STORTINGET

Innst. 59 S

(2026–2027)

Innstilling til Stortinget fra samferdselskomiteen

Dokument 8:313 S (2025–2026)

Innstilling fra samferdselskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen, Hans Andreas Limi, Bård Hoksrud, Bengt Rune Strifeldt, Silje Hjemdal, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Erlend Wiborg om rammebetingelser for entusiastkjøretøy

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«1. Stortinget ber regjeringen sørge for å etablere en ny regel for entusiastkjøretøy med grense på 15 år som gir fritak for engangsavgift, omregistreringsavgift og trafikkforsikringsavgift.
2. Stortinget ber regjeringen inkludere bruktimport av kjøretøy som oppfyller kjøretøytekniske krav i Japan, Australia og Sør-Korea i bilforskriften § 5-3.
3. Stortinget ber regjeringen endre forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy slik at kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav a, b eller d, og som er 30 år eller eldre regnet fra 1. januar i fabrikasjonsåret, skal kontrolleres og godkjennes senest fem år etter siste periodiske kontroll frem til kjøretøyet er 50 år. Kjøretøy som kontrolleres og godkjennes når de er 50 år eller eldre, gis deretter fritak for periodisk kontroll.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Kamzy Gunaratnam har uttalt seg til forslaget i brev av 19. oktober 2026. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. De mottatte innspillene er sammen med sakens dokumenter tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Liv Gustavsen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Even H. Eriksen, Tom Einar Karlsen, Anniken Refseth og Solveig Vestenfor, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Margit Bye, viser til at representantforslaget omhandler endringer i avgifts- og kjøretøyregelverket for eldre kjøretøy og entusiastkjøretøy. Forslagsstillerne begrunner forslagene med den raske teknologiutviklingen og elektrifiseringen av kjøretøyparken og mener regelverket i større grad bør gjenspeile overgangen fra daglig bruk til hobby- og fritidsbruk. Forslaget omfatter tre hovedområder.

For det første foreslås en ny regel for entusiastkjøretøy med en aldersgrense på 15 år, som gir fritak for engangsavgift, omregistreringsavgift og trafikkforsikringsavgift.

For det andre foreslås det å utvide ordningen for godkjenning av bruktimporterte kjøretøy til å omfatte kjøretøy som oppfyller nasjonale kjøretøytekniske krav i Japan, Australia og Sør-Korea.

For det tredje foreslås det at kjøretøygruppene som omfattes av forslaget, skal ha femårige intervaller for periodisk kjøretøykontroll fra fylte 30 år. Etter godkjent kontroll ved 50 års alder eller senere foreslås fritak fra videre periodisk kontroll.

Forslagsstillernes formål er å forenkle regelverket, redusere avgiftsbelastningen og legge til rette for bevaring av kjøretøy som en del av norsk kulturhistorie. Komiteen merker seg det er sendt inn over 400 høringsinnspill til forslaget.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen inkludere bruktimport av kjøretøy som oppfyller kjøretøytekniske krav i Japan, Australia og Sør-Korea, i bilforskriften § 5-3. Endringen gjennomføres snarest og senest innen 1. mai 2027.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er viktig at definisjonen av et entusiastkjøretøy godt reflekterer når kjøretøyet går fra å være et daglig transportmiddel til å brukes i hobby- og fritidsøyemed. Bilparken er i rask endring, og det er grunn til å tro at elektrifiseringen vil medføre kortere levetid for kjøretøy enn hva som har vært situasjonen frem til nå, både grunnet batteripakkenes begrensede levetid og som følge av manglende tekniske oppdateringer. Bruken av kjøretøy på flytende drivstoff er også i endring, og bilene går tidligere enn før fra å være nyttekjøretøy til å bli entusiastkjøretøy. Disse medlemmer legger til grunn at det for entusiastkjøretøy skal være et enkelt og ubyråkratisk regelverk samt avgiftsfrihet som fremmer kjøretøyinteresse og denne delen av norsk kulturhistorie. Disse medlemmer merker seg alle høringsinnspillene der nesten samtlige er positive til enklere import- og kontrollregler, lavere avgifter og etablering av en egen regel for entusiastkjøretøy.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for å etablere en ny regel for entusiastkjøretøy med grense på 15 år som gir fritak for engangsavgift, omregistreringsavgift og trafikkforsikringsavgift.»

«Stortinget ber regjeringen endre forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy slik at kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav a, b eller d, og som er 30 år eller eldre regnet fra 1. januar i fabrikasjonsåret, skal kontrolleres og godkjennes senest fem år etter siste periodiske kontroll frem til kjøretøyet er 50 år. Kjøretøy som kontrolleres og godkjennes når de er 50 år eller eldre, gis deretter fritak for periodisk kontroll.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne vil berømme de mer enn 400 privatpersonene som har sendt inn skriftlig høringssvar til saken. Disse medlemmer mener det er positivt at folk gjør seg hørt overfor Stortinget i saker som engasjerer.

Disse medlemmer viser til at deres partier vil legge til rette for kjøretøyhistorie og entusiastmiljøer. Samtidig må forslag som går på generelle avgifter og periodisk kjøretøykontroll sees i sammenheng med trafikksikkerhet og ikke bidra til økonomiske insentiver til at kjøretøyparken i Norge blir eldre.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til statsråden sitt svarbrev og understrekar at det er viktig å leggje til rette for eit aktivt entusiast- og veterankøyretøymiljø. Samstundes må eventuelle regelendringar vurderast opp mot omsynet til trafikktryggleik, klima- og miljømål og dessutan ansvarleg forvaltning av inntektene til fellesskapet.

Medlemene i komiteen frå Raudt og Miljøpartiet Dei Grøne viser til at veteranbilmiljøet og entusiastmiljøet tek vare på køyretøyhistorie, teknisk kunnskap og handverk. Mykje av arbeidet skjer på dugnad, i klubbar og garasjar over heile landet. Over 400 innspel i høyringa viser kor mykje dette betyr for mange. Desse medlemene meiner regelverket skal leggje til rette for hobbyen og ta vare på kulturarven. Samstundes må trafikktryggleiken liggje fast.

Forslag 1 om ny grense på 15 år for fritak for engangsavgift, omregistreringsavgift og trafikkforsikringsavgift

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Raudt viser til at dagens avgiftsregelverk allereie gir betydelege lettar for eldre køyretøy. Bruksfrådraget i eingongsavgifta er 95 pst. for køyretøy som er 15 år gamle og 100 pst. for køyretøy som er 20 år eller eldre. Vidare er køyretøy som er 30 år eller eldre, både fritekne for omregistreringsavgift og omfatta av den lågaste satsgruppa i trafikkforsikringsavgifta.

Desse medlemene meiner at Framstegspartiet sitt forslag om å senke grensa til 15 år ville favorisere eldre køyretøy framfor nyare og meir trafikksikre og utsleppseffektive køyretøy. Forslaget kan òg stimulere til auka import av eldre bilar og bidra til å forseinke fornyinga og elektrifiseringa av bilparken. Samstundes er forslaget ikkje følgt av finansiering. Desse medlemene meiner at eventuelle endringar i motorvognavgiftene

må vurderast i ordinære budsjettprosessar og i samanheng med den samla skatte- og avgiftspolitikken. På denne bakgrunnen støttar ikkje desse medlemene dette forslaget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at avgiftsbelastning i Norge er altfor høy og skal reduseres. I særlig grad gjelder dette for kjøretøy. Disse medlemmer viser til at regjeringen har økt kjøretøyavgiftene markert og med dette gjeninnført bilen som en avgiftspolitisk melkeku for staten. Disse medlemmer mener det er urimelig at entusiastkjøretøy skal belastes med kjøps- og eieavgifter, og dette rammer norsk bilkultur. Disse medlemmer merker seg at med få unntak støtter høringsinnspillene lavere avgifter for alle entusiastkjøretøy. Disse medlemmer viser til at avgiftsreduksjoner finansieres i statsbudsjettet. Disse medlemmer deler ikke bekymringen for provenyvirkningen og mener det betyr langt mer for den enkelte som får beholde mer av egen inntekt, og gjør det mulig for flere å ta del i den norske bilkulturen. Disse medlemmer legger til grunn at det er på tide å stoppe sløsingen og sette avgiftene ned.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne viser til forslag 1 om fritak for engangsavgift, omregistreringsavgift og trafikkforsikringsavgift for kjøretøy fra fylte 15 år. Disse medlemmer viser til at en generell avgiftsfordel allerede fra 15 år vil gi et økonomisk insentiv til å kjøpe, importere og beholde eldre kjøretøy lenger. Disse medlemmer mener dette kan bidra til en eldre bilpark, uten at avgiftsfordelen avgrenses til kjøretøy som faktisk brukes som entusiastkjøretøy. Disse medlemmer mener derfor forslaget er for lite treffsikkert og kan ha negative trafikale konsekvenser.

Medlemene i komiteen frå Raudt og Miljøpartiet Dei Grøne viser til svaret frå statsråden, der finansministeren fråråd forslaget og skriv at det gir eit betydeleg provenytap utan inndekning. Det er usemje om kor stort tapet blir. Landsforbundet for Motorhistoriske Kjøretøy viser i høyringssvaret til tal frå Finansdepartementet frå 2024 på 1 til 1,5 mrd. kroner i året, for ei aldersgrense på 20 år. Amcar og ReFUEL meiner ordninga berre skal gjelde nye importar, og at ho då kostar nokre millionar. Forslagsteksten avgrensar likevel ikkje ordninga til import, og forslaget er ikkje finansiert.

Desse medlemene merkar seg at Landsforbundet for Motorhistoriske Kjøretøy, som organiserer 160 klubbar med over 50 000 medlemmer, ikkje støttar ei aldersgrense på 15 år. Forbundet åtvarar mot at avgiftsfritak for vanlege bruksbilar svekkjer legitimiteten til ordningane for veteranbilar. Desse medlemene deler den uroa. For mange er ein 15 år gammal bil ein bruksbil. Desse medlemene støttar ikkje forslaget.

Forslag 2 om bruktimport fra Japan, Australia og Sør-Korea

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet merkar seg at bruktimport av køyretøy frå Japan, Sør-Korea og Australia allereie i dag kan godkjennast etter dei ordinære reglane i bilforskrifta, og at hovuddelen av køyretøya som blir importerte frå desse landa, blir godkjende etter gjeldande regelverk. Samstundes bør ei utviding av ordninga i bilforskrifta § 5-3 vurderast opp mot omsyn til trafikktryggleik, miljø og administrative kostnader.

Statens vegvesen planlegg allereie ein heilskapleg gjennomgang av importreglane i bilforskrifta, inkludert § 5-3, og innspel frå interesseorganisasjonar vil inngå i dette arbeidet. På denne bakgrunnen meiner desse medlemene at det ikkje er grunnlag for å be regjeringa om ei konkret forskriftsendring før den varsla gjennomgangen er gjennomført. På denne bakgrunnen støttar ikkje desse medlemene dette forslaget.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne viser til at høringssvarene utelukkende er positive til å endre bilforskriftens § 5-3 slik at bruktimporterte kjøretøy fra Japan, Australia eller Sør-Korea kan godkjennes på samme måte som oppfyller tilsvarende krav som i USA, Canada og EØS-området. Disse medlemmer merker seg statsrådens svarbrev og at Statens vegvesen vurderer å starte et arbeid med en gjennomgang av importbestemmelsene. Disse medlemmer mener det ikke er grunn til å avvente et eventuelt arbeid, da kjøretøy fra de aktuelle landene oppfyller samme krav som de landene som allerede er omfattet av ordningen.

Komiteens medlemmer fra Høyre er positive til at rammevilkårene for import av entusiastkjøretøy likestilles, uten at dette går på bekostning av trafikksikkerhet eller andre viktige transportpolitiske mål, og støtter forslag nr. 2 om å endre regelverket i tråd med reglene i EU.

Medlemen i komiteen frå Raudt viser til svaret frå statsråden. Bilforskrifta godtek i dag brukte bilar som oppfyller krava i USA og Canada, utan at europeiske krav må dokumenterast. Japan, Australia og Korea er med i det internasjonale regelverksarbeidet i UNECE. Landa har reglar som i stor grad byggjer på avtalar Noreg òg er part i. Statsråden skriv at ei utviding ikkje nødvendigvis er eit trafikktryggleiksproblem. Landsforbundet for Motorhistoriske Kjøretøy støttar ei forenkling.

Denne medlemen viser til høyringssvar frå eigarar som ikkje får registrert bilar frå Japan, fordi dokumentasjonen frå produsenten ikkje finst lenger. Statsråden skriv at det særleg gjeld modellar som berre vart laga for den japanske marknaden. Denne medlemen meiner det er urimeleg at ein amerikansk bil kjem lettare gjennom enn ein japansk bil frå same tid.

Denne medlemen meiner kvart køyretøy framleis skal godkjennast før det kjem på vegen. Denne medlemen støttar forslaget.

Denne medlemen viser til at Statens vegvesen vurderer å starte ein gjennomgang av importreglane allereie i 2026. Denne medlemen meiner arbeidet ikkje må bli liggjande.

Forslag 3 om endret forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at kjøretøys originalitet ikke skal være avgjørende for regelstyrte kontrollordninger. Godkjente ombygde kjøretøy har ingen annen ulykkesrisiko enn originale kjøretøy. Disse medlemmer merker seg at så godt som alle høringsinnspillene i saken støtter en utvidelse av 30 års-regelen for periodisk kjøretøykontroll til å gjelde alle, ikke bare originale kjøretøy. Disse medlemmer legger videre til grunn at det ikke finnes dokumentasjon på at periodisk kjøretøykontroll for lette kjøretøy har noen effekt på ulykkesrisikoen på norske veier. Her er det også viktig å bemerke at entusiastkjøretøy har lav årlig kjørelengde og gjerne brukes bare deler av året. Det er også grunn til å bemerke at kjøretøyets eiers og førers ansvar etter vegtrafikkloven § 23 for å holde et kjøretøy i forsvarlig og forskriftsmessig stand gjelder uavhengig av et kontrollintervall.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne mener periodisk kjøretøykontroll er et relativt lite inngripende virkemiddel for å sikre at kjøretøy er egnet til å kjøre på norske veier. Disse medlemmer merker seg statsrådens svarbrev, med kontrollstatistikk fra 2025. Disse medlemmer merker seg at en høy andel av eldre kjøretøy har tekniske feil, og at bremsefeil ble påvist hos mellom 32 og 51 pst. i de ulike gruppene i alderen 30 til 49 år. Disse medlemmer viser til at deres partier stiller seg bak nullvisjonen for hardt skadde og drepte i trafikken, og mener derfor at kontrollfrekvensen ikke bør settes ned.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til at periodisk kontroll er eit sentralt verkemiddel for å sikre trygge køyretøy på norske vegar. Statistikken frå Statens vegvesen viser at ein stor del av køyretøya som ville blitt omfatta av Framstegspartiet sitt forslag, ikkje blir godkjende ved kontroll, og at mange har alvorlege manglar ved bremsesystem og andre sentrale tryggleiksfunksjonar.

Desse medlemene merkar seg særleg at meir enn halvparten av dei kontrollerte køyretøya i aldersgruppa 30 til 49 år ikkje vart godkjende ved periodisk kontroll i 2025, og at fleire hundre køyretøy fekk omgåande bruksforbod som følgje av trafikkfarlege feil. Det same gjeld køyretøy som er 50 år eller eldre, der kontrollresultata framleis viser ein betydeleg del alvorlege manglar.

Desse medlemene meiner at forslaget om femårige kontrollintervall og seinare fullt fritak frå periodisk kontroll ville innebere ein vesentleg svekking av trafikktryggleiken. Dette gjeld særleg fordi eit stort tal av køyretøya som kan bli omfatta av forslaget, i dag er avregistrerte og har ukjend teknisk tilstand. Desse medlemene meiner difor at ordinært registrerte køyretøy framleis bør vere underlagde krav om periodisk kontroll.

Desse medlemene syner òg til dagens ordning for registrering av såkalla bevaringsverdige køyretøy, som er særleg innretta for entusiastkøyretøy. Slik registrering kan bli gitt etter ein eigen kontroll for køyretøy som er 30 år og eldre. Bevaringsverdige køyretøy har kontrollintervall på fem år frå dei er 30 år til dei er 50 år, og får deretter fritak frå kontroll. I særlege tilfelle kan òg nyare køyretøy registrerast som bevaringsverdige. På denne bakgrunnen støttar ikkje desse medlemene dette forslaget.

Medlemene i komiteen frå Raudt og Miljøpartiet Dei Grøne viser til svaret frå statsråden. Feil og manglar ved køyretøyet medverka truleg til 17 pst. av dødsulykkene i 2025 og til 23 pst. i snitt frå 2016 til 2025. Kontrollane i 2025 viser at 54 pst. av lette personbilar og varebilar registrerte mellom 1976 og 1995 ikkje vart godkjende. 34 pst. hadde feil på bremsene. 669 bilar fekk bruksforbod med ein gong. Også blant bilar over 50 år vart 38 pst. ikkje godkjende. Delen med for lågt kokepunkt på bremsevæska er høgast nettopp for bilar mellom 30 og 49 år.

Desse medlemene meiner det er feil å kontrollere sjeldnare dei bilane som oftast stryk. Låg køyrelengd hindrar ikkje rust, og gummi tørkar ut sjølv om bilen står. Statsråden skriv òg at om lag 238 000 personbilar og varebilar mellom 30 og 49 år i dag er avregistrerte, med ukjend teknisk tilstand. Dei kan kome tilbake på vegen utan kontroll. Desse medlemene støttar ikkje forslaget.

Desse medlemene meiner likevel at innspela frå miljøet må takast på alvor. Mange veteranbilar blir brukte lite og vedlikehaldne på ein annan måte enn bruksbilar. Landsforbundet for Motorhistoriske Kjøretøy har saman med NAF og Viking Kontroll utvikla frivillige testar for veteranbilar. Desse medlemene

meiner regjeringa bør vurdere ei eiga kontrollordning for veterankøyretøy og entusiastkøyretøy, utforma i dialog med organisasjonane og Statens vegvesen. Ordninga må tilpassast alderen, konstruksjonen og den avgrensa bruken til køyretøya. Krava til bremser, dekk, styring og andre delar som er avgjerande for tryggleiken, skal ikkje svekkjast. Målet er eit enklare regelverk for entusiastane, utan at det går ut over trafikktryggleiken.

Desse medlemene fremjar difor følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa, i dialog med organisasjonane for veterankøyretøy og entusiastkøyretøy og Statens vegvesen, vurdere ei eiga kontrollordning for veterankøyretøy og entusiastkøyretøy med avgrensa bruk. Krava til bremser, dekk, styring og andre delar som er avgjerande for trafikktryggleiken, skal ikkje svekkjast.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for å etablere en ny regel for entusiastkjøretøy med grense på 15 år som gir fritak for engangsavgift, omregistreringsavgift og trafikkforsikringsavgift.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen endre forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy slik at kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav a, b eller d, og som er 30 år eller eldre regnet fra 1. januar i fabrikasjonsåret, skal kontrolleres og godkjennes senest fem år etter siste periodiske kontroll frem til kjøretøyet er 50 år. Kjøretøy som kontrolleres og godkjennes når de er 50 år eller eldre, gis deretter fritak for periodisk kontroll.

Forslag fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringa, i dialog med organisasjonane for veterankøyretøy og entusiastkøyretøy og Statens vegvesen, vurdere ei eiga kontrollordning for veterankøyretøy og entusiastkøyretøy med avgrensa bruk. Krava til bremser, dekk, styring og andre delar som er avgjerande for trafikktryggleiken, skal ikkje svekkjast.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget ber regjeringen inkludere bruktimport av kjøretøy som oppfyller kjøretøytekniske krav i Japan, Australia og Sør-Korea, i bilforskriften § 5-3. Endringen gjennomføres snarest og senest innen 1. mai 2027.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 17. november 2026

Bård Hoksrud
leder

Remi Sølvberg
ordfører

VEDLEGG

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Samferdselskomiteen
Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref	Vår ref	Dato
	26/3999-	19. oktober 2026

Dokument 8:313 S (2025-2026) om rammebetingelser for entusiastkjøretøy

Jeg viser til brev av 5. oktober 2026 fra Samferdselskomiteen, med anmodning om Samferdselsdepartementets vurdering av representantforslagene i Dokument 8:313 S (2025-2026) fra Morten Stordalen, Hans Andreas Limi, Bård Hoksrud, Bengt Rune Strifeldt, Silje Hjemdal, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Erlend Wiborg, om rammebetingelser for entusiastkjøretøy.

Representantene fremmer følgende forslag:
«1. Stortinget ber regjeringen sørge for å etablere en ny regel for entusiastkjøretøy med grense på 15 år som gir fritak for engangsavgift, omregistreringsavgift og trafikkforsikringsavgift.
2. Stortinget ber regjeringen inkludere bruktimport av kjøretøy som oppfyller kjøretøytekniske krav i Japan, Australia og Sør-Korea i bilforskriften § 5-3.
3. Stortinget ber regjeringen endre forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy slik at kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav a, b eller d, og som er 30 år eller eldre regnet fra 1. januar i fabrikasjonsåret, skal kontrolleres og godkjennes senest fem år etter siste periodiske kontroll frem til kjøretøyet er 50 år. Kjøretøy som kontrolleres og godkjennes når de er 50 år eller eldre, gis deretter fritak for periodisk kontroll.»

Forslag nr. 1 hører under Finansdepartementets ansvarsområde. Vurderingen av dette forslaget er derfor innhentet fra finansministeren.

1. **«Stortinget ber regjeringen sørge for å etablere en ny regel for entusiastkjøretøy med grense på 15 år som gir fritak for engangsavgift, omregistreringsavgift og trafikkforsikringsavgift.»**

Postadresse: Postboks 8010 Dep 0030 Oslo
Kontoradresse: Akersg. 59 Telefon* 22 24 90 90
Org no.: 972 417 904

Finansministeren gjør oppmerksom på at finanskomiteen har oversendt et delvis overlappende forslag fremmet i Dokument 8:312 S (2025–2026) til finansministeren for vurdering. Se forslag 3, der det foreslås å be regjeringen fremme forslag om at engangsavgiften avvikles for kjøretøy 15 år og eldre med oppdatert tabell for bruksfradrag.

Engangsavgiften på motorvogner beregnes på bakgrunn av de satser som gjelder når motorvognen registreres i kjøretøyregistret for første gang. For bruktimporterte motorvogner gis det fradrag i den utregnede engangsavgiften (bruksfradrag). Reglene om dette følger av forskrift 19. mars 2001 nr. 268 om engangsavgift på motorvogner §§ 3-2 til 3-4. Bruksfradraget fastsettes etter tabell, med prosentvist fradrag i avgiften ut fra kjøretøyets alder. Fradraget er 95 pst. ved 15 år, og 100 pst. for kjøretøy som er 20 år eller eldre. Gjeldende bruksfradrag er ment å reflektere verdifallet på brukte biler i Norge. Biler vil normalt ha en levetid på mellom 15 og 20 år.

Trafikkforsikringsavgiften 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. Avgiftsgruppe f omfatter motorvogner i avgiftsgruppe a som bare bruker elektrisitet til fremdrift. Avgiften for kjøretøy i avgiftsgruppe a og f utgjør henholdsvis 2 384 kroner og 3 354 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. Avgiften for motorvogner i avgiftsgruppe e utgjør 142 kroner pr. år. Det legges til grunn at det med forslaget om å innføre en «ny regel for entusiastkjøretøy med grense på 15 år» i trafikkforsikringsavgiften, menes å redusere aldersgrensen for hvilke kjøretøy som skal omfattes av avgiftsgruppe f (lav sats) fra 30 til 15 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 1 942 kroner. For motorsykler, mopeder og beltemotorsykler ilegges en flat sats på 645 kroner for alle kjøretøy uavhengig av alder. Kjøretøy som er 30 år eller eldre er fritatt for avgift.

Forslaget om å senke «veteranbilgrensen» i engangsavgiften, omregistreringsavgiften og trafikkforsikringsavgiften til 15 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.

Å senke grensen for hva som anses som veteranbiler i bilavgiftene antas å medføre et betydelig provenytap. Forslaget er ikke fulgt av forslag til inndekning.

Forslag om endringer i skatter og avgifter bør håndteres i de årlige budsjettprosessene. Regjeringens forslag til statsbudsjett for 2027 ligger nå til behandling i Stortinget. Eventuelle endringer i motorvognavgiftene bør ikke vurderes isolert, men vurderes opp mot andre prioriteringer på skatte- og avgiftsområdet og innenfor en samlet ansvarlig ramme for budsjettpolitikken

Finansministeren vil fraråde at forslaget vedtas.

2. **«Stortinget ber regjeringen inkludere bruktimport av kjøretøy som oppfyller kjøretøytekniske krav i Japan, Australia og Sør-Korea i bilforskriften § 5-3.»**

Bilforskriften har følgende godkjenningsordninger for bruktimport av lette kjøretøy;

- § 5-2 - Ordinær godkjenning
- § 5-3 - Godkjenning etter krav i tredjeland
- § 6-8 – Godkjenning som bevaringsverdig

En eventuell utvidelse av ordningen etter § 5-3 slik representantene foreslår, vil måtte vurderes ut fra flere hensyn, blant annet trafikksikkerhet, miljø og kostnader.

Bilforskriften § 5-3 åpner for at brukte biler fra visse land utenfor EØS, under gitte vilkår kan importeres og godkjennes i Norge uten at norske eller felleseuropeiske krav er dokumentert oppfylt. I dag gjelder dette bare biler fra USA og Canada. Bestemmelsen innebærer at det er tilstrekkelig å godtgjøre at kravene i opprinnelseslandet er oppfylt, ved fremleggelse av utenlandske registreringsdokumenter. Ordningen gjør det enklere å få godkjent biler fra USA eller Canada i Norge, noe som ellers kan være utfordrende da disse er bygget for det nordamerikanske markedet etter amerikanske krav. Ulempen med ordningen er at norske myndigheter ikke har noen påvirkningskraft eller rett til innsikt i regelverksutviklingen i disse landene, slik at vi i praksis er prisgitt prioriteringene til myndighetene i disse landene mht. hvilke sikkerhets- og miljøegenskaper bilene skal ha.

Dersom denne ordningen skulle utvides til å omfatte personbiler og varebiler fra Japan, Sør-Korea og Australia, er ikke dette nødvendigvis et trafikksikkerhetsproblem. Disse landene er medlemmer i UNECE (United Nations Economic Commission for Europe), og deltar aktivt i regelverksarbeid i regi av dette forumet. Landene har også, så langt vegvesenet kjenner til, nasjonale kjøretøytekniske regelverk som i stor grad er basert på internasjonale avtaler Norge også er part i.

Det er i dag lite bruktimport fra Sør-Korea og Australia, mens det importeres og godkjennes et forholdsvis stort antall brukte kjøretøy fra Japan. Dette er imidlertid i hovedsak europeiske (tyske) premiumbiler, tilsvarende de som også er tilgjengelige på det europeiske bruktmarkedet.

Fra januar 2020 til august 2026 ble det importert og godkjent 2101 brukte kjøretøy fra Japan til Norge. Om lag 85 % av disse kjøretøyene var yngre enn 30 år og godkjennes da etter de ordinære bestemmelsene for bruktimport i de tekniske forskriftene, eksempelvis iht. bilforskriften § 5-2. Det er dermed allerede etter gjeldende regelverk adgang til å ordinært få godkjent kjøretøy som bruktimporteres fra Japan. De resterende kjøretøyene er 30 år eller eldre, og godkjennes i hovedsak relativt enkelt som bevaringsverdige kjøretøy etter bestemmelsene om dette i de forskjellige tekniske forskriftene.

I samme periode ble det importert og godkjent 40 brukte kjøretøy fra Sør-Korea. 6 motorsykler og 34 biler. Alle bilene er yngre enn 30 år og dermed godkjent etter de ordinære bruktimportbestemmelsene i bilforskriften § 5-2. Det er ikke importert noen biler eldre enn 30 år fra Sør-Korea etter januar 2020.

Bakgrunnen for dagens bruktimport fra Japan og Sør-Korea fremstår i hovedsak å være begrunnet i økonomiske hensyn, ved at biler fra disse landene kan anskaffes rimeligere enn ved kjøp av tilsvarende bil fra europeiske land eller USA/Canada.

For Australia viser tallene for samme periode at det totalt er bruktimportert 4 kjøretøy, hvorav 2 motorsykler og 2 biler. Godkjenningsstatistikken viser altså at det at det per i dag ikke fremstår å være et marked for biler fra Australia. Dette selv om australske biler kunne ha blitt godkjent som bevaringsverdige kjøretøy, enten de er mellom 15-29 år eller 30 år og eldre.

Den foreslåtte utvidelsen vil imidlertid kunne forenkle import av bilmodeller som er produsert for bare det interne markedet i de aktuelle landene. Godkjenning av slike modeller etter bilforskriften § 5-3 kan resultere i et mer kostnadskrevende tjenestetilbud fra Statens vegvesen for å godkjenne ikke EU-typegodkjente utgaver av bilmodeller som i dag kan importeres fra europeiske land i EU-typegodkjent utgave.

Statens vegvesen ser imidlertid uansett behov for en samlet gjennomgang av importbestemmelsene i bilforskriften, og vurderer å starte et slikt arbeid allerede i 2026. En slik gjennomgang vil omfatte § 5-3, herunder med vurdering av eventuell utvidelse til å omfatte import etter denne bestemmelsen også fra andre land enn USA og Canada. Statens vegvesen har allerede mottatt innspill fra interesseorganisasjoner om å utvide importordningen slik representantene foreslår.

3. **«Stortinget ber regjeringen endre forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy slik at kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav a, b eller d, og som er 30 år eller eldre regnet fra 1. januar i fabrikasjonsåret, skal kontrolleres og godkjennes senest fem år etter siste periodiske kontroll frem til kjøretøyet er 50 år. Kjøretøy som kontrolleres og godkjennes når de er 50 år eller eldre, gis deretter fritak for periodisk kontroll.»**

Jeg har sett det som formålstjenlig å dele besvarelsen av forslag nr. 3 i to.

«Kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav a, b eller d, og som er 30 år eller eldre regnet fra 1. januar i fabrikasjonsåret, skal kontrolleres og godkjennes senest fem år etter siste periodiske kontroll frem til kjøretøyet er 50 år.»

Kjøretøyene som omfattes av forslaget er i henhold til forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy:

a. personbiler med tillatt totalvekt over 7 500 kg (bil gruppe M1), busser (bil gruppe M2 og M3) og lastebiler (bil gruppe N2 og N3),
b. tilhengere, herunder semitrailere, med tillatt totalvekt over 3 500 kg,
c. …….
d. personbiler med tillatt totalvekt ikke over 7 500 kg (bil gruppe M1) og varebiler (bil gruppe N1.

Som kjent skal kjøretøy som nevnt i § 4 a og b kontrolleres og godkjennes senest 12 måneder etter førstegangsregistrering, og deretter senest 1 år etter siste periodiske kontroll. Kjøretøy som nevnt i bokstav d skal kontrolleres og godkjennes senest 4 år etter førstegangsregistrering, og deretter senest 2 år etter siste periodiske kontroll.

Jevnlig teknisk kontroll av kjøretøy er svært viktig av hensyn til trafikksikkerheten, selv for nyere kjøretøy. Selv om teknisk svikt ikke ofte er utløsende faktor, viser Statens vegvesens dybdeanalyse av dødsulykker i vegtrafikken 2025 at feil og mangler ved kjøretøyene sannsynligvis var medvirkende til 17 % av dødsulykkene i 2025. Gjennomsnitt for perioden 2016 – 2025 er 23 %. Faktoren som klart oftest går igjen, er feil eller mangler ved dekk-/ hjulutrustning. Intervall på fem år som foreslått for de eldre kjøretøyene vil dermed innebære en betydelig svekkelse av kontrollen med teknisk tilstand av kjøretøy som kan brukes på offentlig vei.

Jeg har forelagt forslaget for Statens vegvesen, som ut fra trafikksikkerhetsrisikoen anbefaler å ikke lempe på intervallet mellom periodisk kontroll for alle kjøretøy mellom 30 og 50 år. Jeg slutter meg til denne vurderingen.

Per i dag er det ca. 84 000 påregistrerte kjøretøy med alder fra 30 til og med 49 år, som ville omfattes av forlenget kontrollintervall. Herunder 75 444 personbiler og varebiler, 3 126 lastebiler (N2 og N3) og 4 769 tunge tilhengere (O3 og O4).

Imidlertid er et stort antall kjøretøy som ville omfattes, i dag avregistrert. Herunder 238 322 person- og varebiler, 65 721 lastebiler, og 10 366 tunge tilhengere. Mange av disse kjøretøyene har vært avregistrert i lang tid og har følgelig ukjent teknisk tilstand. Det er også høyst usikkert hvor mange av de avregistrerte lastebilene og tunge tilhengerne som fortsatt finnes, og dermed potensielt kan påregistreres, da det ikke er en vrakpantordning for slike kjøretøy. Tallene gir uansett et bilde av omfanget kjøretøy som omfattes av forslaget. I vurderingen må det derfor tas høyde for at en del av de avregistrerte kjøretøyene kan bli tatt i bruk igjen uten teknisk kontroll som følge av enten lemping på kontrollintervallet eller at unntaket etter 50 år innføres.

Statistikk fra gjennomførte kontroller i 2025
Nedenfor følger statistikk fra fjorårets kontroller av kjøretøy som omfattes av forslaget. Resultatene viser klart at et lengre kontrollintervall vil kunne være negativt for trafikksikkerheten.

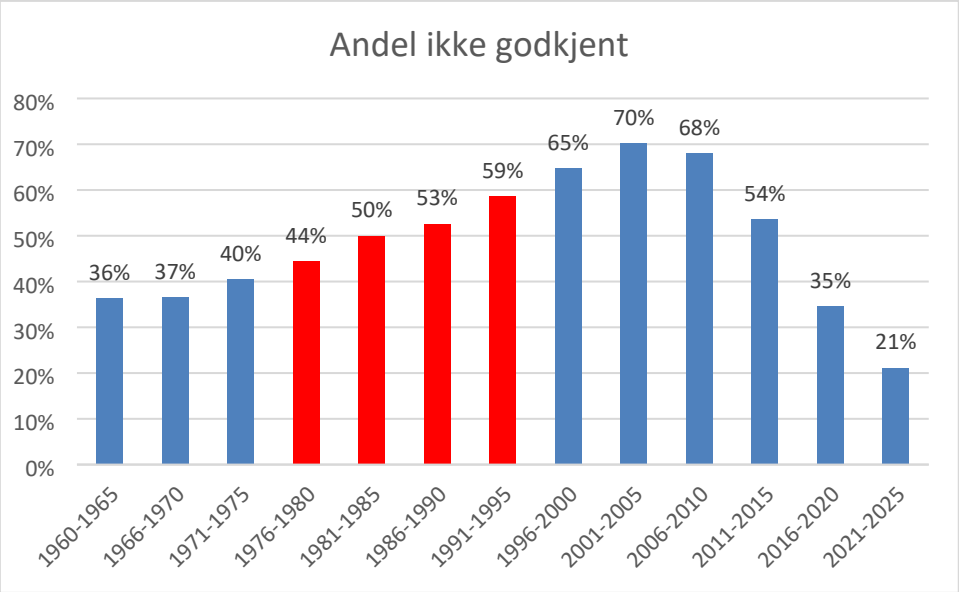
Lastebiler
Det ble utført 1812 kontroller av lastebiler registrert første gang i perioden 1976 – 1995. 974 av disse (54 %) ble ikke godkjent. 571 (32 %) hadde en eller flere mangler ved bremseanlegget. 54 kjøretøy (3 %) fikk umiddelbart bruksforbud grunnet en eller flere trafikkfarlige feil.

Tunge tilhengere
Det ble utført 661 kontroller av tunge tilhengere registrert første gang i perioden 1976 – 1995. 449 av disse (68 %) ble ikke godkjent. 339 (51 %) ble ikke godkjent grunnet en eller flere mangler ved bremseanlegget. 36 kjøretøy (5 %) fikk umiddelbart bruksforbud grunnet en eller flere trafikkfarlige feil.

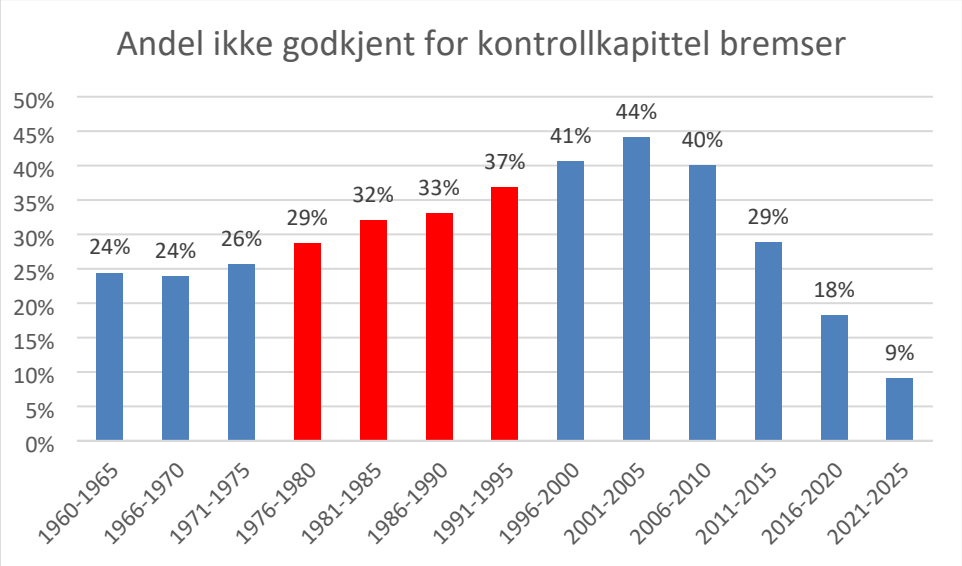
Buss (M2 og M3)
Det ble kontrollert 340 busser registrert første gang i perioden 1976 – 1995.
201 av disse (59 %) ble ikke godkjent. 120 (35 %) ble ikke godkjent grunnet en eller flere mangler ved bremseanlegget.17 kjøretøy (5 %) fikk umiddelbart bruksforbud grunnet en eller flere trafikkfarlige feil.

Lette personbiler og varebiler (M1 og N1 med tillatt totalvekt opp til og med 3500 kg)
Det ble utført 26 324 kontroller av lette personbiler og varebiler registrert første gang i perioden 1976 – 1995. Hele 54 % av disse ble ikke godkjent. 34 % av kjøretøyene ble ikke godkjent grunnet en eller flere mangler ved bremseanlegget. 12 % ble ikke godkjent grunnet for lavt kokepunkt på bremsevæsken. 669 kjøretøy (3 %) fikk umiddelbart bruksforbud grunnet en eller flere trafikkfarlige feil.

Figuren nedenfor viser andel lette personbiler og varebiler biler fordelt på aldersgrupper som ikke ble godkjent i kontroll. Aldersgruppen 15-29 år har den dårligste andelen i denne sammenligningen, men andelen for den aktuelle aldersgruppen for forslaget, 1976 – 1995, er også høy.

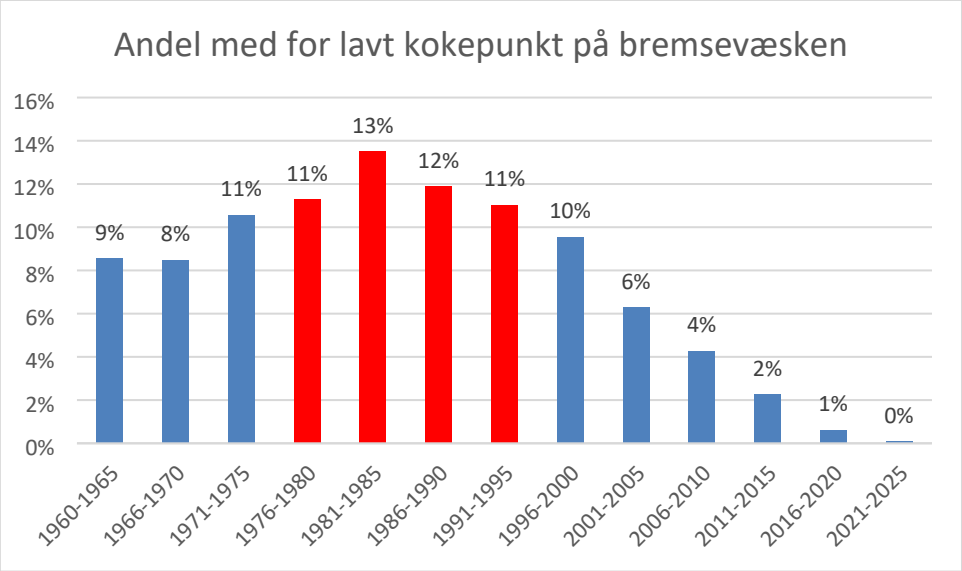


Figuren nedenfor viser andel biler som ikke ble godkjent grunnet en eller flere feil på bremseanlegget. Også her er det det aldersgruppen 15-29 år som har den dårligste andelen i denne sammenligningen, men andelen for aktuell aldersgruppe 1976 – 1995 er også høy.



Figuren nedenfor viser andel som ikke ble godkjent grunnet for lavt kokepunkt på bremsevæsken, fordelt på aldersgrupper. Statens vegvesen innførte kontroll av bremsevæskens kokepunkt i august 2022. Bakgrunnen for dette var tilrådning fra Statens Havarikommisjon etter en ulykke med et eldre kjøretøy i 2018 (Rjukanulykken) der fem personer omkom. Lavt kokepunkt på bremsevæsken var omtalt som en medvirkende årsak til ulykken. Det aktuelle kjøretøyet var registrert i 1959 og var derfor unntatt periodisk kontroll, jf. unntaket for alle kjøretøy registrert før 1. januar 1960 etter § 4 annet ledd bokstav a i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy.

Fra kontrollstatistikken er det spesielt viktig å merke seg at andelen biler som ikke blir godkjent på grunn av for lavt kokepunkt på bremsevæske er høyest nettopp for aldersgruppen 30-49, hvilket tilsier at kontroll av bremsevæskens kokepunkt er spesielt viktig for disse eldre kjøretøyene.



Kontrollstatistikken viser klart at kjøretøyene mellom 30 og 50 år har så mange alvorlige feil og mangler ved kontroll at det vil være svært bekymringsfullt å la dem være i bruk på offentlig veg i enda lengre perioder enn i dag uten teknisk kontroll. Også ut fra andelen ikke godkjente tunge kjøretøy, fraråder jeg sterkt å kontrollere disse kjøretøyene sjeldnere, særlig ut fra skadepotensialet.

«Kjøretøy som kontrolleres og godkjennes når de er 50 år eller eldre, gis deretter fritak for periodisk kontroll.»

Statens vegvesen fraråder å innføre unntak fra kravet om periodisk kontroll basert på et vilkår om kjøretøyalder over 50 år. Ut fra kontrollstatistikken som foreligger, er jeg enig i vegvesenets vurdering.

Det er viktig å merke seg at andelen personbiler og varebiler som ikke ble godkjent ved periodisk kontroll og som er 50 år eller eldre, var på hele 38 % i 2025. Andelen av slike kjøretøy med alvorlige feil ville trolig øke betraktelig over tid, dersom feilene ikke blir avdekket og utbedret i forbindelse med periodisk kontroll.

Jeg vil også fremheve at ordinært godkjente eldre kjøretøy (ikke registrert som bevaringsverdige) kan være i både original og ombygget utførelse. Enkelte 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 ordinært registrerte kjøretøy fortsatt bør være underlagt krav om periodisk kontroll.

Den gjeldende ordningen med unntaket fra periodisk kontroll for *bevaringsverdige* kjøretøy, ivaretar trafikksikkerhetshensyn på en rimelig måte, fordi disse kjøretøyene skal være i tilnærmet original utførelse og i begrenset bruk, også etter 50 år.

Det er i dag 214 923 kjøretøy som er aktuelle for den delen av forslaget som gjelder unntak fra periodisk kontroll, dvs kontrollpliktige kjøretøy som er 50 år eller eldre, og som i dag ikke er registrert som bevaringsverdige med bruksbegrensning. Av disse er 32 926 påregistrerte og 181 997 avregistrerte kjøretøy.

Av de totalt 214 923 kjøretøyene er det 30 843 påregistrerte og 124 133 avregistrerte person- og varebiler, og 2 083 påregistrerte og 57 864 avregistrerte kjøretøy i andre kategorier, som eksempelvis lastebiler, busser og tunge tilhengere. Forslaget innebærer altså en betydelig økning i kjøretøy som igjen kan komme i bruk på offentlig vei, uten å være gjenstand for periodisk kontroll av teknisk tilstand. Dette vil ut fra kontrollstatistikken som foreligger, åpenbart kunne være uheldig for trafikksikkerheten.

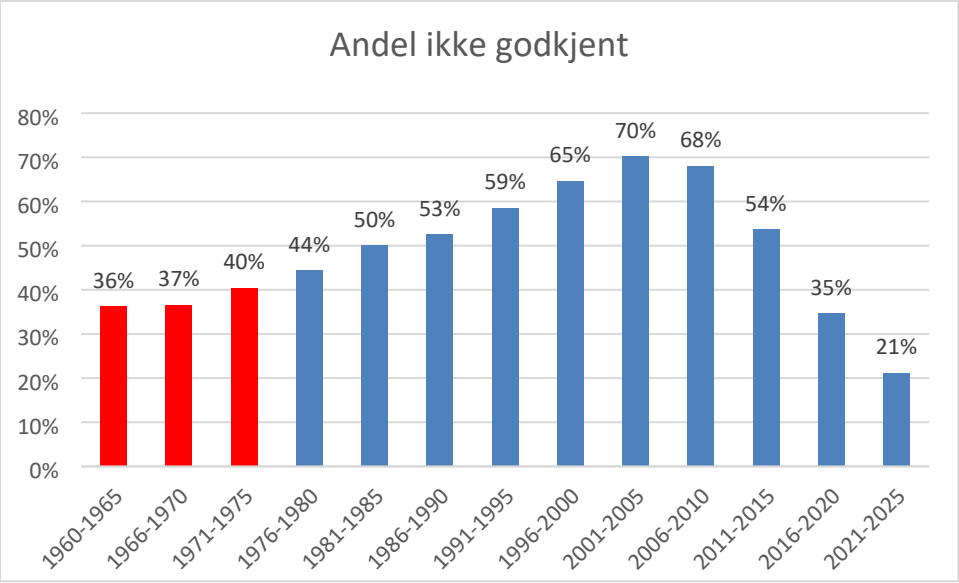
Statistikk fra gjennomførte kontroller i 2025 av kjøretøy som er 50 år eller eldre

Lastebiler
Det ble utført 454 kontroller av lastebiler.160 av disse (35 %) ble ikke godkjent. 102 av lastebilene (22 %) ble ikke godkjent grunnet en eller flere mangler ved bremseanlegget, og 6 kjøretøy (1 %) fikk umiddelbart bruksforbud grunnet en eller flere trafikkfarlige feil.

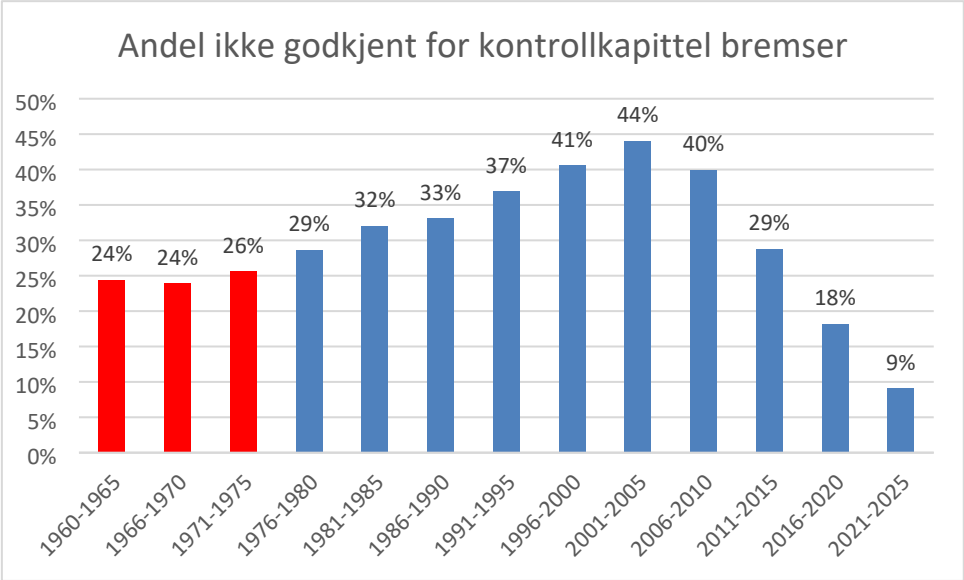
Buss og tunge tilhengere
Det ble utført 61 kontroller av buss og 58 kontroller av tunge tilhengere. Statens vegvesen har ikke gått nærmere inn på kontrollresultatene for disse siden det statistiske grunnlaget er så lite. Vegvesenet påpeker likevel at disse kjøretøyene også ville bli fritatt fra periodisk kontroll etter 50 år i henhold til forslaget. Sammenlignbart med lastebiler er også dette kjøretøy som på grunn av sin vekt og konstruksjon kan utgjøre en forhøyet trafikksikkerhetsrisiko.

Lette personbiler og varebiler (M1 og N1 til og med 3500 kg)
Det ble gjennomført 11 398 kontroller av lette personbiler og varebiler. Hele 38 % av disse ble ikke godkjent. 25 % av kjøretøyene ble ikke godkjent grunnet en eller flere mangler ved bremseanlegget, og 9 % ble ikke godkjent grunnet for lavt kokepunkt på bremsevæsken. 236 kjøretøy (2 %) fikk umiddelbart bruksforbud grunnet en eller flere trafikkfarlige feil.

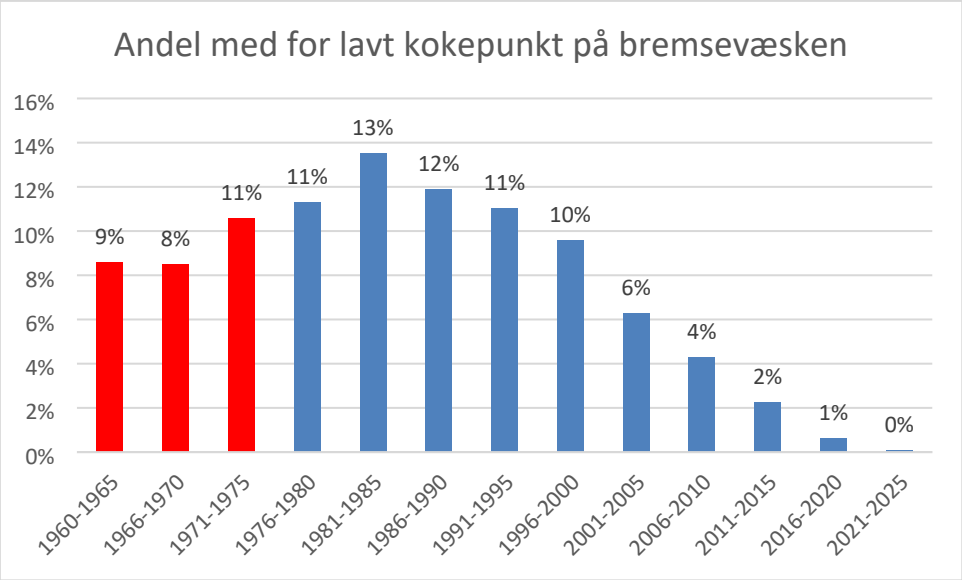
Figuren nedenfor viser andel biler som ikke ble godkjent i kontrollen fordelt på aldersgrupper. Aldersgruppen 50 år eller eldre er ikke blant de verste i denne sammenligningen, men andelen er likevel høy.



Figuren nedenfor viser andel biler som ikke ble godkjent grunnet en eller flere feil på bremseanlegget. Heller ikke her er aldersgruppen 50 år eller eldre blant de verste, men andelen som ikke ble godkjent er likevel høy for feil på bremseanlegg.



Figuren nedenfor viser andel biler som ikke ble godkjent grunnet for lavt kokepunkt på bremsevæsken, fordelt på aldersgrupper.



Ut fra redegjørelsen over, og spesielt med henvisning til kontrollstatistikken og det faktum at et betydelig antall kjøretøy som vil omfattes av forslaget om forlenget kontrollintervall og fritak fra periodisk kontroll i dag er avregistrert, og følgelig med ukjent teknisk tilstand, vil jeg sterkt fraråde at forslag nr. 3 vedtas.

Til forslag nr. 2 vil jeg vise til at Statens vegvesen allerede planlegger en gjennomgang av det aktuelle regelverket, og hvor bilforskriften § 5-2 inngår i dette.

Med hilsen

Kamzy Gunaratnam

Svanemerketrykksak, 2041 0654 Trykk og layout: Stortingets administrasjon