



Klima- og miljødepartementet  
P.B: 8013 Dep,  
0030  
Oslo

Deres ref: NOU2025: 3

Vår ref: HS202533

Dato: 14.8.2025

## **Høringssvar fra AMCAR – Ny kulturmiljølov med særskilt søkelys på transportminner og immateriell kulturarv**

### **Innledning og AMCARs standpunkt**

AMCAR Norge er en landsomfattende organisasjon som representerer over 70.000 eiere og entusiaster av veigående hobbykjøretøy. Vårt engasjement strekker seg langt utover det rent tekniske og motoriserte, da vi ser våre kjøretøy som en levende del av norsk kulturhistorie og identitet. Derfor følger vi med stort engasjement arbeidet med en ny kulturmiljølov. Vi anerkjenner og støtter utvalgets overordnede mål om å modernisere lovverket for å sikre en mer helhetlig og bærekraftig forvaltning av Norges kulturarv.

Vi er i utgangspunktet positive til flere av forslagene i utredningen, særlig den generelle dreiningen mot å inkludere et bredere spekter av kulturminner og en mer fleksibel tilnærming til vern. Den foreslåtte innføringen av "transportminner" som en egen kategori er et stort fremskritt som vi ser på som helt avgjørende for å kunne bevare en viktig del av vår felles kulturarv. Imidlertid mener vi at utredningen på enkelte punkter, særlig knyttet til forvaltning, kompetanse og immateriell kulturarv, ikke går langt nok for å sikre en forsvarlig og helhetlig ivaretagelse av motoriserte kulturminner.

Frivillighet og særinteresser utgjør en stor del av kjøretøyhobbyen og bidrar med uvurderlig engasjement. Vår erfaring er imidlertid at særinteressene ofte ikke ser helheten, og at vi ikke kan basere oss på uforutsigbar frivillighet når målet er bevaring i et evighetsperspektiv. En ny lov om kulturmiljø må anerkjenne at det er nødvendig med nasjonale, overbyggende tiltak som er bedre rigget for å ivareta kulturarven for fellesskapet, fremfor å spre midler og ressurser tynt ut på mange ulike enkeltprosjekter.

I dette høringssvaret vil vi utdype vårt syn på lovforslaget med hovedvekt på følgende punkter:

1. Fredning av transportminner.
2. Viktigheten av å anerkjenne immateriell kulturarv i form av kompetanse og tradisjonell kunnskap knyttet til eldre kjøretøyteknologi.
3. Behovet for å etablere et nasjonalt kompetansesenter med forvaltningsansvar for motoriserte kjøretøy, der Norsk kjøretøyhistorisk museum på Hunderfossen bør tildeles denne rollen.
4. En grundig argumentasjon for hvorfor lovregulering om utførselsvern bør skilles ut i en selvstendig lov, i tråd med utvalgets egen konklusjon.

## Fredning av transportminner

Utvalget foreslår at en ny kulturmiljølov skal ha en felles hjemmel for fredning av kulturmiljø ved vedtak, som også inkluderer transportminner. Dette er et viktig skritt for å sikre at kjøretøy, tog, fly og andre fremkomstmidler kan bevares som en del av vår materielle kulturarv. I dagens lov er det kun hjemmel for å frede fartøy. En slik utvidelse av lovens virkeområde er avgjørende for å fange opp den teknologiske utviklingen og det kulturelle mangfoldet som transportminner representerer.

AMCAR støtter helhjertet forslaget om at fredning ved vedtak skal omfatte transportminner. Vi er imidlertid av den oppfatning at dette må skje for et svært begrenset antall kjøretøy og basert på grundige, faglig forankrede vurderinger. Fredning er et inngripende virkemiddel, og det er derfor avgjørende at utvelgelsen er målrettet og velbegrunnet.

AMCAR mener at fredning av landbaserte motoriserte transportminner skal forbeholdes et svært begrenset antall kjøretøy som oppfyller strenge og spesifikke kriterier. Disse kriteriene må sikre at fredningen bidrar til å bevare unike og sentrale deler av norsk kjøretøyhistorie. Kriteriene bør inkludere:

1. **Historisk betydning og norsk eierskap:** Kjøretøyet må ha en tydelig og dokumentert tilknytning til viktige historiske hendelser, personer eller samfunnsendringer i Norge. Norsk eierskap er essensielt for å sikre at denne historien forblir tilgjengelig og formidles nasjonalt.
2. **Knytting til nasjonal produksjon eller betydelig ombygging:** Fredningen bør prioritere kjøretøy som er unikt produsert i Norge, eller som har gjennomgått betydelige ombygginger som reflekterer norsk innovasjon, håndverkstradisjon eller teknologisk utvikling. Dette vil bidra til å bevare og synliggjøre den immaterielle kulturarven knyttet til norsk mekanisk kompetanse.
3. **Representativitet:** Utvalget av fredede kjøretøy skal være representativt for en bredde av tekniske løsninger, design og sosiale roller i ulike tidsepoker. Målet er ikke å frede alle gamle kjøretøy, men å velge ut et nøye kurert utvalg som forteller den mest omfattende historien.

AMCAR mener at en slik tilnærming sikrer at fredning av transportminner blir et målrettet og meningsfullt verktøy. Det vil også bidra til å unngå at fredning oppfattes som tilfeldig eller vilkårlig, og vil styrke legitimiteten til kulturmiljølovens virkemidler. Vi er overbevist om at en slik praksis, i samarbeid med fagmiljøer og entusiastorganisasjoner, vil være den beste måten å bevare vår felles tekniske og kjøretøyhistoriske arv på.

AMCAR støtter også forslaget om å innføre offentlig forkjøpsrett og oreigning (ekspropriasjon) for transportminner, men understreker at dette er et særdeles inngripende virkemiddel som må forbeholdes helt spesielle situasjoner. Vi mener at slike virkemidler kun skal anvendes som en siste utvei, der alle andre forsøk på dialog, veiledning og frivillige avtaler har strandet.

En slik hjemmel er i tråd med lovens overordnede mål om å sikre kulturarven for fremtiden. Der et fredet transportminne blir vanskjøttet eller står i akutt fare for å gå tapt for ettertiden, må samfunnet ha en mulighet til å gripe inn. Dette er ikke for å undergrave den private eiendomsretten, men for å beskytte en kulturarv som er definert som et felles gode. Oreigning bør derfor begrenses til tilfeller hvor eierens forvaltning av kjøretøyet er grovt forsømmelig, og det er en overvekt av bevis som viser at transportminnet risikerer totalt tap.

Vi mener at den offentlige forkjøpsretten er et mildere virkemiddel som kan være aktuelt i situasjoner der et fredet kjøretøy selges på det åpne markedet, og der det er en risiko for at det havner i feil hender eller utenfor landets grenser. En slik rett bør imidlertid også utøves med stor

varsomhet og kun for et begrenset antall kjøretøy som har nasjonal betydning. Vi anser det som avgjørende at ordningen utformes slik at eier får fullt vederlag, og at det er en klar, gjennomskiktig og faglig forankret prosess for utvelgelsen av hvilke kjøretøy dette skal gjelde for.

### **Transportminner som immateriell kulturarv**

Transportminner, inkludert motoriserte kjøretøy, representerer langt mer enn bare et fysisk objekt. De er symboler på en tidsepoke, vitner om sosial og økonomisk utvikling, og bærere av et teknologisk og mekanisk håndverk som er i ferd med å forsvinne. Denne kunnskapen, som inkluderer evnen til å reparere, vedlikeholde og restaurere eldre kjøretøy, er i seg selv en uvurderlig del av vår immaterielle kulturarv. Utvalgets utredning anerkjenner at immateriell kulturarv, som tradisjonelt håndverk, er tett knyttet til materielle kulturmiljøer. Denne koblingen er spesielt tydelig for motoriserte kjøretøy. Kunnskapen om hvordan en forgasser fungerer, hvordan man justerer ventiler på en eldre motor, eller hvordan man reparerer en mekanisk girkasse, er ferdigheter som ikke lenger undervises i det moderne utdanningssystemet. Likevel er denne kunnskapen helt essensiell for at disse kjøretøyene skal kunne bevares for fremtiden. Uten denne kompetansen blir de fysiske kjøretøyene redusert til stumme vitnesbyrd, og den levende historien de representerer går tapt.

**1. Teknologi som en del av kulturarven:** Eldre kjøretøyteknologi er et eget fagfelt som skiller seg fundamentalt fra dagens digitale og datastyrte biler. Mens moderne biler krever avanserte diagnosesystemer og elektronisk kompetanse, er eldre kjøretøy basert på mekaniske, hydrauliske og pneumatisk prinsipper som krever spesialisert mekanisk og teknisk forståelse. Faget omfatter blant annet:

- Forståelse av forbrenningsmotorer, inkludert forgassere, tenningsanlegg, vakumsystemer og drivstoffsystemer.
- Reparasjon av mekaniske girkasser, differensialer og styresystemer uten bruk av elektronikk.
- Karosseriarbeid og lakkering med tradisjonelle materialer og metoder.
- Fornikling, forkromming, eloksering, anodisering og lignende typer kjemisk overflatebehandling av metaller.
- Tekstilarbeid og interiørrestaurering.
- Kunsten å "lytte" til en motor for å diagnostisere problemer, en ferdighet som er i ferd med å forsvinne til fordel for digitale sensorer og feilkoder.

Denne kunnskapen er i dag i stor grad handlingsbåren kunnskap, som overføres fra generasjon til generasjon gjennom praktisk erfaring, ofte i uformelle læringsmiljø som verksteder, garasjer og bilklubber.

**2. Behovet for å sikre kompetanse:** Den foreslåtte loven anerkjenner at kulturmiljømyndighetene har et særlig ansvar for å sikre fag, teknikker og praksiser knyttet til materiell kulturarv. Vi i AMCAR mener dette ansvaret må konkretiseres og styrkes for motoriserte kjøretøy. Bevaring av denne kompetansen er en forutsetning for bevaring av selve kjøretøyene. Vi ser dessverre en voksende mangel på faglært arbeidskraft med kompetanse innen eldre kjøretøyteknologi. Dette truer ikke bare bevaringen av de mest verneverdige kjøretøyene, men også den generelle interessen for teknisk historie og motoriserte kulturminner.

I lys av dette mener vi at den nye loven må inkludere virkemidler som aktivt støtter opplæring, dokumentasjon og overføring av denne immaterielle kulturarven.

## Norsk kjøretøyhistorisk museum som nasjonalt kompetansesenter for rullende transportminner

Norsk kjøretøyhistorisk museum på Hunderfossen er den ideelle institusjonen for å ta på seg rollen som nasjonalt kompetansesenter for motoriserte transportminner. Museets sentrale plassering og omfattende samlinger gjør det til et naturlig knutepunkt for fagmiljøer og entusiaster fra hele landet. En slik status vil gi museet nødvendig autoritet og finansiering til å dokumentere, bevare og overføre viktig immateriell kulturarv knyttet til eldre kjøretøyteknologi. Museet representerer også en faglig kontinuitet som frivilligheten av sin natur ikke innehar.

### Paralleller til fartøyvernssentrene

AMCAR ser klare paralleller mellom Norsk kjøretøyhistorisk museum og de nasjonale fartøyvernssentrene. Fartøyvernssentrene, som er fullfinansiert av staten, spiller en avgjørende rolle i bevaringen av den flytende, maritime kulturarven. De fungerer som nasjonale kompetansesentre for tradisjonelt håndverk og vedlikehold av verneverdige fartøy. Denne modellen, der et dedikert fagmiljø med statlig finansiering har et sentralt ansvar for et spesifikt felt av kulturarven, er relevant og overførbart til motoriserte kjøretøy.

Fartøyvernssentrene samarbeider også tett med Fartøyvernssentrenes Fellesråd og Norsk Forening for Fartøyvern, som er frivillige organisasjoner. På samme måte har Norsk kjøretøyhistorisk museum allerede et utstrakt samarbeid med Norsk vegmuseums venneforening og en rekke kjøretøyklubber, og fungerer som et viktig bindeledd til det frivillige engasjementet.

### Utvidet rolle og finansiering

I dag finansieres driften av Norsk kjøretøyhistorisk museum primært av Statens vegvesen, Samferdselsdepartementet og Innlandet fylkeskommune. Dette er et godt utgangspunkt, men det er et tydelig behov for å inkludere midler fra Kulturdepartementet for å anerkjenne kjøretøyer som en del av den immaterielle kulturarven. Ved å gi museet status som nasjonalt kompetansesenter, kan Kulturdepartementet sikre den nødvendige finansieringen for å ivareta den immaterielle kunnskapen knyttet til restaurering og vedlikehold av eldre kjøretøy. Det vil også kunne tas ut betydelig synergier da museet har kontinuerlig behov for å utdanne sine egne ansatte.

En slik modell vil tillate museet å:

- **Etablere lærlinge- og opplæringsprogrammer:** Slik at handlingsbåren kunnskap om eldre teknologi overføres systematisk.
- **Utvikle et tilgjengelig nasjonalt arkiv:** For teknisk dokumentasjon, brosjyrer, registreringsarkiv, fotoarkiv og verkstedsmanualer.
- **Fungere som en forvaltningsressurs:** Museet kan gi faglig veiledning til fylkeskommuner og Sametinget i saker som omhandler vern av motoriserte kjøretøy. Dette avlastar den øvrige forvaltningen og sikrer at den spesifikke kompetansen blir brukt der den trengs.
- **Regionale satellittsentre:** Museet har i dag forvaltningsansvaret for 5 regionale museumssamlinger med god geografisk spredning som kan videreutvikles til regionale kompetansesentre.

Den tekniske kompetansen på eldre kjøretøy skiller seg fundamentalt fra moderne kjøretøyteknologi. Mens dagens biler er avhengige av elektronikk og digitale verktøy, er eldre kjøretøy basert på mekaniske prinsipper som krever spesialiserte ferdigheter for å bevare. Denne kunnskapen er en del av den immaterielle kulturarven, og står i fare for å forsvinne.

Ved å anerkjenne Norsk kjøretøyhistorisk museum som et nasjonalt kompetansesenter, sikrer man at denne kunnskapen ikke bare dokumenteres, men også holdes i hevd gjennom praktisk arbeid. Dette er helt avgjørende for at motoriserte transportminner skal kunne bevares som levende kulturminner for fremtidige generasjoner.

### **Lovregulering om utførselsvern bør skilles ut i en selvstendig lov**

AMCAR støtter utvalgets konklusjon om at bestemmelsene om utførsel, innførsel og tilbakelevering av kulturgjenstander bør flyttes ut av kulturmiljøloven og inn i en egen, selvstendig lov. Dette standpunktet er vi helt enige i og mener det er av avgjørende betydning for å skape et funksjonelt og effektivt regelverk for denne typen kulturarv. Som påpekt i utredningen, regulerer disse bestemmelsene i hovedsak handel og bevegelse av gjenstander – en annen virkelighet enn fredning og forvaltning av stasjonære kulturmiljøer på norsk territorium. Denne funksjonen skiller seg fra de øvrige delene av loven, som fokuserer på forvaltning og fredning.

AMCAR vil imidlertid understreke at dagens ordning for utførselsvern av kjøretøy i praksis ikke fungerer. Loven har en hjemmel for å nekte eksport av kjøretøy som er eldre enn 50 år, dersom de har "stor betydning for bevaring, forskning eller formidling av kulturarv, kunst og historie i Norge". Denne bestemmelsen er ment å fungere som en siste barriere for å hindre at nasjonalt viktige gjenstander forsvinner ut av landet.

Dessverre har AMCAR over tid registrert at en rekke kjøretøy av betydelig norsk kulturhistorisk verdi har blitt utført fra Norge. Dette gjelder kjøretøy som har en unik tilknytning til norsk historie, enten gjennom eierskap, bruk, produksjon eller som del av viktige historiske hendelser. Den reelle verdien av disse kjøretøyene ligger ikke bare i selve objektet, men i den unike historien de representerer i en norsk kontekst.

I løpet av de siste 20 årene har AMCAR, til tross for vår omfattende innsikt i det norske kjøretøymiljøet, ikke registrert eller hørt om ett eneste tilfelle der eksport av et kjøretøy har blitt nektet av norske myndigheter. Denne mangelen på håndheving er en alvorlig svikt i dagens system og undergraver hele formålet med lovens eksportbestemmelser. Kunnskapen om eksistensen av disse reglene er lav, både blant eiere, auksjonshus og i forvaltningen.

Vi mener at den pågående utredningen må ta dette alvorlig og sikre at fremtidig lovgivning enten adresserer denne svakheten på en grundig måte, eller at ansvaret legges til et fagmiljø med den nødvendige kompetansen og forankringen. Flytting av bestemmelsene til en egen lov vil skape en mer logisk og ryddig struktur. En egen lov vil også bidra til å synliggjøre og prioritere dette feltet, noe som kan føre til mer aktiv håndheving.

Hvis ansvaret for utførselsvern ikke skilles ut i en ny, selvstendig lov, må ansvaret i den nye kulturmiljøloven delegeres til et spesialisert fagmiljø. AMCAR foreslår at Norsk kjøretøyhistorisk museum på Hunderfossen får denne myndigheten. Museet besitter den nødvendige spisskompetansen på eldre kjøretøyteknologi og historie, og har et etablert samarbeid med både entusiastklubber og andre relevante aktører. Dette vil sikre at avgjørelser om eksport av motoriserte kulturminner fattes av et kompetent fagmiljø med et nasjonalt ansvar. Et slikt grep vil gi reglene en etterlengtet legitimitet og sikre at norsk kjøretøyhistorie bevares for fremtidige generasjoner.

## Konklusjon

AMCAR støtter utvalgets arbeid, men mener lovforslaget må forsterkes på flere punkter for å sikre en mer helhetlig og fremtidsrettet forvaltning av transportminner.

Hovedpunktene i AMCARs konklusjon er:

- Styrket anerkjennelse av immateriell kulturarv: AMCAR mener at kompetansen og det tekniske håndverket knyttet til eldre kjøretøy må anerkjennes som en viktig del av vår immaterielle kulturarv. Denne kunnskapen er avgjørende for å bevare kjøretøyene som levende kulturminner, da den skiller seg fundamentalt fra moderne teknologi.
- Nasjonal status til Norsk kjøretøyhistorisk museum: AMCAR foreslår at Norsk kjøretøyhistorisk museum på Hunderfossen bør få status som nasjonalt kompetansesenter for motoriserte transportminner.
- Målrettet fredning: AMCAR støtter fredning av et begrenset antall kjøretøy, men understreker at utvelgelsen må være basert på strenge kriterier som knytning til historiske hendelser, norsk produksjon eller unike ombygginger, for å sikre at fredningen blir et målrettet og legitimt verktøy.
- Offentlig forkjøpsrett: AMCAR støtter innføring av offentlig forkjøpsrett og oreigning i spesielle tilfeller, men understreker at dette er et inngripende virkemiddel som kun skal brukes som en siste utvei når fredede kjøretøy vanskjøttes eller står i fare for å gå tapt.
- Utførselsvern i egen lov: AMCAR er helt enig med utvalget i at lovreguleringen for utførselsvern bør skilles ut i en selvstendig lov. De understreker at dagens ordning i praksis ikke fungerer, da kjøretøy av betydelig kulturhistorisk verdi har blitt utført fra Norge uten at eksport er nektet. AMCAR mener at hvis dette ansvaret ikke skilles ut, må det i den nye kulturmiljøloven delegeres til Norsk kjøretøyhistorisk museum for å sikre nødvendig faglig kompetanse og håndheving.

AMCAR takker for muligheten til å gi innspill til dette viktige arbeidet med en ny kulturmiljølov. Vi ønsker å gi honnør til utvalget for at kjøretøy og andre transportminner har blitt ivaretatt i en langt større utstrekning i dette lovforslaget enn i tidligere lovgivning. Den foreslåtte inkluderingen av transportminner som en egen kategori, samt anerkjennelsen av deres kulturelle og historiske verdi, representerer et stort skritt fremover for bevaringen av vår felles tekniske kulturarv.

Vi ser frem til den videre prosessen og håper våre innspill, spesielt knyttet til bevaring av immateriell kompetanse og den fremtidige rollen til Norsk kjøretøyhistorisk museum, vil bli tatt med i vurderingen for å skape et enda mer robust og helhetlig lovverk.

Med vennlig hilsen  
AMCAR Norge

Henning Kjensli  
Markedssjef