

## Hva har NMCU oppnådd?

oppdatert: 17. februar 2016

- 2016: Bidro til å få avviklet ordningen med todelt praktisk førerprøve**  
Statens vegvesen ønsket å dele den praktiske MC-prøven i to deler. Prøveåret 2015 viste at det medførte ekstra kostnader og ekstra bry for førerkortkandidatene - uten at Statens vegvesen klarte å forklare hvordan ordningen ville gjøre kandidatene til bedre motorsyklister. NMCU, trafikkskoleorganisasjonene og MC-importørene protesterte, og ble hørt.
- 2014: Bidro til å få innført Nasjonal strategi for MC og moped**  
Etter innspill i Stortingets behandling av Nasjonal transportplan inviterte Statens vegvesen NMCU til å være med å lage «Nasjonal strategi for MC og moped». Strategien ble kort og svært konkret og er antagelig blant de mest progressive offisielle MC-strategiene som finnes.
- 2014: Var med og fikk redusert engangsavgiften på MC**  
Engangsavgiften på motorsykel var urettferdig høy i forhold til personbil og MC-importørenes forening og NMCU hadde lenge arbeidet for at avgiften måtte settes ned. På NMCUs valgmøter på Tyrigrava utenfor Oslo i 2009 og 2013 sa Fremskrittspartiet seg enig i at denne avgiften måtte reduseres og i statsbudsjettet for 2015 fikk finansminister Siv Jensen fra Frp flertall i Stortinget for at avgiften ble redusert med gjennomsnittlig 30%.
- 2013: Sammen med de andre i FEMA bidro NMCU til et kompromiss om PKK**  
EU-kommisjonen ville ha periodisk kjøretøykontroll (PKK) for MC og moped. FEMAAs medlemsorganisasjoner protesterte mot dette utrolig kostbare og helt unødvendige tiltaket og gjennomførte både underskriftsaksjoner og store demonstrasjoner i Brussel. Til slutt inngikk EU et kompromiss som er så utvannet at vi nok kan leve med det. Også den norske regjeringen stod på NMCUs side og bidro positivt til kompromisset.
- 2013: Var med og fikk innført en egen nasjonal godkjenningsordning for amatørbygde kjøretøy**  
Forskriften ble virkelighet etter et langt samarbeid mellom NMCU, NFSOK, Amcar og Statens vegvesen. Forskriften gir privatpersoner adgang til å bygge kjøretøy til eget bruk etter et nærmere beskrevet teknisk regelverk. Dermed rakk Norge å få på plass et nasjonalt godkjenningsregime før den nye typegodkjenningsforordningen fra EU trer i kraft. Den nye EU forordningen vil nemlig etter alt og dømme forby nasjonale godkjenningsregler som ikke allerede eksisterte når forordningen blir implementert.
- 2013: Stanset forsøk på å oppheve forbudet mot wirerekkverk**  
Krefter i Statens vegvesen ville at forbudet mot wirerekkverk skulle oppheves og sendte saken ut på en bred høring. NMCU leverte et omfattende hørings svar der hovedargumentene var at wirerekkverk er farligere for motorsyklister enn andre rekkverkstyper, at det finnes likeverdige alternativer til wire og at gjeninnføring av wire ikke ville gi noen dokumenterte gevinster, verken økonomiske, praktiske eller trafikksikkerhetsmessige. Samferdselsdepartementet vurderte ønsket fra Statens vegvesen, men besluttet at forbudet mot wire skulle opprettholdes.

- 2012: Sørgt for at vi fikk nye rutiner ved veiarbeid som etterlater grus**  
De etterlatte etter den såkalte Gjerdrum-ulykken i 2008 tapte oppreisningssaken, men dommen ga de sakkyndige rett i at ulykken skyldtes en uvarslet veifelle. NMCU brukte dette faktum til å gå inn i en prosess med Statens vegvesen for å få bedret sikkerheten for motorsyklister i forbindelse med veiarbeid, noe som førte til at nye rutiner kom på plass for skilting og opprydding etter veiarbeid som etterlater løs grus.
- 2011: Underskriftsaksjon mot EU-kontroll for MC**  
Omfattende analyser av ulykker med motorsykkler forteller at teknisk svikt ved kjøretøyet er en helt ubetydelig ulykkesårsak, Når EU-kommisjonen ville innføre periodisk kontroll for MC og moped gikk NMCU sammen med andre FEMA organisasjoner og overleverte 110.000 protestunderskrifter til EU-kommisjonen.
- 2010: Sørgt for at det igjen ble mulig å få godkjent sidevognsykler i Norge**  
Krav om vektgarantier fra motorsykkelfabrikant gjorde at godkjenning av sidevognsykler, triker og hengerfester stoppet helt opp. NMCU og Norsk Sidevogn Klubb satte seg derfor ned sammen med Vegdirektoratet og fant fram til en enkel og pragmatisk løsning på problemet. Den nye forskriften, som ble gjort virksam i desember 2010, bruker totalvekt oppgitt av MC-produsent, pluss totalvekt oppgitt av sidevognprodusent som grunnlag for godkjenning av sidevognsykkelen.
- 2010: Laget SE-OSS filmen "Bugs"**  
I forbindelse med SE OSS aksjonen dette året lanserte NMCU sin kampanjefilm "Bugs". Filmen er produsert av det kjente produksjonsselskapet Paradox og har vært nominert til flere internasjonale priser. "Bugs" er så langt vist mer enn en halv million ganger på YouTube.
- 2009: Fikk formalisert bruk av underskinner på rekkverk i yttersvinger**  
Etter en lang og omstendelig prosess lykkes det endelig for NMCU å få formalisert bruk av underskinner på rekkverk i farlige yttersvinger. Dette ble manifestert ved at de kriteriene for bruk som NMCU og vegvesenet hadde utarbeidet ble skrevet inn i Håndbok 231 om Rekkverk og ved at den første norskproduserte underskinnen ble godkjent i en fullskalatest.
- 2008: Var med og arrangerte OECD-konferanse om MC-sikkerhet**  
Statens vegvesen viste NMCU stor tillit og inviterte organisasjonen til å delta i arrangementskomiteen for en stor OECD-konferansen på Lillehammer. Dette ga NMCU en unik mulighet til å bidra til at rapporten fra Lillehammer-konferansen ble et globalt referansedokument om MC-sikkerhet. OECD-konferansen var også viktig fordi daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete i sin åpningstale benyttet anledningen til å fastslå at MC har en selvfølgelig plass i den norske Nullvisjonen.

- 2008: Daværende FEMA-president, Hans Petter Strifeldt, åpnet verdens første "Nullvisjonsvei for MC" i Telemark**
- Med basis i arbeidet i MC-Forum foretok Statens vegvesen i Telemark en såkalt trafikkisikkerhetsrevisjon med fokus på MC på Rv32 mellom Skien og Siljan. Resultatet var at det ble gjennomført mange omfattende tiltak som forbedret sikkerheten for motorsyklister, slik som for eksempel underskinner på rekkverk, siktrydding, mykgjøring av sideterreng og asfaltering inn på tilstøtende grusveier. Rv32 i Telemark blir regnet som verdens første "Nullvisjonsvei for motorsykel" og er gjenstand for stor interesse fra andre lands vegmyndigheter.
- 2007: Fikk innført mer liberale regler for ombygging av motorsykler**
- Etter en utrolig kronglete og arbeidskrevende prosess som tok mer enn 8 år sørget NMCU og NFSOK for at Vegdirektoratet 1. januar 2007 innførte mer liberale ombyggingsregler. De nye reglene definerer en motorsykel til å bestå av to hovedkomponenter, ramme og motor, og tillater at det gjøres utskiftninger eller omfattende endringer på den ene hovedkomponenten uten at krav om avgift utløses. En stor seier for alle kreative motorsyklister - og en stor seier for NMCU
- 2007: Produserte og ga ut boka "Godt Tenkt"**
- Da "Full Kontroll" ble utgitt i 2001 måtte NMCU ha fullt fokus på styrking av kjøreteknisk kompetanse. Seks år senere var tiden moden for å si at kjøreteknikk ikke er et mål i seg selv, men et virkemiddel for å kunne gjennomføre gode taktiske og strategiske valg ute i trafikken. For å konkretisere slike taktikker og strategier samlet NMCU motorsyklistenes erfaringer i boka "Godt Tenkt".
- 2006: Stanset videre bruk av wirerekkverk i Norge**
- Wirerekkverksaken havnet til slutt i Stortinget. Regjeringspartiene i Transportkomiteen (som representerte flertallet på Stortinget) var enige med NMCU i at videre bruk av wirerekkverk burde opphøre. På en pressekonferanse utenfor Samferdselsdepartementet den 4. august 2006 erklærte samferdselsminister Liv Signe Navarsete at det ikke skulle settes opp nye wirerekkverk i Norge.
- 2005: Klaget forsikringsbransjen inn for Kredittilsynet og fikk snudd den vanvittige prisutviklingen på MC-forsikring**
- Etter at MC-importørenes forening (MCF) hadde oppdaget uregelmessigheter i en inntekts og skadeutbetalingsoversikt fra Finansnæringens Hovedorganisasjonen sendte NMCU en formell klage til Kredittilsynet. Denne klagen, sammen med en knallhard offensiv fra BIKE og MC-importørenes forening, førte til at de to største selskapene satte ned prisene på MC-forsikring. Gjensidige NOR innførte en prisreduksjon på opp til 80 % på enkelte typer sykler.
- 2005: Sørget for at trafikklærere og sensorer må ha obligatorisk spesialistutdanning for å kunne undervise på MC**
- I forbindelse med innføringen av ny MC-opplæring krevde NMCU at alle som skal arbeide som MC-lærere eller sensorer på motorsykel må ha obligatorisk spesialistutdanning. Vi fikk gjennomslag for dette kravet og samtlige MC-lærere måtte i 2005 gjennomføre obligatorisk etterutdanning for å beholde undervisningsretten. Fra 2006 må alle nye trafikklærere ha gjennomført obligatorisk spesialistutdanning for å få lov til å undervise på MC. For NMCU er dette uhyre viktig fordi høy lærerkompetanse vil sikre en presis og effektiv undervisning, noe som vil være med på å holde elvenes kostnader nede.

- 2005: Sørget for innføring av ny føreropplæring der elevene lærer å kjøre motorsykkel i stedet for bare "å ta førerkort"**  
Med den nye føreropplæringen har Norge fått en av verdens beste og mest progressive MC-opplæringer. NMCU har sittet i med i alle referanse- og arbeidsgrupper og har spilt en avgjørende rolle i utforming av læreplan og forskrift. Store deler av den nye læreplanen er bygget på NMCU-boka Full Kontroll og artikkelserien vår om Strategisk Motorsykkelkjøring.
- 2004: Sørget for at vegvesenet innførte en egen Håndbok for MC-sikkerhet**  
En av NMCUs aller viktigste seire. Etter forslag fra NMCU laget Vegdirektoratet og NMCU en egen Håndbok for MC-sikkerhet. Håndbok 245 fungerer nå som veileder for alle de i Statens vegvesen som planlegger, bygger og vedlikeholder veier i Norge. Håndboka har vakt internasjonal oppsikt og brukes nå som mal for liknende prosjekter i flere europeiske land.
- 2004: Stanset forslag om at førerkort for bil ikke lenger skulle gjelde for moped**  
I forbindelse med innføring av ny føreropplæring hadde Vegdirektoratet lagt inn et forslag om at bilførerkort ikke lenger skulle gjelde for moped. NMCU klarte og stanse dette forslaget.
- 2003: Sørget for innføring av halv årsavgift for MC ("To Hjul - Halv Avgift")**  
Det tok 23 år, men til slutt klarte NMCU å få gjennomslag for prinsippet om at MC skal betale halv årsavgift i forhold til personbil!
- 2002: Fikk skriftlig forsikringer om at MC skal unntas om det innføres automatiske fartsholdningssystemer (ISA) i Norge**  
NMCU sørget for at det i *Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg* ble tatt inn en paragraf om at motorsykler ikke kan omfattes av framtidige Intelligent Speed Adaptation systemer (ISA), fordi det er farlig å overstyre en MC-førers gasskontroll.
- 2001: Produserte og ga ut boka "Full Kontroll"**  
På slutten av 90-tallet gjennomførte NMCU en ulykkesundersøkelse. Vi ble nokså forskrekket da vi fant ut at mange MC-førere kjørte av veien i moderate hastigheter, i enkle svinger med fin asfalt og tørr vegbane. Det var åpenbart at mange manglet grunnleggende kjøreteknisk kompetanse. Derfor samlet NMCU de beste hodene i landet og laget "Full Kontroll", en kjøreteknisk veiledning for motorsyklister. 10 år senere var boka publisert i et opplag på 140.000 eks. Full Kontroll er oversatt til seks språk. Alle som vil kan oversette den og gi den ut. Eneste betingelse er at ingen skal tjene penger på boka. Full Kontroll er laget av motorsyklister og skal deles med andre motorsyklister uten innblanding av kommersielle interesser.
- 2001: Stanset forslag fra Toll- og avgiftsdirektoratet om at det skulle betales ny engangsavgift ved nødvendig rammebytte**  
I 2000 kom Toll- og avgiftsdirektoratet med forslag til nye avgiftsregler ved reparasjon, ombygging og oppbygging. Et av forslagene var at det skulle betales ny engangsavgift dersom man etter en kollisjon var nødt til å bytte ramme på motorsykkelen. TADs argument var at den nye, identisk like rammen ikke var "den samme" som den som ble byttet ut! NMCU protesterte selvfølgelig på dette utrolig tullete forslaget og vant saken.

- 2000: Bidro til Høyesterettsdom som fastslo at Statens vegvesen har et objektivt ansvar for å sørge for forutsigbare kjøreforhold for alle trafikantgrupper**
- I 1994 omkom en motorsyklist på grunn av glatt asfalt. Aktiv forsikring gikk til erstatningssøksmål mot staten. NMCU jobbet tett sammen med Aktiv som deres faglige rådgiver under hele rettsprosessen. Saken gikk gjennom alle rettsinstanser og havnet til slutt i Høyesterett. Der ble det i 2000 avsagt en uhyre viktig prinsipiell dom som gjorde at Statens vegvesen ikke lenger kunne gi motorsyklister all skyld i ulykker. Aktiv-saken la grunnlag for et konstruktivt samarbeid mellom vegvesenet og NMCU og hadde stor betydning for prosjekter som NMCUs veifelleskjema, Nasjonal handlingsplan for trafiksikkerhet og Håndbok MC-sikkerhet.
- 1999: Sørget for at Vegdirektoratet gjennomførte "SE OSS!!" undersøkelse**
- NMCU hadde lenge visst at mange MC-ulykker ble forårsaket av bilførere som ikke overholdt vikeplikten. I media var det imidlertid motorsyklister som fikk negativ omtale. NMCU klarte og overbevise Vegdirektoratet om at forholdet burde undersøkes og i 1999 fikk vi en rapport fra Transportøkonomisk institutt som konkluderte med at "8 av 10 kollisjoner mellom bil og motorsykkel skyldes uoppmerksomhet hos bilførerne". På grunnlag av denne konklusjonen laget NMCU en TV-spot som ble vist i reklamefrie sendinger i høytidene i 1999 og 2000.
- 1999: Stanset innføring av periodisk kontroll ("EU-kontroll") for motorsykler**
- EU-kommisjonen ville innføre periodisk kontroll av motorsykler. Sammen med sine søsterorganisasjoner i FEMA hevdet NMCU at dette var et helt unødvendig tiltak fordi motorsyklister allerede gjennomførte et nitidig vedlikehold av maskinene sine. Forslaget ble stanset.
- 1999: Sørget for at det ble lov til å kjøre med tilhenger etter MC**
- Fram til 1999 var det forbudt å kjøre med tilhenger etter MC i Norge. I 1999 sørget imidlertid NMCU for at dette ble tillatt.
- 1999 - Sloss mot Nullvisjonen, som mer enn antydte et totalforbud mot MC!**
- Mot slutten av 90-tallet innførte Norge den såkalte "Nullvisjonen" som grunnlag for alt trafiksikkerhetsarbeidet. Alle i Norge tok bølgen - unntatt NMCU. Nullvisjonens "far", den svenske trafiksikkerhetsdirektøren Clas Tingvall, sa nemlig i 1999: "Motorsykler er uforenlig med Nullvisjonens høye ambisjoner og må på sikt bort fra veiene!". NMCU forstod at vi aldri kunne oppnå null drepte og skadde på motorsykkel, men vi argumenterte steinhardt for at motorsykkelsikkerheten kunne bli betydelig bedre dersom MC-førerne hadde høyere kompetanse. Derfor laget NMCU Full Kontroll boka i 2001 og derfor la vi ned et kjempearbeid i utformingen av den nye MC-opplæringen som ble innført 2005. NMCUs argumenter virket og i 2002 sa Tingvall nøyaktig det samme som NMCU: "Motorsyklister må ha høyest kompetanse av alle de som bruker veiene". Svært få motorsyklister vet om denne kampen, som foregikk i årene 1999-2004.
- 1998: Stanset forslag om innføring av maks 100hk-grense**
- I det såkalte Multidirektivet foreslo EU-kommisjonen å innføre en effektgrense på 100 hk for motorsykler. Sammen med sine søsterorganisasjoner i FEMA var NMCU med på å stanse dette forslaget.

- 1997: Stanset forslag om forbud mot selv å kunne skru på motorsykkelen**  
Gjennom Multidirektivet ville EU-kommisjonen også innføre strenge anti-trimmingstiltak som effektivt ville ha stoppe motorsyklistenes mulighet for selv å kunne vedlikeholde motorsykkelen sin. Muligheten for å kunne bruke uoriginale deler ville også ha blitt sterkt begrenset. Sammen med sine søsterorganisasjoner i FEMA var NMCU med på å stanse dette forslaget.
- 1996: Sørgtet for at 16-åringer fikk lov å kjøre lett MC med 125cc og 15hk**  
Når EØF-området innførte stegvist førerkort ble lett MC oppgradert til 125cc/15hk. Vegdirektoratet ville gjøre som Danmark og sette 18-års grense for den nye lettvekteren. NMCU klart imidlertid å overbevise Vegdirektoratet om at aldersgrense skulle settes til 16 år.
- Fra 1995 - La grunnlaget for avgiftsfritak for MC på mange avgiftsbelagte veistrekninger i Norge**  
Etter aksjoner ble Mjøsbrua en av de første strekningene som fjernet avgift for MC. NMCU klarte å få gehør i Vegdirektoratet for de praktiske argumentene for fritak. På mange strekninger der bru eller tunnel erstatter ferge har MC fremdeles halv avgift i forhold til bil, men flere på flere og flere nye prosjekter får tohjulinger avgiftsfritak. Gode eksempler er nye E6 gjennom Østfold, Oslofjordtunnelen og Svinesundbrua.
- 1995: Innførte offisielt skjema for rapportering av veifeller for MC**  
En dødsulykke på E16 ved Sollihøgda i 1994 ble forårsaket av en vegreparasjon som ble galt utført. Den ekstremt glatte sporlappingen med høye kanter var uvarslet. En typisk veifelle. Statens vegvesen nektet kategorisk all skyld. Derfor innførte NMCU et offisielt rapporteringsskjema for veifeller, slik at vi skulle ha loggført dokumentasjon når liknende saker dukket opp. Det hører med til historien at Statens vegvesenet tapte i Høyesterett når forsikringsselskapet til den omkomne gikk til sak mot staten.
- 1994: Fikk innført avgiftsfri parkering for MC i mange bykommuner**  
NMCU tok i 1994 kontakt med samtlige kommuner i Norge og la fram forslag om opprettelse av avgiftsfrie parkeringsalternativer for tohjulinger. Saken ble aktualisert ved at avgiftsbelagte parkeringsplasser gikk over til automat med papirkvittering, noe som fungerer dårlig for motorsyklister. NMCUs initiativ har ført til at det i svært mange bykommuner finnes MC-parkering - ikke på langt nær nok, men en begynnelse.
- 1992: Begynte å lage Treffkalender'n på norsk**  
Fram til 1992 hadde norske motorsyklister vært nødt til å klare seg med en kalender fra vår svenske søsterorganisasjon.
- 1990: Sørgtet for gratis passering i bomringer rundt norske byer**  
Sammen med NAF MC sørgtet NMCU for at motorsykel og moped ble unntatt fra avgift i bomringen rundt Oslo. Senere ble dette prinsippet innført for alle bomringer rundt byer.
- Fra 1980 - Forsvarte motorsyklisters "rett" til å kjøre mellom biler i stillestående kø**  
Mange land i Europa har et forbud mot å kjøre mellom biler i stillestående kø. Opp gjennom 80 og 90-tallet har et slikt forbud også vært foreslått innført her i Norge. NMCU imidlertid har klart å argumentere mot dette.

- 1989: Stanset forsøk på innføring av mellomklasse**  
Med bakgrunn i en rapport fra Transportøkonomisk institutt foreslo Vegdirektoratet å innføre mellomklasse. Med faglige argumenter slaktet NMCU rapporten og TØI ble tvunget til å skrive den om. Den omskrevne rapporten kom i 1990 og ga ikke grunnlag for å foreslå innføring av mellomklasse.
- 1980: Sørget for at motorsykler fikk kjøre i kollektivfeltet**  
Når vegmyndighetene opprettet kollektivfelt sørget NMCU for at tohjulingene fikk rett til å bruke dette. Også i andre europeiske land kjemper motorsyklistene nå for å oppnå denne retten, men Norge er foreløpig et av få land i Europa der dette er regelen og ikke et unntak.
- 1978: Stanset forsøk på innføring av 250cc mellomklasse og 20 års aldersgrense**  
I den såkalte Rapport 13 foreslo myndighetene følgende begrensninger for tohjulinger: Moped: 1,4 hk eller maks. hastighet 30km/t. Lett MC: maks. 50cc. Tung MC: Aldersgrense 20 år og innføring av mellomklasse på maks. 250cc. NMCU gjennomførte en underskriftskampanje (11.568 underskrifter) og klarte å stanse forslaget.
- 1976: Stanset innføring av høyere avgift på motorsykkel**  
Bilavgiftsutvalget foreslo at det på motorsykkel over 50cc skulle innføres årsavgift på kr. 300 og importavgift på 100 % av avgiftsgrunnlaget. I tillegg ville man innføre registreringsavgift på kr. 300 på lett MC og kr. 500,- på tung MC. NMCU klarte å stanse dette.
- 1976: Fikk innført bonus på MC-forsikring**  
NMCU oppnådde innføring av bonus på MC-forsikring på lik linje med personbil