

Hva har NMCU oppnådd?

2008: Fortsatt halv årsavgift for MC (To Hjul - Halv Avgift)

I mars 2008 sendte NMCU brev til Finansdepartementet ang. årsavgiften som for 2008 ikke lenger var halvparten av personbil. Vi ble innkalt til møte i Finansdepartementet hvor vi la fram saken og vårt ønske om å beholde prinsippet ”2 hjul – halv avgift”. En liten høst-seier når vi, i statsbudsjettet for 2009, ser at dette er tatt til følge.

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 motorsykkel 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.

2006: Stanset videre bruk av wirerekkverk i Norge

Wirerekkverkssaken 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. Hun sa også at de eksisterende wirerekkverkene skulle skiftes ut med en annen type så snart deres levetid var over.

2005: Klaget forsikringsbransjen inn for Kredittilsynet og fikk snudd den vanvittig 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 MCF, førte til at de to største selskapene satte ned prisene på MC-forsikring. Det ene selskapet, 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 motorsykkel 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 NMCUs Full Kontroll bok 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: Stanset bruk av wirerekkverk som midtdeler på to- og trefelts veier

I tråd med Nullvisjonen ville norske vegmyndigheter separere motgående trafikk. Til dette ville de helst bruke wirerekkverk, eller "eggdeler'n" som motorsykklistene kaller dette rekkverket. NMCU har foreløpig ikke klart ikke å stanse bruk av wirerekkverk på firefelts motorveier, men på to- og trefelts veier fikk vi overbevist Samferdselsdepartementet at det kun skulle brukes midtdeler i betong eller midtrekkverk i stål med MC-vennlige underskinner.

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 automatiskefartsholdingssystemer (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: 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 tøysete forslaget og vant saken.

2000: Bidro til at Høyesterett fastslo at Statens vegvesen har et objektivt ansvar for å sørge for at alle trafikantgrupper har sikre kjøreforhold

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 trafikksikkerhet 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 motorsykel 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 trafikksikkerhetsarbeidet. Alle i Norge tok bølgen - unntatt NMCU. Nullvisjonens "far", den svenske trafikksikkerhetsdirektøren 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 motorsykel, 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 (30.000 eks.) og derfor la vi ned et kjempearbeid i utformingen av den nye MC-opplæringen som ble innført 2005. Vi fikk også Vegdirektoratet til å finansiere en kinoreklame som oppfordret motorsyklister til å delta på etterutdanningskurs. Strategien 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: Sørget 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 lettvekten. NMCU klart imidlertid og overbevise Vegdirektoratet om at aldersgrense skulle settes til 16 år.

Fra 1995 - La grunnlaget for avgiftsfritak for MC på mange avgiftsbelagte veistreknings i Norge

Etter aksjoner ble Mjøsbrua en av de første strekningen 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.

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 parkkvittering, noe som funker 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: Sørget for gratis passering i bomringer rundt norske byer

Sammen med NAF MC sørget NMCU for at motorsykkel 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. 30 km/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 motorsykkkel

Bilavgiftsutvalget foreslo at det på motorsykkkel 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