



STORTINGET

Representantforslag 313 S

(2025–2026)

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

Dokument 8:313 S (2025–2026)

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

Bakgrunn

Teknologiendringen i kjøretøyparken går raskt. Hoveddelen av den nyere bilparken er nå elektrisk, mens bensin- og dieslbiler raskere enn tidligere endrer bruk fra hverdagskjøring til hobbykjøretøy. Selv om gjennomsnittspersonbilen i dag er omtrent 11 år, er det grunn til å tro at elektrifisering gjør at kjøretøy fremover vil ha kortere levetid enn hva en har vært vant med. Bensin- og dieslbiler kan med godt vedlikehold eller eventuelt motorbytte vare lenge. For elbiler vil batteripakkens levetid også reflektere hvor lenge bilen i seg selv vil være brukbar. I dag er det definert en veterankjøretøyregel på 30 år. Forslagsstillerne mener det er viktig at definisjonen av et entusiastkjøretøy godt reflekterer når et kjøretøy går fra å være et daglig transportmiddel til å bli et kjøretøy som brukes i hobby- og fritidsøyemed. Forslagsstillerne mener at å erstatte dagens årsgrense med en ny entusiastkjøretøyregel bedre samsvarer med den raske utviklingen av kjøretøyparken og ikke minst bruken av kjøretøy med flytende drivstoff i dag og i tiden som kommer. Det må også legges til grunn et enkelt kjøretøyregelverk som fremmer kjøretøyinteresse og

denne viktige delen av norsk kulturhistorie. Det er en politisk oppgave å sørge for et praktisk regelverk og lavere avgiftsbyrde slik at flere får anledning til å ta del i kjøretøykulturen og bidra til et mangfold på veiene.

Avgifter

Forslagsstillerne mener det er rimelig å innføre en ny regel for entusiastkjøretøy som bedre reflekterer når et kjøretøy er ferdig som daglig transportmiddel og går inn i en ny fase, enn dagens årsgrense på 30 år. Den raske teknologiendringen i kjøretøyparken gjør at særlig bensinbiler går fra å være nyttekjøretøy til å bli hobbykjøretøy – langt tidligere enn før. Oppdaterte tall fra forsikringselskapene om kjørelengde viser at bensinbiler som er 15 år og eldre, har en gjennomsnittlig kjørelengde på mellom 1000 og 5000 km, langt lavere enn hva som er vanlig for ordinære bruksbiler. Det er i 2026 totalt 676 600 bensinbiler igjen i Norge. Statistisk går det ikke mange år før nesten alle bensinbiler på norske veier er å anse som kjøretøy som brukes i hobby- og fritidsøyemed – entusiastbiler.

Oversikt over bruktimport av kjøretøy for 2025 viser at hovedandelen av bruktimport er biler som er inn til fem år gamle. 332 biler i aldersklassen 15–20 år ble importert. Dette dreier seg om hobbykjøretøy, ikke bruksbiler.

I Fremskrittspartiets regjeringstid ble det gjennomført fritak for engangsavgift ved import av kjøretøy som var mellom 20 og 30 år, etter at først importavgiften for kjøretøy over 30 år ble avviklet. Forslagsstillerne mener at tiden nå er inne for å redusere årsgrensen for engangsavgift til 15 år og med dette også frita kjøretøyene fra omregistreringsavgift og trafikkforsikringsavgift innenfor rammen av en ny årsgrense for entusiastkjøretøy.

Bruktimport fra Japan, Australia og Sør-Korea

Forslagsstillerne mener at bilforskriften § 5-3 må endres, slik at bruktimporterte kjøretøy i gruppe M1 og N1 som ved første registrering oppfylte nasjonale kjøretøytekniske krav i Japan, Australia eller Sør-Korea, kan godkjennes på linje med kjøretøy som oppfyller tilsvarende krav i USA, Canada eller EØS-området.

Bakgrunnen for forslaget er at dagens regelverk allerede bygger på et prinsipp om at flere parallelle og høykvalitative kjøretøyregelverk kan anerkjennes som grunnlag for godkjenning i Norge. Europeiske krav, amerikanske FMVSS-regler og canadiske CMVSS-regler er i dag akseptert etter bilforskriften § 5-3. Det fremstår derfor som inkonsekvent at kjøretøytekniske krav fra Japan, Australia og Sør-Korea ikke likestilles med de ordningene som allerede er godkjent.

Kjøretøy fra disse markedene holder i praksis et teknisk og sikkerhetsmessig nivå som i stor grad er sammenlignbart med, og i enkelte tilfeller strengere enn, regelverk som allerede anerkjennes i norsk rett. En åpning for godkjenning etter disse regelverkene vil derfor ikke innebære en svekkelse av sikkerhets- eller miljøkravene, men vil være en naturlig videreføring av gjeldende prinsipp om likebehandling av jevn gode tekniske standarder.

Stortinget har tidligere gitt uttrykk for en positiv holdning til en slik utvikling. Ved tidligere behandling av Dokument 8:126 S (2023–2024), jf. Innst. 334 S (2023–2024), ble det understreket at en ordning for bruktimport av kjøretøy som oppfyller kjøretøytekniske krav i Japan og Australia, kan være ønskelig, forutsatt at ordningen ikke legger beslag på ressurser hos Statens vegvesen eller bidrar til økt byråkrati i Norge.

Etter forslagsstillerens syn vil en utvidelse av bilforskriften § 5-3 bidra til et mer konsistent, forutsigbart og teknologinøytralt regelverk, samtidig som det kan redusere unødvendig byråkrati og styrke bevaringen av en mangfoldig kjøretøykultur i Norge.

Likebehandling i periodisk kjøretøykontroll for kjøretøy som er 30 år eller eldre

Det er behov for å etablere et mer konsekvent og kunnskapsbasert regelverk for periodisk kjøretøykontroll (PKK) for eldre kjøretøy. Etter gjeldende ordninger det i praksis gjort et skille mellom kjøretøy som anses som bevaringsverdige, og andre kjøretøy i samme aldersgruppe. Forslagsstillerne mener dette skillet gir et lite treffsikkert og unødvendig ulikt regelverk for kjøretøy som i hovedsak har sammenlignbar risiko, bruk og funksjon.

Eldre kjøretøy brukes gjennomgående lite og utgjør en begrenset andel av det samlede trafikkarbeidet. Den

opprinnelige begrunnelsen for særregler for bevaringsverdige kjøretøy har vært at disse kjøretøyene normalt har lav bruksintensitet og ofte holdes i god teknisk stand. De samme trekkene gjør seg imidlertid gjeldende for en langt bredere gruppe kjøretøy over 30 år. Kontrollregimet må derfor i større grad ta utgangspunkt i objektive kriterier som alder og faktisk risiko, fremfor skjønnsmessige kategorier.

Flere offentlige og faglige utredninger gir støtte til en slik tilnærming. I høringen om endring av forskrift om periodisk kjøretøykontroll fra 2015 la Statens vegvesen til grunn at kontrollintervallene kunne differensieres for bestemte kjøretøygrupper, blant annet bevaringsverdige kjøretøy, og at slike endringer måtte vurderes opp mot faktisk bruk og risiko. I senere høringer og forskriftsarbeid har Statens vegvesen videreført særregler og henvisninger til bevaringsverdige kjøretøy uten at det er påvist at skillet i seg selv gir et mer treffsikkert sikkerhetsregime. Videre følger det av EØS-notater om kjøretøykontrollpakken at regelverket om periodisk kontroll først og fremst skal sikre et minimumsnivå for trafikkikkerhet og teknisk standard, men at medlemsstatene innenfor rammene av regelverket kan utforme nasjonale kontrollordninger på en måte som er forholdsmessig og konsistent.

Trafikkikkerhetsforskning gir også grunn til å vurdere effekten av kontrollhyppighet nyansert. Trafikkikkerhetshåndboken til Transportøkonomisk institutt (TØI) og senere faglige gjennomganger viser at effekten av periodisk kjøretøykontroll på ulykkesomfanget generelt er begrenset, og at det særlig er vanskelig å påvise stor sikkerhetseffekt for kjøretøy med lav årlig kjørelengde. Dette tilsier at kontrollregimet for eldre kjøretøy bør innrettes med større vekt på faktisk risiko og proporsjonalitet.

Forslagsstillerne mener på denne bakgrunn at alle kjøretøy som er 30 år eller eldre, og som omfattes av reglene om periodisk kontroll, bør behandles etter samme hovedmodell med femårig kontrollintervall frem til kjøretøyet fyller 50 år, og deretter fritak for periodisk kontroll. En slik ordning vil være enklere å forstå, enklere å forvalte samt bedre begrunnet i faktisk risiko enn dagens ordning.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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 fabrikkårsåret, 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.

19. juni 2026

Morten Stordalen

Hans Andreas Limi

Bård Hoksrud

Bengt Rune Strifeldt

Silje Hjemdal

Dagfinn Henrik Olsen

Frank Edvard Sve

May Helen Hetland Ervik

Mats Henriksen

Erlend Wiborg

