



**Til
Stortinget**

Tiller, 16. april, 2024

Innspill fra AMCAR til representantforslag 126 S (2023–2024) om bedre rammebetingelser for veteran- og entusiastkjøretøy

AMCAR fremmer med dette sitt syn på representantforslag 126 S (2023–2024) om bedre rammebetingelser for veteran- og entusiastkjøretøy. AMCAR representerer snart 60.000 mennesker som er opptatt av bil og er Norges største kjøretøyentusiastorganisasjon. Bilklubber for mange andre bilmerker enn amerikanske biler er tilsluttet AMCAR, og vi representerer derfor et mangfold i bilhobbyen med biler fra lengst vest til lengst øst på kloden.

AMCAR støtter fullt ut forslagene som fremmes i representantforslaget fra a til h, og vil oppfordre Stortinget til å gjøre det samme.

Bilhobby i Norge

Mange er opptatt av veteran- og entusiastkjøretøy i Norge. I AMCARs årlige spørreundersøkelse gjennomført av Nordstat med 2200 respondenter går det frem at hele 13 prosent av befolkningen har én eller flere hobbykjøretøy eller entusiastbiler. Fordelingen er nokså lik for kvinner og menn, med hhv. 12 pst. og 15 pst. På aldersgrupper er også fordelingen ganske jevn, men noe lavere i aldersgruppen mellom 30 og 40 år. AMCAR anslår at det er om lag 350 000 entusiastkjøretøy i Norge. Sannsynligvis er det mange flere bilinteresserte. Et forslag for å sikre og forbedre rammebetingelsene for veteran- og entusiastkjøretøy er derfor viktig for en stor del av befolkningen.

Endre årsgrensen for veterankjøretøy fra 30 til 20 år

Felles for veteran- og entusiastkjøretøy er at de kjøres lite. Bilene benyttes gjerne kun i sommerhalvåret og på fine dager. De holdes i god stand, og kan tilbringe mye tid borte fra veien i reparasjon eller under restaurering. Mye av hobbyen går ut på å ta vare på bilene, treffe andre mennesker med samme interesse og utveksle kunnskap. Veteran- og entusiastkjøretøy er ikke bruksbiler. Vi ser også en voksende trend i Norge der nyere biler blir entusiastkjøretøy, og de er gjerne av en slik karakter at de i mindre grad egner seg som bruksbil, eller at det rett og slett ikke er ønskelig å utsette bilen for unødvendig slitasje og risiko.

En bruksbil er gjerne ferdig som bruksbil etter 20 år. Da vil det også ha avtegnet seg et inntrykk av om bilmodellen har karakter og form utover det bruksmessige og om den dermed anses å ha samlerverdi.

AMCAR mener derfor en 20-årsgrense er bedre egnet til å ta vare på kjøretøy med en motorhistorisk interesse enn dagens 30-årsgrense.

Garanti for etanolfri bensin

Amcar har lenge vært bekymret for tilgang på etanolfri bensin av de årsakene som nevnes i representantforslaget, som drivstoffslanger som tæres opp innenfra og sprekker uten forvarsel, og pakninger og metalleder som forvitrer. Utfallet kan i verste fall gi drivstofflekkasje, brann eller på annen måte immobilisere et kjøretøy til det punkt at det ikke kan benyttes i hobby- og fritidsøyemed. Selv om ikke utfallet skulle bli så ille, ødelegges likevel deler som er kostbare og vanskelige å få tak i, slik at motorsystemet gradvis går i stykker, og med det kulturhistorie, bilhobby og økonomiske verdier går tapt.

AMCAR har i flere år jobbet for å få på plass såkalt sikringskvalitet, det vil si et krav om å tilby etanolfri bensin (98 oktan E0) på eksisterende energistasjoner over hele landet der folk kjører, innenfor en radius på 50 kilometer.

I vårt arbeid for tilgjengelighet for etanolritt drivstoff har det vært utfordrende å finne ut hvem som har det overordnede ansvaret, ettersom lovverket ligger mellom flere departementer. Vi er tilfredse med at forslaget klargjør hvordan både formålsparagrafen i produktloven kan tydeliggjøres og hvordan forskriftshjemmel kan innarbeides. Vi oppfordrer Stortinget til å gjøre disse lovvedtakene, slik at regjeringen kan endre forskriften og sørge for tilgang på riktig drivstoff til motorkjøretøy som ikke er konstruert for å benytte etanolholdig drivstoff. Det dreier seg ikke bare om biler, men motorsykler, fritidsbåter og andre motorredskaper. I et sirkulærøkonomi-perspektiv mener vi det bedre at for eksempel motorredskaper bevares i god stand, enn at de kasseres og nytt utstyr anskaffes.

AMCAR mener også tilgang på 98 oktan er viktig i et beredskapsperspektiv, også fordi bensin uten etanol har lenger holdbarhet. (Slik bensin kan brukes av alle bensinbiler, men har en høyere pumpepris.)

AMCAR ser at krav om sikringskvalitet kan være fordyrende for energistasjonene. Et kompensierende tiltak kan være å redusere eller fjerne veibruksavgiften på bensin 98 oktan E0 for å kompensere energistasjonene for merkostnaden med å opprettholde sikringskvalitet, likevel slik at 98 oktan E0 ikke blir billigere enn 95 oktan E10. Med en sterkt voksende elbilpark i Norge, og ditto sterkt synkende andel bensinbiler på norske veier i dag vil det uansett, på sikt, bare være entusiastbiler som skal fylle bensin.

Derfor er det også slik at jo mer biodrivstoff som blandes inn, jo mer viktig blir det å sikre riktig drivstoff til motorer som ikke tåler etanol. Tiltakene må iverksettes før uopprettelig skade skjer. AMCAR anser manglende tilgang på etanolfri bensin som den verste trusselen mot kjøretøyhobbyen. Vi støtter forslaget om at 98 oktan E0 etableres som sikringskvalitet og gjøres tilgjengelig langs veinettet i hele Norge.

98 oktan ut av omsetningskravet

AMCAR mener det var et steg i riktig retning å fjerne omsetningskravets delkrav for bensin i produktforskriften fra i år. AMCAR mener neste steg bør være å ta 98 oktan helt ut av omsetningskravet, slik at kravet bare vil gjelde for 95 oktan E10 og kjøretøy som tåler etanolinnblanding.

AMCAR viser til Den store bildebatten vi arrangerte under Arendalsuka i 2023, der flere politikere uttalte at det var så mange som drev med bilhobby at vår etterspørsel ville sørge for at enkelte aktører kunne spesialisere seg på å importere 98 oktan E0 til denne typen kjøretøy.

Problemet slik regelverket er i dag er at en slik eventuell spesialimportør vil også få krav om å omsette biodrivstoff etter produktforskriften. I tillegg er andel nyere bensinbiler som kan bruke E10 så synkende at vi på sikt vil se at andelen salg av E10 går ned. Andelen 98 oktan vil da utgjøre et større prosentvis volum av det totale salget. Noe som ender opp med at drivstoffleverandørene tvinges til også å blande bioetanol inn i 98 oktan grunnet omsetningskravet. Derfor må reglene endres.

Vi merker oss dessuten at det i Norge blandes inn en hel del biodrivstoff som ikke er bærekraftig. Regjeringen skriver det godt selv i NTP 2025-2036: «*Biodrivstoffet Norge bruker mest av i dag har problematiske sider, som risiko for avskoging.*»

Dette drivstoffet blandes inn fordi importørene må tilfredsstille stadig strengere omsetningskrav, og – tror vi – fordi det ikke-bærekraftige drivstoffet er billigere enn fossilt drivstoff. AMCAR mener innblandingen også må veies opp mot skadene som kan påføres kjøretøy som i dag er fullt brukbare. Det er en bedre løsning å unnta 98 oktan fra omsetningskravet, og ha et lavere omsetningskrav for øvrig drivstoff, som sikrer bærekraft.

Rullerende 50-årsgrense

AMCAR støtter forslaget om en 50-årsgrense for når et kjøretøy omfattes av ordningen med EU-kontroll til erstatning for dagens faste grense på 1960, slik Sverige har gjort. Også her bør Norge forenkle, slik som Sverige har gjort, og ikke skille på hvilke tekniske krav kjøretøyet er godkjent etter.

End of Life Vehicles

AMCAR frykter at EUs forslag til ny forordning som blant annet omfatter såkalte End of Life Vehicles kan medføre krav om skroting samt reparasjonsforbud av eldre biler som ikke er helt originale eller bevart historiske korrekte. Da er det verdt å minne om at den store majoriteten av bilhobby og bilkultur består av langt mer enn historisk originale bevaringsverdige modeller. En 30-talls Ford kan være bygget om for å få et mer sportslig preg i autentisk 50-tallsstil eller et senere 70-tallsuttrykk. Biler kan være «customisert» for å gi ulike uttrykk, noe som er ansett som en kulturelt uttrykk i kjøretøyhobbyen. Eldre bilmodeller kan også oppgraderes med moderne og tryggere bremsesystem med flere kretser, eller en nyere motor, etc.

AMCAR frykter at stivbente regler kan ødelegge for hele bilhobbyen, og vi ber norske politikere være på vakt. Vi støtter forslagsstillerne i at det bør meddeles tydelig overfor Europakommisjonen at dagens formulering i artikkel 10 fra det nåværende ELV-direktivet må bli stående, supplert med en tydelig henvisning til nasjonal lovgivning i medlemslandene.

Ombygging av drivlinje

AMCAR mener det ikke bør være unødige hindringer for at de som ønsker det kan ombygge en eldre bil til elektrisk drift. Man bør se det i et gjenbruksperspektiv, og vi ber om at regelverket legger til rette for dette.

Å konvertere et gammelt ICE-kjøretøy til en EV har få eller ingen elementer av klima- og miljøvennlighet i seg dersom det konverteres med bruk av nyproduserte deler. AMCAR mener derfor at en slik konvertering av en gammel ICE-bil fortrinnsvis bør baserer seg på gjenbruk av komponenter fra allerede produserte elektriske kjøretøy. Dermed har man også langt bedre og lettere kontroll med at de komponentene som benyttes er egnet til bruk i bil og for tilkobling til strømnettet.

Bruktbilimport fra andre steder enn Europa, USA og Canada

Bilhobby uttrykker et herlig mangfold, og det er vidt forskjellig hva den enkelte bilentusiast synes er kult og ikke, og det aksepteres. Slik bør det også være. AMCAR har tilknyttede klubber for bilmerker fra hele verden. AMCAR støtter forslaget om at bilforskriften § 5-3 utvides til å gjelde import av kjøretøy som oppfyller kjøretøytekniske krav i land som Japan og Australia.

Vennlig hilsen

AMCAR

Hilberg Ove Johansen