkelte stater og krav til de enkelte bilfabrikantene. Derfor mener AMCAR at et rent CO2-basert avgiftssystem vil kunne vare i mange år og tjene sin hensikt både for staten, bilforhandlerne og forbrukeren.

### **Bilbransjen**

Bruktbilprisene vil synke ved innføringen. Men ved å få opp utskiftningstakten hurtig vil bilbransjen få en håndsrekning i relasjon til inntjening ved salg av flere nybiler. Staten vil også i en periode bli tilgodesett med mer avgifter som en konsekvens av økt bilsalg.

### **Bilfabrikker**

Slipper å ”chippe” spesialmodeller for Norge for å holde effekten nede, tross redusert CO2-utslipp.

Slipper å ta sikkerhetsutstyr ut av bilen for å redusere vektavgiften ved innførsel til Norge.

### **Inntjening**

Hvis man mener noe med nullvisjonen og det faktum at man ønsker biler med lavere utslipp – og tror på den politikken man selv prediker – ja, da må bilavgiftene etter AMCAR's syn reduseres.

AMCAR mener at reduksjon i avgifter vil komme som en konsekvens av den teknologiske utviklingen til bilfabrikantene. Derfor må staten begynne å venne seg av med bilavgifter hvis man tror på en politikk der redusert utslipp er det virkelige målet for å betale bilavgifter

Dessuten vil besparelsen på helsebudsjettet kunne settes i sammenheng med lavere skadetall som følge av sikrere biler. Og i en periode vil provenyet (som vist så langt i 2010) kunne øke som et ledd i at flere kjøper nye biler.

AMCAR mener at hvis man ser på vårt avgiftssyn i en kombinasjon mellom avgiftsinntekter, kontra miljø- og helsebesparelse vil en halvering i skatteinntektene på kjøp av ny bil, samfunnsøkonomisk, miljømessig og budsjettmessig lønne seg.

## **Urettferdige avgifter på entusiastbiler**

Det er i Norge, i følge Opplysningsrådet for veitrafikken, de siste 4 årene (pr. september 2009) solgt 607 biler i snitt hvert år med utslipp over 250 g/km. Hvis vi sier at totalsalget av nye personbiler i snitt er 100.000 biler, så er det altså 0,6% av bilene som slipper ut mer enn 250 g/km. Utgjør disse bilene en faktisk miljøtrussel?

Hvor stor forskjell er det på miljøbidraget og skattebidraget på en bil som slipper ut 115 g/km og en som slipper ut 250 g/km? Hvis den bilen som slipper ut 115 g/km kjører 30.000 kilometer i året, mens den som slipper ut 250 g/km bare kjøres 12.000 kilometer i året, så er det bilen med det laveste utslippet som forurenses mest!

Vi kan dermed fastslå at det er ingen samsvar mellom det en bil betaler i avgifter å hva den faktisk forurenses.

AMCAR er en organisasjon for bilentusiaster. Vi vet at Chevrolet Corvette, Dodge Viper, Shelby Mustang, AMG Mercedes, Ferrari, Aston Martin etc. er entusiastbiler som slipper ut mye CO<sub>2</sub> i forhold til småbiler som VW Golf og Toyota Prius. Men vi vet også at entusiastbiler benyttes bare unntaksvis som bruksbiler. Våre medlemmer oppgir kjørelengder mellom 0 og 3000 kilometer i året på slike biler. Det betyr at selv de bilene som har de høyeste utslippene forurenses under halvparten av det en Toyota Prius gjør med en kjørelengde på 17.000 kilometer i året. Og det er det AMCAR vil – til den virkelige verden.

Ved å legge om til et rent CO<sub>2</sub>-basert beregningssystem med en stykkavgift i bunnen, får man en rettferdig avgiftsberegning sett ut fra et miljø- og sikkerhetsaspekt.

## **Så litt om hva AMCAR mener om miljø og biltyper**

### **De forskjellige biltypene i et 20 års perspektiv – noen uttrykk.**

BtT (Brønn til Tank); Utslippene forbundet med å raffinere eller produsere drivmiddelet, samt transport i forbindelse med dette.

TtH (Tank til Hjul); det som slippes ut av drivhusgasser ved bruk.

### **Tradisjonelle bensinbiler**

40% reduksjon i utslippene totalt sett kan forventes. Utviklingen vil først og fremst gå på lavere utslipp på mer drivstoffeffektive motorer. Men dette vil stoppe relativt fort. Dernest vil det ligge en gevinst i rensing av utslippene i forbindelse med BtT. Forbedringen vil kunne bli marginalt bedre enn førti prosent dersom direkteinnsprøytning og turboteknologi i kombinasjon med lavt motorvolum viser seg holdbart.

### **Tradisjonelle dieserbiler**

Her vil man nesten kunne se en forbedring på 50 % i forhold til dagens nivå. Men da må man huske at dagens nivå baserer seg på mange gamle typer dieselmotorer. I 2009/10 ser man sterkere innfasing av ny teknologi på dieselmotorer, og det forventes ikke at man skal kunne få den dramatiske forbedringen fra disse nye motorene som vil være lik det som forventes av fremtidens bensinmotorer. Man vil i praksis se samme effektiviseringen i forbindelse med BtT som for bensinbilene.

### **Hybridbiler**

Biler med elektrisk hjelpemotor men som primært er drevet av fossilt eller biobrennstoff. Disse bilene vil ha en relativt kortvarig interesse. Og vil om bare noen år fases ut til fordel for mer effektive drivstoffmotorer, stop-and-go teknologi og plug-in hybrid.

### **Plug-In Hybrider**

Biler som primært er elbiler, men med hjelpemotor som fungerer som ladeaggregat til batteriene. Disse bilene vil være fremtiden i et 25 års perspektiv. Disse bilene vil kunne dekke 87% av transportbehovet for de fleste nordmenn. Allerede i 2011 kommer Chevrolet Volt på markedet i USA.

### **Elektriske biler**

Nullutslipp biler i bruk, men ikke i produksjon. Akkurat som man har CO<sub>2</sub>-avgift på bensin burde det ha vært på elektrisitet også. Men det er vanskelig å angripe denne delen av elbilen. Men pr. i dag så finnes det i mange forskerrapporter en erkjennelse om at elbilen ikke er et så rent alternativ, med mindre produksjonen av strøm renses eller i større grad kommer fra fornybare kilder. Uansett, som reelt transportmiddel vil elbilen ikke være noe alternativ for annet enn korte byturer. El-bilen vil nok "overleve" og på sikt utgjøre, skal vi tippe 3-5% av den totale bilproduksjonen?

## **Saker AMCAR jobber med for tiden**

**AMCAR jobber også for bilhobbyen og bilistene i relasjon til enklere og bedre forskrifter. Under ser man et utdrag av de saker AMCAR pr. tiden jobber med opp mot myndighetene.**

### **Nedregistrering av totalvekt fra lastebil til vare bil eller personbil**

Norge har, og har hatt, en rekke bilmodeller som på grunn av avgiftssystemet har blitt registrert som lastebil i Norge med høyere totalvekt enn 3500 kg. AMCAR foreslo i 2008 en generell oppmykning av regelverket på dette området for biler med totalvekt under 7500 kg. Forvaltningen med Vegdirektoratet i spissen har vært meget stivbeint i denne prosessen. Vi har hele tiden hevdet at det ikke står i noe regelverk eller direktiv om at det må gjøres en fysisk endring på kjøretøyet for å kunne redusere totalvekten. Det er heller ikke noe krav til at man må kjøre rundt med bilen fullt opplastet hele tiden. I regelverket står det videre at fabrikanten eller godkjenningmyndigheten kan fastsette hva totalvekt er. Vi mener derfor at å

redusere totalvekten til under 3500 kg, dermed ikke burde være noe problem uten fysisk endring.

AMCAR har fått medhold hos Samferdselsdepartementet i at kravet om fysisk endring ikke kreves i noe regelverk. Vegdirektoratet har etter dette innrømmet at deres krav til fysisk endring bare har vært en praksis de har tillagt seg. AMCAR jobber videre med saken.

### **Carfax**

Kjøretøyhistorikk fra Carfax er aktuelt for å stadfeste førstegangsregistreringsdato på biler som importeres fra USA. Av forskjellige årsaker trenger ikke førstegangsregistreringsdato å fremgå av registreringsbevis ("title"). Dette har betydning for å få riktig bruksfradrag på bilen i forbindelse med avgiftsberegning. Denne saken stammer helt fra mars 2006. AMCAR har behørig dokumentert at kjøretøyhistorikk fra Carfax er til å stole på, og vi har foreslått en forskriftsendring i Toll- og avgiftsdirektoratets regelverk slik at data fra Carfax kan benyttes. Saken har helt fra starten av blitt forsinket av Toll- og avgiftsdirektoratet, og selv om vi nå har fått medhold fra Vegdirektoratets side på at Carfax er fullgodt å bruke har ennå ikke Toll- og avgiftsdirektoratet sagt ja til dette. Til og med Vegdirektoratet har pr. brev i mars 2010 bedt TAD om å godta dette, noe som TAD fremdeles ikke har kommet med noe svar på. AMCAR jobber videre med saken.

### **Regelverk for amatørbygd kjøretøy**

Å få bygge om og sette personlig preg på et kjøretøy har vært en fanesak for AMCAR i alle år. I tillegg til at vi årlig hjelper 100-vis av medlemmer i ombyggingssaker har vi også jobbet utrettelig med å få aksept for og kunne få godkjent et amatørbygd kjøretøy i Norge.

I august 2009 forente kjøretøyentusiaster kreftene på et møte i Trondheim der både AMCAR og Norsk Motorcykel Union, (NMCU) deltok.

Der ble det vedtatt å restifte NFSOK, Norsk forening for spesielle og ombygde kjøretøy, Videre ble det både av AMCAR og NMCU jobbet målrettet mot å få politisk aksept for et regelverk for amatørbygd kjøretøy slik som i Sverige. Dette lyktes vi med i våren 2010, da Stortinget vedtok at et slikt arbeid skulle settes i gang. Oppdraget ble gitt til Samferdselsdepartementet som videre har bedt Vegdirektoratet sette i gang arbeidet med å kalle inn relevante fagmiljø til en arbeidsgruppe som kan jobbe videre med dette. Pr. februar 2011 har Vegdirektoratet antydnet at oppstartsmøte vil være i april, 2011. AMCAR jobber videre med saken.

### **Dokumentasjonskrav**

Krav til dokumentasjon ved registrering og ombygging har i de senere år blitt strengere og strengere fra forvaltningens side. Det stilles i dag i mange sammenhenger urimelig krav til dokumentasjon – spesielt på eldre biler. Vi opplever at kravet til dokumentasjon misbrukes, og at det kreves dokumentasjon sågar fra instanser og fabrikkere som ikke eksisterer lenger og på kjøretøy det ikke finnes dokumentasjon til. AMCAR mener at kravet til dokumentasjon i kapittel 7 i Kjøretøyforskriften er foreldet og må mykes opp noe.

Norge har ingen laboratorium som er godkjent og som kan utføre tester og utstede tilstrekkelig dokumentasjon. Forvaltningen har i denne sammenhengen helt glemt at godkjenningsmyndigheten utmerket godt kan godkjenne ting som med rimelighet kan kontrolleres. AMCAR har dialog med Vegdirektoratet om dette. Og arbeidet med mer edruekrav til dokumentasjon og hva kontrollinstansen med enkelhet selv kan kontrollere,

forsetter i neste høringsmøte mellom AMCAR og Statens vegvesen. AMCAR jobber videre med saken.

### **Motorferdsel i utmark og vassdrag**

AMCAR engasjerte seg i dette på vegne av offroadmiljøet i Norge da Direktoratet for Naturforvaltning, DN, i 2007 kom med en høring og med forslag til ny lov om motorferdsel i utmark og vassdrag. AMCAR fikk stablet på beina en massiv protest mot forslaget til ny lov, og vårt felles høringssvar med stort sett alle offroadklubber i Norge var nok med på at denne nye loven ble skrinlagt. Hvis den nye loven hadde gått gjennom som foreslått fra DN's side ville dette ha satt en stopper for stort sett all motoraktivitet i disse miljøene. Lokal styringsrett ville blitt radert bort og alt styrt fra sentrale myndigheter. Etterfulgt av høringen kom DN med sin tilrådning til ny lov til Miljødepartementet som skulle behandle denne og legge den frem for Stortinget. Dette skulle skje i 2009, men på grunn av massive protester fra både AMCAR med offroadere, snøscooterfolk og politikere både lokalt og sentralt ble det i april 2010 bestemt at det ikke skulle utarbeides noen ny lov. At det måtte være lokal styringsrett på dette området vant frem. Det skal eventuelt ses på om det er behov for å gjøre presiseringer i det eksisterende motorferdselsregelverket. AMCAR følger saken videre.

### **Forslag til nye definisjoner i kjøretøyforskriften på reparasjon, ombygging og oppbygging**

AMCAR har i tillegg til å jobbe for å få i stand et regelverk for amatørbygde kjøretøy foreslått nye definisjoner i kapittel 7 i kjøretøyforskriften hva som skal anses som reparasjon, ombygging og oppbygging av bil.

Dette har vi gjort parallelt med jobben med å få til et regelverk for amatørbygd kjøretøy. Vi mener det er på høy tid at dette kapittelet revideres og tilpasses dagens situasjon.

Vi har foreslått at følgende skal defineres som ombygging:

En bil med ramme som omfattes av Motorvognforskriften av 1942 anses som ombygd dersom man beholder én av bilens tre opprinnelige hovedkomponenter i tilnærmet original utførelse. Bilens tre hovedkomponenter består av: ramme, karosseri og motor.

Bytte av ramme og motor kan utføres samtidig med andre omfattende utskiftninger dersom bilens opprinnelige karosseri beholdes. Originalkarosseriet kan bygges om innenfor definisjonen tilnærmet lik / liknende karosseriformer innenfor samme modellår for bilmerket. Bytte av karosseri og ramme kan utføres samtidig med andre omfattende utskiftninger, dersom bilens opprinnelige motor beholdes. Originalmotoren må beholdes tilnærmet original. Det er lov å benytte originalliknende erstatningsdeler i relasjon til reparasjoner eller overhaling.

Bytte av karosseri og motor kan utføres samtidig med andre omfattende utskiftninger dersom bilens opprinnelige ramme beholdes. Originalrammen kan forsterkes, påmonteres braketter for innfestning av understell, motor og karosseri, men kan ikke endres fasongmessig.

Dette forslaget vil bli diskutert videre med Vegdirektoratet på vårt neste møte med VD. AMCAR jobber videre med saken.

### **Kjøretøyforskriftens § 1-15 og EU direktiv 2007/46/EF**

Implementering av direktiv 2007/46/EF, ”typegodkjenningsdirektivet”.

Det har vært mye usikkerhet rundt innføringen av direktiv 2007/46/EF og konsekvensene dette vil få for godkjenning av kjøretøy fra 3. land, for eksempel USA. Vi har blitt forespeilet at godkjenning etter unntaksparagraf 1-15 i kjøretøyforskriften ikke kan videreføres når direktivet trår i kraft. Direktivet skulle implementeres 29. april 2009 i Norge, men ble utsatt. En av årsakene til utsettelse var at vegdirektoratet ønsket å se den endelige konklusjonen til den tekniske gruppen til EU, TCMV. Denne gruppen skulle se på hvilke alternative krav som kunne godtas når det gjelder EF typegodkjenning av nye kjøretøy i Europa og også hvilke krav som kunne legges til grunn ved enkeltgodkjenning av kjøretøy importert fra 3. land. I februar 2011 kom den endelige rapporten fra denne gruppen som AMCAR mener klargjør en del ting. Rapporten slår ettertrykkelig fast at direktiv 2007/46/EF primært gjelder for EF typegodkjenning av nye kjøretøy. Nytt kjøretøy er, pr. definisjon i EU, et kjøretøy som har vært registrert mindre enn 6 måneder. Videre pekes det på at økt globalisering øker etterspørselen etter kjøretøy produsert utenfor EU, og at medlemslandene har etablert nasjonale krav for dette på forskjellige nivå. Det pekes videre på at kjøretøy som fremstilles i forskjellige land i dag produseres etter tilstrekkelig gode standarder, og at de kan betraktes som likeverdige med kjøretøy som produseres etter europeisk standard når det gjelder sikkerhet og miljø.

Det står videre at ettersom de forskjellige medlemslandene allerede har nasjonale ordninger for enkeltgodkjenning av nye og brukte kjøretøy som fremstilles i tredjeland, kan slike godkjenningsordninger opprettholdes. Dette slår artikkel 24 i direktivet fast. Slike enkeltgodkjenninger vil dog kun være gyldige i respektive medlemsland. En forutsetning for at et medlemsland kan ha enkeltgodkjenning etter alternative krav er at landet selv fastsetter disse alternative kravene.

AMCAR konkluderer med at Norge kan altså her bestemme at amerikanske "FMVSS" krav er gode nok som alternativ standard for enkeltgodkjenning av brukt bil, og videre at disse kravene er tilstrekkelige for å ivareta trafikksikkerhet og miljø på en tilfredsstillende måte.

For å prøve å nå frem med best mulig resultat i denne saken samarbeider AMCAR med US Commercial Service ved US Embassy. I møter med Samferdselsdepartementet er det signalisert derfra at Norge vil legge seg på samme nivå når det gjelder enkeltgodkjenning som andre sammenlignbare land som Sverige og Storbritannia.

Slik vi nå tolker dette kan Norge utmerket godt fortsette å ha § 1-15 for brukt bil slik som i dag og også opprette en nasjonal ordning for enkeltgodkjenning av nye amerikanske biler. AMCAR jobber videre med saken.

AMCAR Bilpolitisk Utvalg

Trondheim 28. februar, 2011

Terje G. Aasen

Stein Moe

Hilberg Ove Johansen