



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/798-

22. april 2024

Dokument 8:126 S (2023-2024) om bedre rammebetingelser for veteran- og entusiastkjøretøy

Jeg viser til brev av 4. april 2024 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité hvor det bes om Samferdselsdepartementets vurdering av Dokument 8:126 S (2023-2024) fra Sylvi Listhaug, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Hans Andreas Limi, Bård Hoksrud og Marius Arion Nilsen om bedre rammebetingelser for veteran- og entusiastkjøretøy.

Som nevnt i Hurdalsplattformen er vi opptatt av å sikre interessene til veterankjøretøy ved utforming av kjøretøyteknisk regelverk og annen regulering av kjøretøyparken.

Representantene forslår flere ulike tiltak i punktene a. – h, som delvis hører inn under andre departementers ansvarsområder. Jeg har derfor innhentet synspunkter fra Finansdepartementet til forslaget i bokstav a, og fra Klima- og miljødepartementet til forslagene i bokstav b, d og h.

a. Årsgrensen for veterankjøretøy endres fra 30 år til 20 år med fritak for omregistreringsavgift og trafikkkforsikringsavgift.

Dette spørsmålet gjelder regelverk som hører inn under Finansdepartementets ansvarsområder, og vi har derfor innhentet deres uttalelse til spørsmålet.

Finansdepartementet opplyser at trafikkkforsikringsavgiften er delt inn i 6 avgiftsgrupper med ulike satser, avhengig av type motorvogn. Avgiften beregnes per døgn kjøretøyet er forsikret. Avgiftsgruppe a omfatter personbiler, varebiler, campingbiler, busser, kombinerte biler, lastebiler, samt trekkbiler med tillatt totalvekt fra og med 3 500 kg. Satsen for avgiftsgruppe a tilsvarer 2774 kroner pr år.

Avgiftsgruppe e er en samlegruppe som omfatter drosjer, ambulanser, anleggskjøretøy, motorredskaper, snøscootere, traktorer, trekkvogner, mopeder og motorvogner som er 30 år eller eldre. Satsen for avgiftsgruppe e tilsvarer 133 kroner per år. Regjeringen har redusert trafikkforsikringsavgiften for veteranbiler (avgiftsgruppe e) i årets budsjett; dette for å redusere kostnadene for folk som tar vare på denne typen kjøretøy. Det legges til grunn at det med forslaget siktes til en reduksjon av innslagspunktet for «veteranbiler» med lav sats fra 30 år til 20 år.

Omregistreringsavgiften betales ved omregistrering av tidligere registrerte kjøretøy på ny eier. Avgiften betales med ulike satser avhengig av kjøretøytype og alder. Det er tre aldersgrupper, hvorav kjøretøy som er 12 år eller eldre utgjør gruppen med de eldste kjøretøyene. For personbiler i denne kategorien er satsen 1846 kroner. For motorsykler, mopeder og beltemotorsykler ilegges en flat sats på 613 kroner for alle kjøretøy uavhengig av alder. Kjøretøy som er 30 år eller eldre er fritatt for avgift.

Finansdepartementet opplyser videre at å innføre lav sats i trafikkforsikringsavgiften for biler som er 20 år eller eldre anslås å gi et årlig provenytap på om lag 500 mill. kroner, mens et fritak i omregistreringsavgiften for biler som er 20 år eller eldre anslås å gi et årlig provenytap på om lag 50 mill. kroner. Tiltakene forutsetter endring av Stortingets vedtak om motorvogner og vil måtte vedtas av Stortinget i forbindelse med den årlige behandlingen av statsbudsjettet.

Å redusere innslagspunktet for lav sats i trafikkforsikringsavgiften og endre grensen for veteranbilfritaket i omregistreringsavgiften fra 30 til 20 år, vil gjøre det rimeligere å kjøpe og eie eldre kjøretøy. Dette vil innebære en favorisering av eldre kjøretøy på bekostning av nyere kjøretøy. Det vil også kunne føre til økt import av eldre brukte kjøretøy. Tiltaket vil primært treffe kjøretøy med forbrenningsmotor, noe som igjen vil kunne forsinke elektrifiseringen av bilparken i Norge. Dette vil ikke være i tråd med målsetningen om å få ned utslippene fra samferdselssektoren. Finansdepartementet mener derfor at det er lite hensiktsmessig å be regjeringen fremme forslag i samsvar med representantforslaget.

Statens vegvesen viser til at kjøretøy får status bevaringsverdig nettopp for å bevare motorhistorien for ettertiden. Dersom det er få eksemplarer av en bilmodell, er det gode grunner til å gi enkelte lettelser for å bevare slike kjøretøy. Blant 20-30 år gamle kjøretøy er det fortsatt så mange eksemplarer at de neppe kan kalles bevaringsverdige på grunn av alder. Der det er modeller i dette aldersspennet med svært få gjenlevende eksemplarer, er det likevel mulig å få status bevaringsverdig etter søknad. Kjøretøy blir i snitt utrangert etter ca. 17-19 år. Rimelige bilmodeller varer i snitt i ca. 13 år, mens dyre bilmodeller i snitt varer opp mot 25 år. Ved en veteranbilgrense på 20 år antar Statens vegvesen at svært mange vanlige bruksbiler vil få så gunstige betingelser at de vil reintroduseres i vanlig trafikk, med negative konsekvenser for både miljø og trafiksikkerhet.

Ved en eventuell endring av årsgrensen fra 30 år til 20 år opplyser Statens vegvesen at antallet bevaringsverdige kjøretøy vil øke med om lag 163.000. Til sammenligning er det i dag om lag 112.000 personbiler som er 30 år eller eldre.

Statens vegvesen anbefaler at dagens grense på 30 år opprettholdes.

Jeg slutter meg til Finansdepartementets og Statens vegvesens synspunkter i denne saken, og mener derfor at grensen ikke bør flyttes til 20 år.

b. Tydelig forskriftshjemmel i produktkontrolloven under Justis- og beredskapsdepartementet slik at Miljødirektoratet under Klima- og miljødepartementet kan fastsette regler om tilgjengelighet av drivstoff med sikringskvalitet innenfor en gitt rekkevidde.

Klima- og miljødepartementet opplyser at i Norge finnes både bensin med 5 prosent (E5) og 10 prosent (E10) bioetanol. Hvor mye bioetanol som maksimalt er blandet med bensinen kommer frem på hver enkelt pumpe. Selv om kvalitetene E5 og E10 har utviklet seg til å bli bransjestandarden i Norge og flere land, så er ikke dette nasjonale krav. Det selges også alkylatbensin til 2- og 4-takts motorer og 98 oktan E0 som ikke inneholder bioetanol i det hele tatt. Alle bensinbiler, gressklippere og båter er godkjent for E5. Biler som er produsert etter 2011, skal være godkjent for E10 også. Regjeringen har derfor ingen planer om å fastsette regler om tilgjengelighet av drivstoff med sikringskvalitet.

c. Etanolfri bensin (98 oktan E0) etableres som sikringskvalitet for bensin slik at slikt drivstoff er tilgjengelig i hele landet

Etablering av sikringskvalitet for bensin slik at slik drivstoff er tilgjengelig i hele landet har blitt tatt opp ved flere anledninger tidligere av representanter fra FrP, senest ved behandlingen av interpellasjonen fra representanten Morten Stordalen 11. mai 2023. Som alle er kjent med omsettes drivstoff i et marked og som jeg poengterte ved behandlingen av interpellasjonen at, selv i vår iver etter å regulere, ikke skal gå inn og regulere markedet på den måten at vi skal bestemme hva bensinstasjonene skal tilby. Vi må anta at bransjen har lagt forretningsmessige forhold, ev. hensynet til samlet logistikk, til grunn for å tilby E10. Jeg har tiltro til at når bensinstasjonene nå velger å gå over til E10, er det gjort med grundige, solide vurderinger av hva markedet etterspør.

Hvis det viser seg at det er et marked for E0, da vil bensinstasjonene også tilby en slik bensinkvalitet. Etter min vurdering vil dette være løsningen.

d. Etanolfri bensin (98 oktan E0) unntas fra omsetningskravet for biodrivstoff

Klima- og miljødepartementet opplyser at omsetningskravet sier at en viss mengde av totalt omsatt drivstoff skal være flytende biodrivstoff. Omsetningskravet er ikke et innblandingskrav. Fordi omsetningskravet gjelder for total omsatt mengde flytende drivstoff i

løpet av et år, er det ingen begrensninger for å tilby bensin 98 oktan E(0) med dagens regelverk. Aktører som omsetter drivstoffprodukt står fritt i å velge hvor mye biodrivstoff som blandes inn i henholdsvis diesel og bensin, og type biodrivstoff de blander inn, gitt at biodrivstoffet oppfyller bærekraftskriteriene og et delkrav på 4 prosent i bensin. Delkravet til minst 4 volumprosent biodrivstoff i omsatt mengde bensin er også et omsetningskrav til totalt omsatt volum bensin og dermed ikke til hinder for at det kan omsettes bensin uten biodrivstoff.

Klima- og miljødepartementet opplyser videre at det i Norge finnes både bensin med 5 prosent (E5) og 10 prosent (E10) bioetanol. Hvor mye bioetanol som maksimalt er blandet med bensinen kommer frem på hver enkelt pumpe. Alle bensinbiler, gressklippere og båtmotorer er godkjent for E5. Biler som er produsert etter 2011, skal være godkjent for E10 også. Ettersom det ikke er lagt særskilte begrensninger på salg av bensin 98 oktan E(0) legger departementet til grunn at slik kvalitet også tilbys dersom det finnes etterspørsel i markedet. Klima- og miljødepartementet har derfor ikke vurdert om det eventuelt ville vært mulig å frita omsetning av slikt drivstoff for omsetningskrav.

e. Alle kjøretøy uavhengig av registreringsbestemmelse skal omfattes av 50-årsregelen for EU-kontroll, slik Sverige har gjennomført

Statens vegvesen opplyser at direktiv (EU) 2014/45 om periodisk kjøretøykontroll gir medlemsstatene adgang til å unnta «*vehicles operated or used in exceptional conditions and vehicles which are never, or hardly ever, used on public roads*». Direktivet gir altså et visst handlingsrom til medlemsstatene, men ved en snever unntaksregel som bør benyttes med forsiktighet, og med en streng bruksbegrensning.

Statens vegvesen opplyser at om lag 183.000 kjøretøy vil omfattes av forslaget¹. Forslaget vil altså innebære en betydelig økning i kjøretøy som kan være i bruk på veien uten krav om periodisk kontroll av teknisk tilstand, noe som er uheldig for trafikksikkerheten.

I august 2022 innførte Statens vegvesen kontroll av bremsevæskens kokepunkt, etter en sikkerhetstilråkning fra Statens havarikommisjon. Bakgrunnen var en dødsulykke med et eldre kjøretøy, der for lavt kokepunkt på bremsevæsken var omtalt som en medvirkende årsak til ulykken (Rjukan-ulykken i 2018). Det aktuelle kjøretøyet var registrert i 1959 og var derfor unntatt periodisk kontroll.

I følge Statens vegvesen viser kontrollene at andelen kjøretøy med for lavt kokepunkt på bremsevæske er høyere for eldre kjøretøy. For kjøretøy på 50 år eller eldre, ligger andelen underkjente kjøretøy grunnet lavt kokepunkt på om lag 9 % for 2023. Dette utgjør om lag 1000 kjøretøy. Andelen personbiler og varebiler (M1 og N1) som ikke ble godkjent ved periodisk kontroll og som er 50 år eller eldre, var på 38 % i 2023.

Dette viser at det er stor andel tekniske feil på kjøretøyene som foreslås fritatt, og Statens vegvesen ser ikke at det vil være forsvarlig å gjennomføre forslaget av hensyn til trafikksikkerheten.

Statens vegvesen viser også til at ordinært godkjente kjøretøy (ikke registrert som bevaringsverdige) kan være i både original og ombygget utførelse. Noen av disse kjøretøyene kan ha omfattende ombygginger der kjøretøyene har fått moderne hjuloppheng og høy motorytelse. Bruk av ombygde kjøretøy med moderne kjøreegenskaper, samt trafikksikkerhetsrisikoen ved teknisk slitasje på slike kjøretøy, innebærer at Statens vegvesen anser at ordinært registrerte kjøretøy fortsatt bør være underlagt krav om periodisk kontroll.

Hensynet til trafikksikkerhet må veie tungt og jeg slutter meg til Statens vegvesens vurdering om at forslaget ikke bør gjennomføres.

f. Forenkling av regelverk for mulig ombygging av kjøretøy til elektrisk drift

Jeg er generelt sett positiv til å gjøre det enklere å få godkjent konvertering av kjøretøy til elektrisk drift.

Et arbeid knyttet til dette er tidligere påbegynt av Statens vegvesen, og de har innhentet informasjon om tilsvarende godkjenningsordninger i Sverige og Tyskland. Statens vegvesen opplyser at forslaget vil kreve omfattende utredning for å sikre at trafikksikkerhetshensyn er ivaretatt, herunder hensynet til redningspersonell ved ulykker der slike ombygde kjøretøy er involvert. Samtidig har forslaget et smalt nedslagsfelt, og vil ikke utgjøre noe stort bidrag til elektrifisering av kjøretøyparken. Jeg vil sammen med Statens vegvesen vurdere behovet for videre oppfølging av dette arbeidet.

g. Utredning av å inkludere bruktimport av kjøretøy som oppfyller kjøretøytekniske krav i Japan og Australia i bilforskriften § 5-3.

Jeg er positiv til å gjøre det enklere å få godkjent entusiastbiler fra andre deler av verden, så lenge dette ikke påvirker trafikksikkerhet eller miljø negativt.

Statens vegvesen opplyser at godkjenning av kjøretøy produsert for andre deler av verden, krever manuell saksbehandling og fremstilling hos Statens vegvesen, som må ha kontrollører med spesifikk kompetanse på kjøretøy og regelverk fra det aktuelle landet. Slik godkjenning er altså langt mer ressurskrevende enn godkjenning av kjøretøy som er produsert for det felleseuropeiske markedet. Erfaringer med ordningen for bruktimport av biler fra USA og Canada, viser at denne ordningen tidvis i stor grad også brukes til ordinær import av biler som neppe har interesse for entusiaster. Eksempler på dette er store volum av Nissan Leaf produsert for det amerikanske markedet, og andre vanlige japanske, koreanske og europeiske biler produsert for USA. Statens vegvesen mener slike ordninger bør spisses bedre mot entusiastkjøretøyene, for å hindre at en ressurskrevende ordning brukes til import av ordinære biler, som også finnes tilgjengelig på det europeiske markedet. En eventuell

utvidelse av ordningen bør adressere dette. Forslaget vil dessuten kreve omfattende utredning for å sikre at hensynet til trafikksikkerhet og miljø blir ivaretatt.

Statens vegvesen opplyser at de er kjent med at AMCAR for tiden arbeider med en gjennomgang av det kjøretøytekniske regelverket i Japan og Australia. AMCAR har signalisert at de vil videreformidle resultatene av denne gjennomgangen til Statens vegvesen. Vi vil sammen med Statens vegvesen vurdere videre oppfølging når denne gjennomgangen foreligger.

h. En avvisning av forslag til nytt ELV-direktiv som pålegger vraking av eldre kjøretøy som ikke er helt originale.

EU-kommisjonen har lagt fram forslag om ny forordning om sirkulære krav til kjøretøy og håndtering av kasserte kjøretøy. Hensikten med forslaget er å fremme sirkulær økonomi i hele kjøretøysektoren, blant annet gjennom bedre design, økt ombruk og materialgjenvinning, og dermed redusere klimagassutslipp, ressursbruk, forurensning og tap av natur. Forslaget skal blant annet erstatte dagens direktiv for kasserte kjøretøy (ELV-direktivet), som er innlemmet i EØS-avtalen.

Forslaget gir tydelige kriterier for å definere skillet mellom kasserte og brukte kjøretøy. Det vil gjøre det enklere å følge opp aktører som ulovlig selger og eksporterer brukte kjøretøy i dårlig tilstand. Slik illegal virksomhet er i dag en stor utfordring i Europa. Vi har omfattende eksport av brukte bildeler og biler fra Norge i dag, og myndighetenes kontroll på grensen underbygger utfordringene EU-kommisjonen ønsker å adressere.

Forordningens kriterier for når et kjøretøy skal regnes som kassert innebærer blant annet at kjøretøyet ikke kan repareres. Forslaget pålegger ikke vraking av eldre kjøretøy som ikke er helt originale så lenge de er i en slik stand at de kan repareres. Forordningens definisjon av kjøretøy av historisk interesse kommer fra EU-direktivet om periodisk kjøretøykontroll (2014/45/EU), som også er gjennomført i norsk rett.

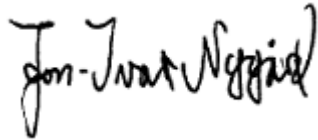
Norge har i høringen til EU-kommisjonen spilt inn at det er viktig at kriteriene for når et kjøretøy er kassert blir gode og ivaretar miljøet, uten at det legger unødige hindringer for aktiviteten til de som har eldre kjøretøy som sin hobby.

Statens vegvesen støtter innføringen av ELV-forordningen, men har likevel forståelse for det som beskrives i representantforslaget om hva som bør anses som såkalt historiske kjøretøy. Statens vegvesen mener at tidsriktig ombygde kjøretøy også bør anses som såkalt historiske kjøretøy, på lik linje som beskrives i forslaget. Statens vegvesen vil derfor arbeide for at definisjonen av historiske kjøretøy som det vises til i ELV-forordningen også omfatter ombygde kjøretøy.

Til orientering vil Statens vegvesen også fremme innspill til UNECE for å sikre at ombygde kjøretøyer, restaureringsobjekter osv. også skal anses som historiske kjøretøy i foreslått definisjon av historiske kjøretøy i FN-regelverket.

Avslutningsvis viser jeg til at det i veteran- og entusiastkjøretøymiljøene er delte meninger om forslagene i dette representantforslaget. Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK) har sendt et høringssvar til Stortinget, hvor de blant annet uttaler at de ikke støtter forslaget i bokstav a om å senke aldersgrensen for veterankjøretøy til 20 år. Til forslaget i bokstav e skriver de at de støtter eksisterende ordning og at en endring vil kunne ramme trafikksikkerheten og medføre at flere dagligkjøretøy også blir blant gruppen over 50 år. De deler heller ikke bekymringene knyttet til forslaget i bokstav h) om ELV direktivet.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style.

Jon-Ivar Nygård

Kopi
Finansdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Statens vegvesen