



## STORTINGET

# Representantforslag 312 S

(2025–2026)

fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen, Hans Andreas Limi, Bård Hoksrud, Bengt Rune Strifeldt, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Tom Staahle

Dokument 8:312 S (2025–2026)

**Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen, Hans Andreas Limi, Bård Hoksrud, Bengt Rune Strifeldt, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Tom Staahle om endringer i engangsavgiften for kjøretøy**

Til Stortinget

## Bakgrunn

Bilen er avgjørende for både person- og godstransport over hele landet. Mer enn 80 prosent av persontransporten foregår med bil, og det er grunn til å tro at bilbruken vil øke i tiden som kommer, også i byområdene. Ifølge statistikkdata for kjørelengde er det folk rundt de store byene som kjører mest i løpet av et år. Til tross for bilens store betydning arbeides det både politisk og byråkratisk for å begrense folks frihet til å velge bilen som transportmiddel både gjennom sterkt inngripende virkemidler gjennom nullvekstmålet samt gjennom avgiftssystemet der man innskrenker folks mulighet til å velge bil etter eget behov.

Bilistene tvinges til å betale for de samme ulempene mange ganger i et avgiftssystem som består av både kjøps-, eie- og bruksavgifter. Bilavgiftene gjør norske forbrukere fattigere, mens en allerede rik stat blir enda rikere. Videre er høye avgifter inflasjonsdrivende og påvirker hele økonomien negativt.

I Fremskrittspartiets regjeringstid ble bilavgiftene redusert samtidig som det ble gjennomført en omfattende utbygging av hovedveinettet. Dagens regjering har

valgt motsatt tilnærming. Kjøretøyavgiftene er økt betydelig og bilen er gjeninnført som avgiftspolitisk melkeku. Regjeringen svikter veisektoren. Investeringene i hovedveinettet er redusert samtidig som vedlikeholdsetterslepet fortsetter å øke, noe som påvirker både effektiviteten og tryggheten i transportsystemet sterkt negativt. Dårlig veistandard og manglende vedlikehold er nå blant landets største trafikksikkerhetsutfordringer.

Forslagsstillerne mener at avgiftssystemet for kjøretøy må være teknologinøytralt. Folk skal selv få velge kjøretøy og teknologi ut fra eget ønske og behov. Det må legges til rette for konkurranse mellom ulike drivlinjer for å gi forbrukerne valgmuligheter og et større mangfold av produkter.

For samfunnets beredskap er det av stor betydning at det fortsatt er et mangfold av kjøretøy og drivlinjer tilgjengelig. En elektrisk kjøretøypark har begrenset nytteverdi i en krisesituasjon når strømmettet rammes. Det er grunn til å tro at dersom dagens avgiftspolitikkk får fortsette, kan det over tid bli vanskelig å finne kjøretøy med en drivlinje som er brukbar ved beredskapsbehov. Forslagsstillerne motsetter seg en avgiftsbasert avvikling av nysalg av bensin-, diesel- og hybridbiler.

Engangsavgiften har som oppgave å skaffe staten inntekter og har en innretning med ekstreme satser og utslag som må endres. Arbeiderparti-regjeringen har i flere omganger økt engangsavgiften med særlig kraftige utslag for ladbare biler. Tidligere var det ikke engangsavgift på elbiler, dette er nå innført av regjeringen sammen med Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Avgiften innskrenker folks valgfrihet, bremser nybilsalget, samtidig som den har en inflasjonsdrivende effekt. Forslagsstillerne mener at både avgiftnivået og de ekstreme utslagene må reduseres. Det må være opp til den enkelte, ikke politikere eller byråkrater, å velge bil. Regjering

gens avgiftsøkninger har særlig rammet ladbare biler der enkeltmodeller har fått en avgiftsøkning på mer enn 200 000 kr. Forslagsstillerne viser til at Fremskrittspartiet har stemt imot alle økninger i engangsavgiften som regjeringen, med sine støttepartier i Stortinget, har gjennomført. Forslagsstillerne mener at vektkomponenten i realiteten er en skatt på trafiksikkerhet. Store og sikre biler får uforholdsmessig høye avgifter med dagens innretning. Det er også slik at bensin-, diesel- og hybridbiler samt elbiler med rekkeviddeforlenger pålegges å betale avgift for egenvekt to ganger – noe som er sterkt urimelig. Dobbeltskatningen av vekt må opphøre.

Innretningen på dagens CO<sub>2</sub>-komponent med høye satser og sterk progresjon gir store og helt urimelige utslag. Forslagsstillerne vil erstatte dagens struktur med en lineær modell for avgiftskomponenten som vil være enkel å administrere samt gi forutsigbarhet for bilkjøperne.

Reglene for varebilregistrering og engangsavgift kan gi ekstreme utslag. Krav til størrelse på varerom gjør at et baksete i bilen kan utløse avgiftskrav på mange hundre tusen kroner. Pickup-kjøretøy vil ofte oppfylle vareromskravet på planet, og forslagsstillerne mener derfor at slike kjøretøy må kunne få beholde baksete uten å miste varebilstatus. Dette vil kunne gi en mer fleksibel

bruk av kjøretøyene uten urimelig ekstra avgiftsbelastning.

Det må gjøres endringer i engangsavgiften som gir et lavere avgiftsnivå, enklere struktur og som skjermer mot ekstreme utslag.

## Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å avvikle den gamle vektkomponenten i engangsavgiften for kjøretøy slik at dagens dobbeltskatning opphører.
2. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å erstatte dagens innretning på CO<sub>2</sub>-komponenten i engangsavgiften for kjøretøy med en lineær modell for avgiftsberegning.
3. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at engangsavgiften avvikles for kjøretøy 15 år og eldre med oppdatert tabell for bruksfradrag.
4. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å la pickup-kjøretøy som oppfyller vareromskravene for varebilregistrering med baksete, beholde baksete uten å miste varebilstatus.

19. juni 2026

**Morten Stordalen**

**Hans Andreas Limi**

**Bård Hoksrud**

**Bengt Rune Strifeldt**

**Dagfinn Henrik Olsen**

**Frank Edvard Sve**

**May Helen Hetland Ervik**

**Mats Henriksen**

**Tom Staahle**