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.

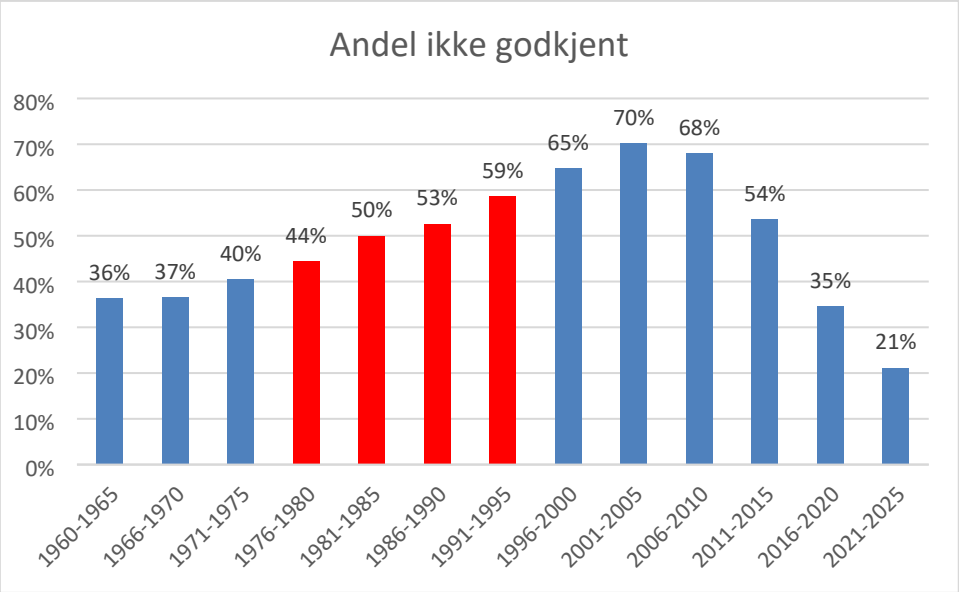
Lastebiler
Det ble utført 1812 kontroller av lastebiler registrert første gang i perioden 1976 – 1995. 974 av disse (54 %) ble ikke godkjent. 571 (32 %) hadde en eller flere mangler ved bremseanlegget. 54 kjøretøy (3 %) fikk umiddelbart bruksforbud grunnet en eller flere trafikkfarlige feil.

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.

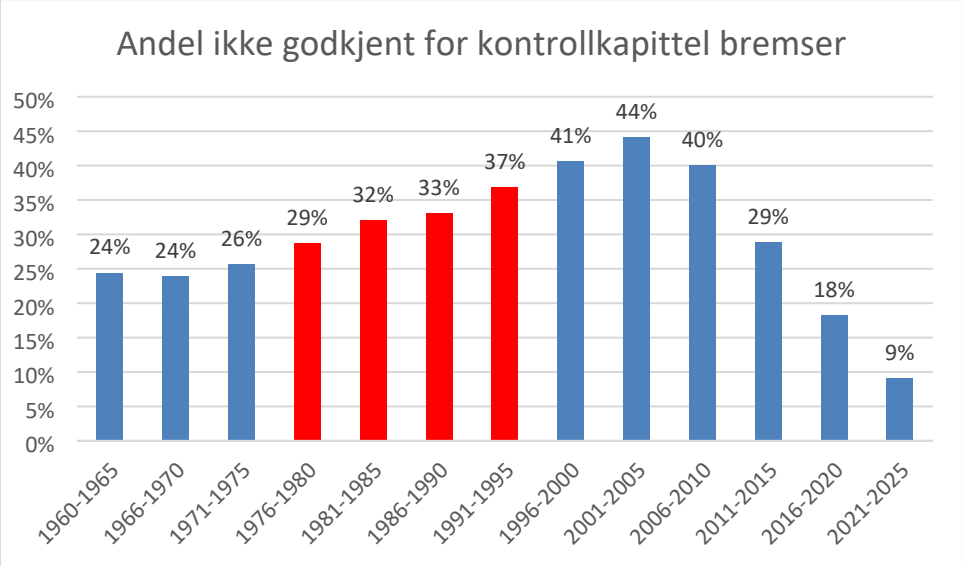
Buss (M2 og M3)
Det ble kontrollert 340 busser registrert første gang i perioden 1976 – 1995.
201 av disse (59 %) ble ikke godkjent. 120 (35 %) ble ikke godkjent grunnet en eller flere mangler ved bremseanlegget.17 kjøretøy (5 %) fikk umiddelbart bruksforbud grunnet en eller flere trafikkfarlige feil.

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.

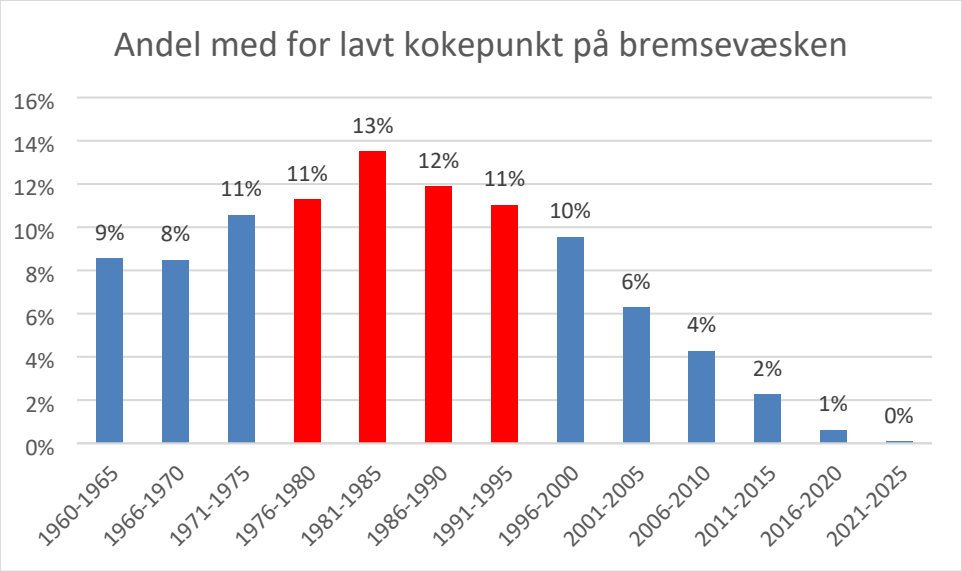


Figuren nedenfor viser andel biler som ikke ble godkjent grunnet en eller flere feil på bremseanlegget. Også her er det det aldersgruppen 15-29 år som har den dårligste andelen i denne sammenligningen, men andelen for aktuell aldersgruppe 1976 – 1995 er også høy.



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.

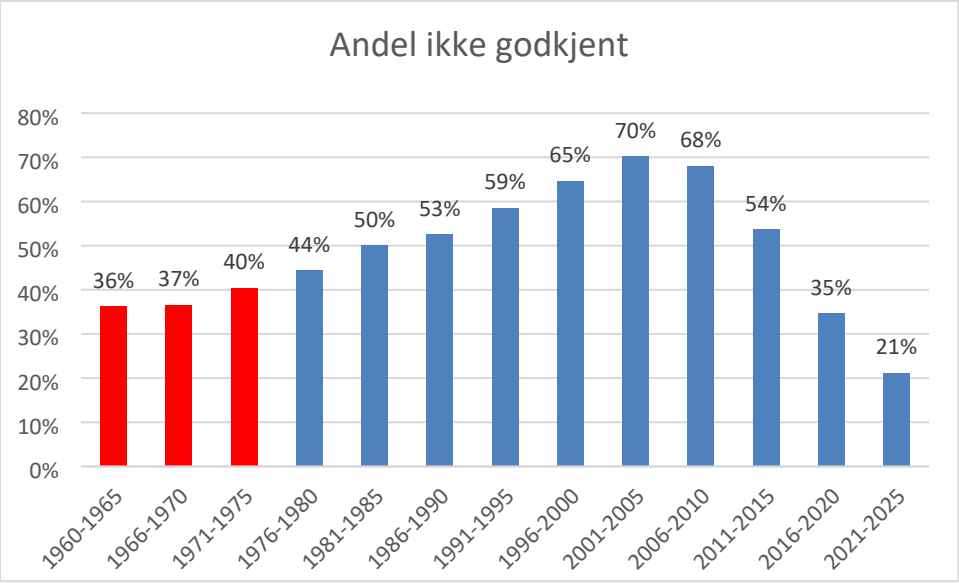
Statistikk fra gjennomførte kontroller i 2025 av kjøretøy som er 50 år eller eldre

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.

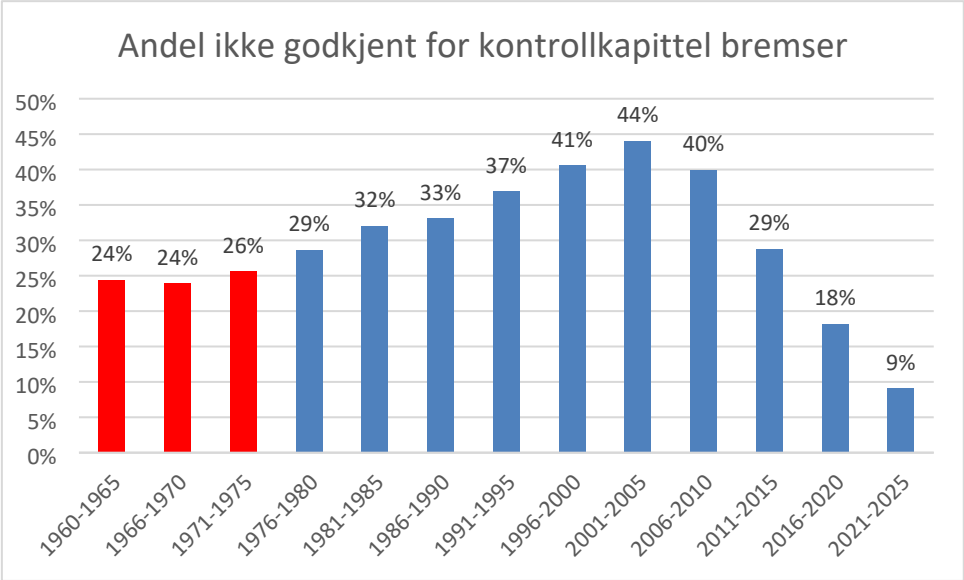
Buss og tunge tilhengere
Det ble utført 61 kontroller av buss og 58 kontroller av tunge tilhengere. Statens vegvesen har ikke gått nærmere inn på kontrollresultatene for disse siden det statistiske grunnlaget er så lite. Vegvesenet påpeker likevel at disse kjøretøyene også ville bli fritatt fra periodisk 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.

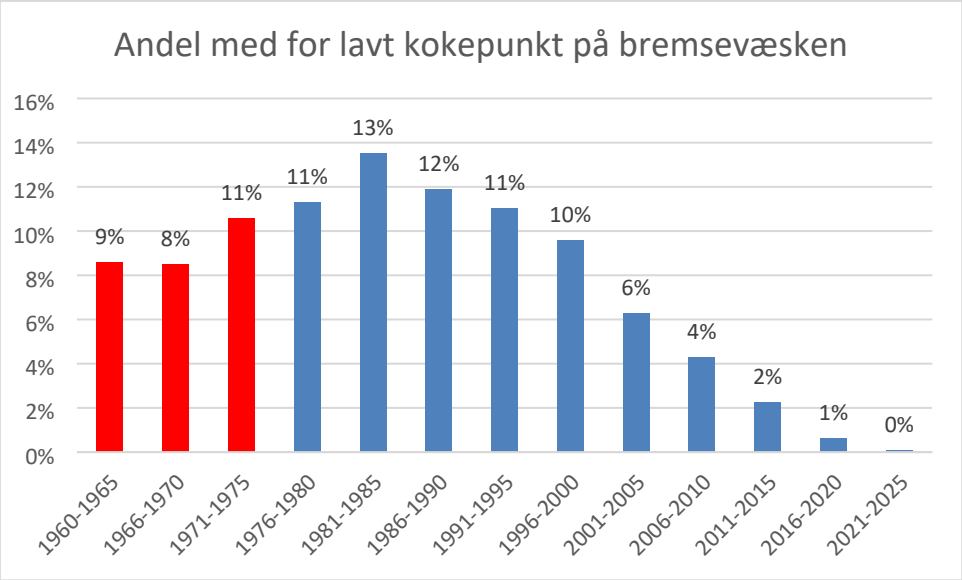
Figuren nedenfor viser andel biler som ikke ble godkjent i kontrollen fordelt på aldersgrupper. Aldersgruppen 50 år eller eldre er ikke blant de verste i denne sammenligningen, men andelen er likevel høy.



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